UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 35/2026 (3818) 24•08•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

NOWOŚCI •

Trzy sposoby na hybrydowego SUV-a



Honda CR-V 2.0 e:PHEV

Nissan X-Trail e-Power

Toyota RAV4 2.5 HDF

Nowa Toyota RAV4

PORÓWNANIE

kontra japońscy rywale

s. 16

PORADY



s. 28

Czas oczekiwania na nowe auto

Sprawdzamy terminy u 20 popularnych marek

UŻYWANE

IDEALNE DO MIASTA

14 modeli



» Praktyczne, trwałe i niedrogie w eksploatacji
» Polecane wersje, wady, zalety, ceny ofertowe

s. 38

PORADY

s. 32

m motor TEST

Android Auto i Apple CarPlay w każdym aucie

Test 7 tanich urządzeń obsługujących smartfony

UŻYWANE

s. 42

Ford Mondeo 2.0 EcoBlue z przebiegiem 229 916km



Kia Seltos 1.6 T-GDI



m motor PIERWSZY TEST

s. 12

m motor PIERWSZA JAZDA



s. 10

Ferrari Amalfi Spider

ISSN 0580-0447
Nr ind. 365513
Numer w sprzedaży do: 30.08.2026

REKLAMA

BEZPRZEWODOWY • 8 NARZĘDZI W 1 • GOTOWY DO PRACY W 30 SEKUND

PRZEŁOM 2026!

WYKONAJ PRACE W OGRODZIE Z LEKKOŚCIĄ

HEDGRO 8-W-1 MAX

Bezprzewodowe MULTI-NARZĘDZIE 8-w-1!

OD TRAWY, PRZEZ KRZAKI, PO GRUBE GAŁĘZIE – 1 URZĄDZENIE!





ZAMÓW ZA 299 zł
OFERTA DO WYCZERPANIA ZAPASÓW

HEDGRO 8-W-1 MAX zmienia 4-godzinną harówkę w 60-minutową przyjemność. 1 przycisk – 8 funkcji: kosa elektryczna, podkaszarka żyłkowa, nożyce do żywopłotu, piła ogrodowa, wykrawacz krawędzi, wykaszarka do zarośli, przycinarka teleskopowa do gałęzi, kosa do zboczy... **Zero kabli, zero benzyny, duża wygoda.**

W ZESTAWIE OTRZYMUJESZ:

- Narzędzie HEDGRO 8-W-1 MAX
- 2 akumulatory litowo-jonowe 1200 mAh (60 minut pracy)
- Uchwyt teleskopowy (80–120 cm)
- 4 typy ostrzy: stalowe/tarcza/plastik/żyłka
- Osłona bezpieczeństwa + kółka prowadzące+ ładowarka
- PREZENT: Okulary + rękawice (wartość 49 zł)



Dlaczego warto używać multi-narzędzie HEDGRO 8-W-1 MAX?

Lekkie i przenośne: komfortowa praca nawet przez kilka godzin.

Regulowane i uniwersalne: 3 wysokości, 3 kąty, 4 ostrza – idealnie do każdego zadania.

Kompletny zestaw: zawiera elementy ochronne zapewniające bezpieczne użytkowanie.

Montaż = Klik-Klik-Start: Od pudełka do pracy w 5 minut – instrukcja obrazkowa.

LEKKIE I ŁATWE W OBSŁUDZE

* Masa urządzenia bez akumulatora.

Tylko do wyczerpania zapasów – cena 299 zł

Przytnij trawnik, zarośla i gałęzie SZYBKO I WYGODNIE

HEDGRO 8-W-1 MAX to jedyne narzędzie, którego potrzebujesz. Cisza (65dB), zero spalin, zero kabli. Bezprzewodowy, z wydajnymi akumulatorami Li-Ion, daje do 60 minut pracy!

- 4 wymienne ostrza – od precyzyjnych krawędzi po grube gałęzie (Ø25mm)
- Teleskopowy uchwyt 80-120cm – praca w wygodnej pozycji!
- Lekka konstrukcja – **2,3 kg***
- Poziom dźwięku zbliżony do cichej rozmowy (ok. 65 dB)

LETNIA OFERTA TELEFONICZNA:
Zadzwoń i zamów za 299 zł!

PREZENT: okulary ochronne + rękawice (wartość katalogowa 49 zł)

EKSPRESOWA DOSTAWA KURIEREM
prosto do rąk własnych – 23 zł!
Płatność przy odbiorze – 0 zł przedpłaty

Zadzwoń TERAZ:

☎ 61 300 32 22

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

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

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

Motor 35/2026 24 sierpnia

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl

Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



KIA SELTOS 1.6 T-GDI 7 DCT
To najnowsza, druga generacja koreańskiego kompaktowego SUV-a, ale pierwsza oferowana w Europie. Czy kolejny tego typu model ma rację bytu w szerokiej już gamie Kii?

12



RENAULT 4 PLEIN SUD
Już podstawowe Renault 4 ma wiele uroku, a wersja z otwieranym miękkim dachem dodaje mu wyjątkowości i zapewnia namiastkę jazdy kabrioletem.

26

NOWOŚCI

4 Mercedes klasy C
Przedstawiciel Mercedesa w klasie średniej po zmianach. W ofercie jest już elektryczna klasa C, a odmiana spalinowa przeszła właśnie lifting. Co ciekawe, z gamy wycofano benzynowe silniki 1.5, a ich miejsce zajęły jednostki dwulitrowe. Nie zabraknie także diesla i wersji hybrydowych typu plug-in.

PIERWSZA JAZDA

10 Ferrari Amalfi Spider
Bilet wstępu do elitarnego świata włoskiej marki nosi teraz nazwę Amalfi Spider i kosztuje blisko 1,4 mln zł. W cenie V8 o mocy 640 KM, radość z jazdy bez dachu, a także... całkiem sensowna dawka komfortu.

PORÓWNANIA, TESTY

12 Kia Seltos 1.6 T-GDI 7 DCT

16 Honda CR-V, Nissan X-Trail, Toyota RAV4
Każda kolejna generacja RAV4 cieszy się ogromnym zainteresowaniem i przyciąga klientów do salonów Toyoty. Ten światowy przebój ma jednak mocnych rywali w postaci Hondy CR-V i właśnie zmodernizowanego Nissana X-Traila. Czas na japońskie porównanie w klasie hybrydowych SUV-ów.

22 VW Transporter PanAmericana 2.0 TDI 170 4Motion
Ten model Volkswagena dla wielu jest synonimem uniwersalnego samochodu dostawczego i wielozadaniowego. W obecnym wcieleniu został opracowany wspólnie z Fordem, któremu także nie brakuje doświadczenia w tej materii.

26 Renault 4 Iconic Plein Sud

PORADY

28 Ile trzeba czekać na nowe auto
Odwiedzamy salony 20 marek i sprawdzamy, jak długo trzeba czekać na nowe auta. Bierzemy pod uwagę najpopularniejsze modele wśród klientów indywidualnych. Przy okazji dowiadujemy się, ile wspólnego ma cena katalogowa z ofertową rzeczywistością.

31 Gazowe odświeżenie

32 Powiew nowoczesności
Jedną ze słabości starszych konstrukcyjnie aut jest brak łączności ze smartfonami. Nie jest to jednak problem, bo za 200-300 zł można wyposażyć takie auto w wyświetlacz kompatybilny z Android Auto i Apple CarPlay.

35 Oszustwa ubezpieczeniowe
Skala wyłudzeń ubezpieczeniowych związanych z motoryzacją rośnie, więc warto mieć świadomość, jak skutecznie unikać straty nerwów i pieniędzy.

UŻYWANE

36 Audi A7 II (C8)
Efektowny, potężny liftback, który nie jest już obecny w gamie Audi. Czy warto się nim zainteresować na rynku wtórnym? Oto co na temat A7 sądzą jego właściciele.

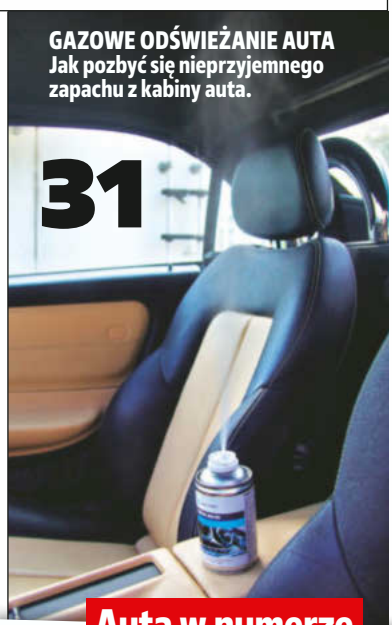
37 Turbodiesel 1.4 D-4D
Ten nieduży turbodiesel Toyoty w przeciwieństwie do jednostek 2.0/2.2 cieszy się dobrą opinią i jest trwały. Mimo prostej konstrukcji spełnia wysokie normy emisji.

38 Najmniejsze samochody do miasta
Niewielkie rozmiary przydają się w mieście, nieskomplikowana konstrukcja sprzyja rozsądnym kosztom eksploatacji. Przedstawiamy ciekawe propozycje wśród najmniejszych aut.

42 Ford Mondeo 2.0 EcoBlue
Ostatni przedstawiciel Forda w klasie średniej. Mondeo to kawał rodzinnego, wygodnego auta, zwłaszcza w wersji kombi i z silnikiem Diesla o mocy 150 KM. Sprawdzamy, czy jego eksploatacja na dystansie 230 tys. km była bezproblemowa.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości **46 Motor Retro**



GAZOWE ODŚWIEŻANIE AUTA
Jak pozbyć się nieprzyjemnego zapachu z kabiny auta.

31

Auta w numerze

Audi A7 II (C8) 36
Dacia Sandero 8
Ferrari Amalfi Spider 10
Ford Mondeo 2.0 EcoBlue 42
Honda CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV 2WD 16
Kia Seltos 1.6 T-GDI 7 DCT 12
Mercedes klasy C 4
Nissan X-Trail e-Power e-4orce 16
Renault 4 Plein Sud 26
Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i e-CVT 16
Volkswagen Transporter Furgon PanAmericana 2.0 TDI 170 4Motion 22

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

Ciąg dalszy nastąpił



W sprzedaży jest na razie jedna wersja elektrycznej klasy C (4x4, 489 KM, 94 kWh) za 299 900 zł.

Wersje klasy C

Z silnikami benzynowymi
- 2.0 R4 turbo MHEV (177 KM)
- 2.0 R4 turbo MHEV (218 KM)
- 2.0 R4 turbo MHEV (258 KM)

Z silnikami Diesla
- 2.0 R4 turbo MHEV (163 KM)
- 2.0 R4 turbo MHEV (200 KM)

Z napędem hybrydowym
- 2.0 R4 turbo PHEV (b.d.)
- 2.0 R4 turbo PHEV (395 KM)

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



Mercedes klasy C

W ofercie pozostają obie wersje nadwoziowe, czyli sedan i kombi. Klasa C otrzymała m.in. zmodernizowane zawieszenie (w tym na nowo zestrojone adaptacyjne amortyzatory) – generalnie chodziło o poprawę właściwości jezdnych przy zachowaniu wysokiego poziomu komfortu. Układ tylnych kół skrętnych będzie nadal dostępny. Wśród opcji znajdzie się m.in., po raz pierwszy, pakiet AMG Line Plus.

Choć Mercedes wprowadził już do oferty całkiem nową elektryczną klasę C, nie zamierza rezygnować ze sprzedawania znanej od 2021 r. odmiany z silnikami spalinowymi. Co więcej – właśnie poddał ją kompleksowej modernizacji.



Z tyłu zmiany są mniej spektakularne. Światła z motywem gwiazdy zarezerwowano dla wersji nadwoziowej sedan.

Rozbudowywanie gam o nowe elektryczne modele, biorąc pod uwagę rosnącą popularność tego typu napędu w Europie, jak najbardziej ma sens. Wycofywanie dotąd oferowanych wariantów spalinowych – niekoniecznie (sztandarowy przykład – Porsche Macan). Nadal są bowiem chętnie kupowane i zamiast się ich pozbywać, warto je modernizować. Dokładnie z takiego założenia wychodzi m.in. Mercedes, który właśnie zafundował klasie C face lifting.

Zmiany w designie, szczególnie z przodu, gdzie zastosowano przeprojektowane grill, reflektory oraz zderzak, są duże. Z tyłu zmieniono zaś wkłady lamp i zderzak. Do gamy lakierów dodano szary i srebrny, nowe są także wzory felg (17-,18- i 19-calowych).

Z udoskonaleń zastosowanych w kabinie warto wspomnieć przede wszystkim o systemie multimedialnym MBUX 4. generacji, korzystającym ze wsparcia AI, z nawigacją opracowaną wraz z firmą Google.

Sporo ciekawego dzieje się w dziedzinie jednostek napędowych, które przeszły modyfikacje, tak by m.in. spełniały normę Euro 7. Wszystkie wersje benzynowe korzystają teraz z czterocylindrowego silnika turbo M254 EVO z rodziny FAME o pojemności 2 l (przed modernizacją odmiany 180, obecnie już nieoferowana, i 200 miały pod maską motor 1.5). Zastosowano w nim dodatkowy elektrycznie napędzany kompresor, który rozpoczyna pracę tuż powyżej obrotów biegu jałowego, eliminując zjawisko trurbodziury. Ponadto standardem jest 48-woltowa instalacja mikrohybrydowa (daje „zastrzyk" 23 KM i 250 Nm). Nowa klasa C w odmianie 200 oferuje 177 KM, w 250/250 4Matic 218 KM, zaś w 300 – 258 KM (dzięki 20-sekundowej funkcji overboost i wspomnianej instalacji MHEV szczytowa moc systemowa wynosi tu 306 KM). Ten sam silnik benzynowy pracuje w wariantach PHEV (300 e/300 e 4Matic i 400 e 4Matic), wspomagany dodatkowo 136-konnym elektrycznym. Akumulator trakcyjny 19,5 kWh netto pozwala na pokonanie w trybie EV ok. 100 km i można go ładować prądem stałym do 55 kW, a zmiennym do 11 kW. Na szczęście w gamie pozostawiono też, zmodernizowane, jednostki wysokoprężne 2.0 R4 (także MHEV). W wersji 200 d ma ona 163 KM, zaś w 250 d/250 d 4Matic 200 KM. O odmianach PHEV z dieslem, przynajmniej na razie, nie wspomniano.



W BMW sytuacja jest analogiczna – pokazano już „trójkę" na prąd, czyli i3, ale model z jednostkami spalinowymi przejdzie duży lifting i pozostanie w sprzedaży.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MERCEDES, WIZUALIZACJA: AVARVARII



W kabinie zastosowano m.in. nowe multimedia i kierownicę z poprawionym sterowaniem.



W skuteczniej wyciszonym wnętrzu wprowadzono dwa nowe kolory tapicerek oraz trzy wzory elementów wykończeniowych.



Minusem hybryd plug-in jest wyraźne zmniejszenie pojemności bagażnika (w kombi z 490 do 360 l, zaś w sedanie z 455 do 315 l).

W SKRÓCIE

Wypadki hulajnóg



Według wstępnych danych policji w ciągu siedmiu miesięcy bieżącego roku, w porównaniu z analogicznym okresem 2025 r., liczba wypadków, w których uczestniczyli użytkownicy elektrycznych hulajnóg, wzrosła z 702 do 828, liczba zabitych z 5 do 11, a liczba rannych z 638 do 745 (warto zaznaczyć, że w całym 2025 r. zginęło 11 osób). Największa liczba wypadków dotyczy grup wiekowych: 7-14 oraz 15-17 lat.

Rower Lexusa



Lexus wprowadził do sprzedaży w polskich salonach... rower szosowy. Bazuje on na modelu Ridley Noah Fast 3.0 i został polakierowany w charakterystycznym dla aut japońskiej marki kolorze Sonic Copper połączonym z czarnym matem. Rower ma oczywiście karbonowe ramę/koła (DT Swiss) i jest oferowany w rozmiarach XS, S, M i L. Lexus Race Bike kosztuje 10 500 euro (ok. 45 229 zł) z osprzętem Shimano Ultegra Di2 lub 13 500 euro (ok. 58 151 zł) z topowym Shimano Dura-Ace Di2.

Dostawcze na plusie



W pierwszym półroczu 2026 roku zarejestrowano w Europie (kraje UE, EFTA i Wielka Brytania) 927 768 nowych samochodów dostawczych o masie do 3,5 tony. To więcej o 1,7% niż w analogicznym okresie 2025 roku. Zdecydowana większość, bo 78,9%, tego typu pojazdów jest napędzana silnikami wysokoprężnymi. Na drugim miejscu pod względem popularności są napędy elektryczne i hybrydowe plug-in (13,8%), a następnie benzynowe (3,36%) i hybrydowe (3,35%).

Zdjęcia: producenci, archiwum



m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Revuelto SV powstanie w liczbie 1963 szt. (data założenia Lamborghini).

Wysyp sportowych

MCLAREN MCL 6GT

Nowy model stanowi niejako nowoczesną interpretację McLarena M6GT, który zapoczątkował historię drogowych modeli brytyjskiej marki (choć nie trafił do sprzedaży). Wyjątkowe jest to, że MCL 6GT stał się pierwszym samochodem marki (od czasu modelu F1 z roku 1992) z manualną przekładnią – połączoną z silnikiem V8 (konkretnych danych na razie nie ujawniono). Napęd ma trafiać na tylne koła. Zarówno struktura nadwozia, jak i jego panele zostały wykonane z włókien węglowych.



Choć MCL 6GT wygląda jak seryjny pojazd, w takiej formie zadebiutuje w 2028 r. Będzie należał do osobnej linii aut, tworzonej obok standardowych modeli.



GORDON MURRAY S1

S1 to dzieło działu Special Vehicles firmy Gordona Murraya, twórcy m.in. słynnego McLarena F1. Model S1 oparto na bardziej radykalnym, pokazanym wcześniej S1 LM. Nowe auto zachowuje jego ogólną stylizację, ale każdy panel karoserii zaprojektowano na nowo, zrezygnowano też z „agresywnych" rozwiązań aerodynamicznych, jak tylne skrzydło. Silnik: 4.2 V12 Cosworth (690 KM) połączony z manualną skrzynią; tylny napęd.



KOENIGSEGG CCGT1

Nowe auto stanowi nawiązanie do jedynego egzemplarza projektu CCGT stworzonego w 2007 r. do wyścigów w klasie GT1. Silnik 5.0 V8 biturbo generuje 1280 KM na zwykłej benzynie i 1600 KM na E85. Dla CCGT1 przewidziano pierwszy fabrycznie opracowany pakiet torowy, na który składają się m.in. opony typu slick, karbonowa klatka bezpieczeństwa, wyczynowe fotele i system hydraulicznych podnośników.



PORSCHE FLACHBAU RS

Dział Porsche Sonderwunsch (zamówień specjalnych) stworzył wyjątkowy projekt Flachbau RS oparty na 911 GT2 RS – z charakterystycznym płaskim przodem i wielkim spojlerem. Auto nawiązuje do wyścigowego modelu 935/78 o przydomku „Moby Dick" (w głębi; po lewej jego nowoczesna interpretacja 935 z 2019 r.).



Auta wielkich marek, dzieła wybitnych manufaktur a także samochody stworzone przez tunerów

Gros premier miało miejsce podczas imprezy Monterey Car Week odbywającej się w Kalifornii

W ubiegłym tygodniu pisaliśmy, że pojawienie się w jednym czasie aż trzech nowych supersportowych samochodów (Bugatti, Hennesseya oraz Lamborghini) to rzecz raczej rzadko spotykana. Teraz jednak, przede wszystkim z okazji kalifornijskiego Monterey Car Week, producenci (tak wielcy, jak i mali) przeszli samych siebie i pokazali kilkanaście nowości. Są to modele zapowiadające seryjne auta (McLaren), ale głównie samochody produkcyjne – zarówno potężnych koncernów (np. Lamborghini), jak też niewielkich, ale już słynnych firm tworzących prawdziwe arcydzieła inżynierii (np. Koenigsegg). Nie zabrakło też premier przygotowanych przez wyspecjalizowane firmy budujące swoje wyjątkowe pojazdy w oparciu o już istniejące modele (np. Brabus czy Marc Phillipp Gemballa). Osobną kategorią są samochody, które powstają w jednym egzemplarzu na zamówienie bardzo zamożnych klientów i stanowią realizację ich marzeń. Takimi perełkami stworzonymi przez specjalne działy marek są m.in. prezentowane tutaj Porsche Flachbau RS czy Ferrari CZ26.

LAMBORGHINI REVUELTO SV

Linia SV (Super Veloce) debiutowała w 1971 r. w modelu Miura. Teraz wprowadzono ją do topowego Revuelto. W porównaniu ze standardową odmianą ma m.in. przeprojektowany przód, masywny, zwiększający docisk aerodynamiczny spojler z tyłu, zmienione schematy malowania, aluminiowe obręcze z centralną nakrętką (opony specjalnie stworzyło Bridgestone), karbonowo-ceramiczne hamulce CCM-R Plus czy nowo opracowane regulowane amortyzatory. Układ napędowy składający się z silnika 6.5 V12 i trzech elektrycznych generuje systemowe 1065 KM (+50 KM), czyniąc Revuelto SV najmocniejszym seryjnym Lamborghini w historii. Osiągi: 0-100 km/h w 2,4 s (-0,1 s), 0-200 km/h w 6,7 s, prędkość maksymalna powyżej 345 km/h.

nowości

ASTON MARTIN VALEN



Oto Valen – najmocniejszy Aston Martin z silnikiem z przodu w 113-letniej historii firmy. To potężne, mierzące 483 cm długości auto ma karoserię wykonaną w całości z włókien węglowych. Silnik 5.2 V12 biturbo rozwija 850 KM i 1000 Nm. Napęd przenoszony jest na tylną oś za pośrednictwem ośmiobiegowej automatycznej przekładni (układ transaxle). Valen przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,1 s i może się rozpędzić do prędkości maksymalnej 345 km/h. Auto otrzymało 21-calowe felgi (opony 275/35 z przodu i 325/30 z tyłu) oraz adaptacyjne amortyzatory Bilstein DTX. Powstanie tylko 150 sztuk.



FERRARI CZ26

To auto powstanie w jednym egzemplarzu – zostało zaprojektowane przez Ferrari Design Studio w ramach programu Special Projects na zamówienie klienta z USA. Oparto je na SF90 Stradale, ale zasadniczo różni się od niego designem. Od podstaw stworzono też felgi. Pod względem technicznym auto nie odbiega od oryginału, czyli korzysta z hybrydowego (plug-in) układu napędowego z silnikami 4.0 V8 i trzema elektrycznymi generującymi moc systemową 1000 KM (0-100 km/h w 2,5 s).





BRABUS BODO CABRIOLET

Działalność Brabusa coraz mocniej wykracza poza tuning. Najpierw pokazano, oparty na Astonie Martinie Vanquishu, supersamochód Bodo w wersji coupe, a teraz odmianę kabrio (powstanie 77 szt.) Silnik: 5.2 V12 biturbo o mocy 1000 KM.



CZINGER 21C SPYDER

Amerykańska, założona w 2019 r. firma przedstawiła otwarty wariant modelu 21C. Mierzący 469 cm Spyder ma hybrydowy napęd 4x4 łączący benzynowy silnik 2,88 litra V8 z trzema elektrycznymi (systemowe 1267 KM). 0-100 km/h w 1,92 s.



MARC PHILIPP GEMBALLA MARSIEN GT

Marsien to auto lekko uterenowione (tak jak seryjne Porsche 911 Dakar), a najnowsza odmiana GT – już nie. Stylizacja odwołuje się do słynnego Porsche 959, a techniczna baza to 911 992 Turbo S. Silnik po tuningu RUF-a ma od 830 do ponad 900 KM.



FORD MUSTANG DARK HORSE CABRIO

Dark Horse w wersji otwartej to najmocniejszy seryjny Mustang kabrio, jaki kiedykolwiek powstał. Do jego napędu wykorzystywany jest doładowany kompresorem silnik 5.2 V8 generujący 795 KM i niemal 900 Nm.



RUF EHRA

Ruf stworzył kolejne auto, które tylko przypomina stare Porsche. Ehra (nazwa odnosi się do toru testowego Ehra-Lessien) ma karbonowe strukturę i panele karoserii oraz opracowanego przez Rufa boksera 3.6 turbo (650 KM; 0-100 km/h w 3,3 s).



SPYKER C8 PRELIATOR XXV COUPE

Spyker to marka z długimi tradycjami i o skomplikowanej historii. Ważne, że stara się nadal funkcjonować w świecie ekskluzywnych pojazdów. Nowy Preliator ma aluminiowe nadwozie, silnik 4.0 V8 biturbo o mocy 800 KM i manualną skrzynię.

Przyszłe premiery



Hyundai Kona
Koreańska marka już testuje model trzeciej generacji.

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 GT Black Series	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 (fot.)	2027
Hyundai Tucson	2026
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
L. R. Range Rover Sport BEV (fot.)	2026



Elektryczny Range Rover Sport jest już niemal gotowy do debiutu.

Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
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

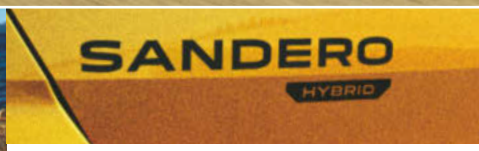
Zdjęcia: producenci, Cadillac F1 Team, GDDKiA/Krzysztof Nalewajko, SH ProShots

Hybrydowa Dacia Sandero

- Najpopularniejsze auto Europy z nowym napędem o mocy 158 KM
- Układ hybrydowy jest dostępny w Sandero oraz Sandero Stepway

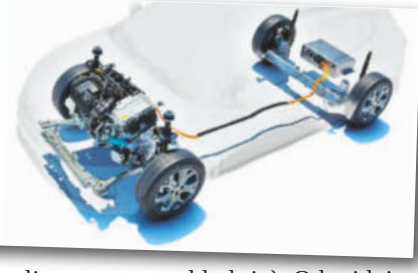






Wersja hybrydowa jest najdroższą w gamie Dacii Sandero, ale i tak sensownie wycenioną.

Hybryda oferuje 158 KM – to o od 36 do 58 KM więcej niż w innych odmianach.

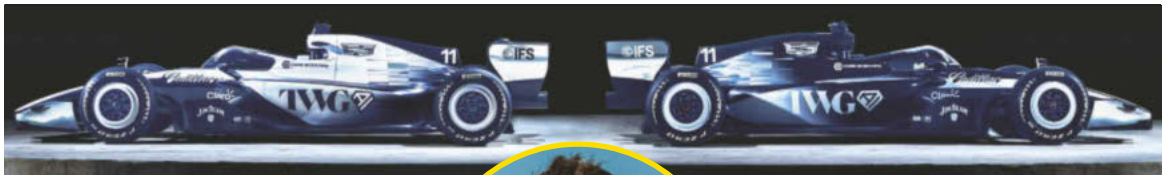


Dacia już wcześniej zapowiadała, że stosowany w innych modelach najnowszy hybrydowy układ napędowy trafi także do Sandero/Sandero Stepway. Tak się właśnie stało i samochody już można zamawiać.

Na układ hybrydowy w Dacii składają się czterocylindrowy benzynowy silnik o pojemności skokowej 1,8 l rozwijający 109 KM, dwa elektryczne (trakcyjny 49 KM i wysokonapięciowy rozrusznik-alternator), akumulator 1,4 kWh oraz zelektryfikowana automatyczna skrzynia biegów (cztery przełożenia obsługują jednostkę spalinową, a dwa – elektryczną).

Systemowe 158 KM sprawia, że hybrydowy wariant jest najdynamiczniejszym w gamie – przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 8,1 s w Sandero i 8,3 s w Stepwayu (prędkość maksymalna jest taka sama jak w pozostałych wersjach: 180 km/h). Kluczową przewagą hybrid wydaje się jednak zużycie paliwa, wynoszące średnio, odpowiednio, 4,2 i 4,4 l/100 km. To mniej o ok. 1-1,3 l w porównaniu z innymi odmianami.

Najtańsze Sandero hybrid w wersji wyposażenia Expression zostało wycenione na 84 600 zł (to o 9700 zł więcej niż 1.2 Eco-G LPG 122 KM z automatyczną przekładnią). Odnajdziemy w nim m.in. manualną klimatyzację i system multimedialny z 10-calowym ekranem (przewodowa obsługa Apple CarPlay i Android Auto). Wersja Journey kosztuje 90 200 zł. Stepway Expression to wydatek 90 700 zł, a topowe Stepway Extreme – 96 800 zł.



Polak szefem teamu F1



Marcin Budkowski został szefem, będącego tegorocznym debiutantem, zespołu Cadillaca w Formule 1. Zastąpił on na tym stanowisku Graeme'a Lowdona. Marcin Budkowski to 49-letni inżynier, który z „królową motosportu" jest związany od ponad dwóch dekad. Budowanie pozycji w F1 i zdobywanie doświadczenia rozpoczynał w 2001 r. w zespole Prost, następnie przez 6 lat był związany z Ferrari, a w 2007 r. przeniósł się do McLarena (w 2012 r. został szefem do spraw aerodynamiki). Następnie pracował w organizacji zarządzającej sportami motorowymi FIA (m.in. jako zastępca dyrektora wyścigu), a potem w zespołach Renault/Alpine. Budkowski tak streścił swoją rolę w teamie Cadillaca: „moim priorytetem będzie zgranie zespołu, narzędzi oraz przepływu informacji tak, by właściwe decyzje zapadały szybko, a osiągi samochodu poprawiały się za każdym razem, gdy startujemy w wyścigu".

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl



Konsola biegnie przez całą długość czteroosobowej kabiny. Jaguar zapowiada świetne materiały oraz ergonomiczną obsługę, w tym multimediów.

Wnętrze Jaguara Type 01

Wielkimi krokami zbliża się nowy początek dla słynnej brytyjskiej marki – Jaguara. Obecnie nie produkuje ona żadnych samochodów, ale wkrótce ma „powrócić do żywych". Na 6 października zaplanowano bowiem premierę pierwszego nowego modelu – Type 01. Ten elektryczny Gran Tourer (na fot poniżej zakamuflowany prototyp) zdążył już wywołać kontrowersje, gdy pokazano wersje koncepcyjne o bardzo polaryzującym designie. Wydaje się, że zaprezentowane właśnie wnętrze Type 01 także nie pozostawi nikogo obojętnym. Czas pokaże, na ile ta odważna koncepcja stylistyczna i pozycjonowanie marki wśród prawdziwie luksusowych producentów aut elektrycznych pozwoli jej wrócić na stałe do grona firm odnoszących sukcesy. Gdyby tak się nie stało, kolejna rewitalizacja może okazać się jeszcze trudniejsza, o ile w ogóle możliwa.





Stan budowy dróg w Polsce

Jak podała GDDKiA, w ramach dwóch programów (Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. z perspektywą do 2033 r. oraz Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030) realizowanych jest 116 inwestycji drogowych o łącznej długości niemal 1360 km i wartości 59,3 mld zł (w przetargach – 30 zadań : 394,1 km/14 mld zł). Jeśli chodzi o drogi najwyższej klasy, czyli autostrady, to ich długość wynosi obecnie 1950 km, zaś zakładana docelowa to 2100 km. W realizacji znajduje się 9 km, w przetargu 16,2 km, a pozostała brakująca część to przygotowywana A50, czyli południowa część przyszłej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Z kolei drogi ekspresowe mają 3643,2 km (budowane jest 992 km, przetargi obejmują 184 km), a osiągną ok. 5880 km.



T-Roc z napędem na 4 koła



Tiguan (fot.) i Tayron 2.0 TSI 265 KM 4Motion kosztują teraz, odpowiednio, 208 990 i 218 890 zł.

Kompaktowy SUV Volkswagen T-Roc na początku był oferowany jedynie z benzynową jednostką 1.5 TSI (115 lub 150 KM). Niedawno gamę uzupełniła hybryda (1.5 TSI + silnik elektryczny; 170 KM), a teraz kolejny wariant, pierwszy z napędem na cztery koła: 2.0 eTSI 4Motion. Zastosowany w nim dwulitrowy silnik R4 turbo wspomagany instalacją mikrohybrydową generuje 204 KM i 320 Nm. Nowa odmiana jest obecnie najdynamiczniejszą – przyspiesza od 0 do 100 km/h w 6,8 s i rozpędza się do 226 km/h. Średnie zużycie paliwa wynosi zaś 7,4 l/100 km. T-Roc 2.0 TSI 4Motion R-Line (jedyna dostępna wersja) kosztuje w promocji 169 490 zł. Przy okazji Volkswagen wprowadzi promocyjne – niższe o 20 tysięcy zł – ceny Tiguana oraz Tayrona 2.0 TSI 265 KM 4Motion.



Podstawowa wersja AMG GT

Niedano zaprezentowany elektryczny czterodrzwiowy Mercedes-AMG GT Coupe doczekał się podstawowego wariantu o oznaczeniu 53. Ma on dwa silniki generujące systemową moc szczytową 544 KM i maksymalny moment obrotowy 800 Nm (moc ciągła to 367 KM). GT 53 przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,9 s, a elektronicznie ograniczona prędkość maksymalna wynosi 230 km/h (z opcjonalnym Pakietem Kierowcy AMG – 250 km/h) Akumulator trakcyjny ma 106 kWh, a zasięg w cyklu mieszanym to 682-809 km. Cena: od 509 tys. zł.



Kompaktowy SUV Kia Sportage to samochód najchętniej wybierany przez klientów indywidualnych.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/ model	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]	
1	Toyota Corolla	14 122	+2,1	↑
2	Skoda Octavia	13 155	+13,9	↑
3	Kia Sportage	9564	+16,0	↑
4	Toyota Yaris Cr.	8299	+9,7	↑
5	Hyundai Tucson	7951	+28,3	↑
6	Toyota C-HR	7777	-13,5	↓
7	Volvo XC60	6679	+15,2	↑
8	Toyota Yaris	6183	-4,1	↓
9	VW T-Roc	5327	-4,1	↓
10	MG HS	5280	+31,1	↑

Źródło: PZPM

Top 10 modeli w Polsce

Lipiec był kolejnym udanym miesiącem na polskim rynku nowych samochodów osobowych. Zarejestrowano w nim 56 203 szt., więcej o 11,8% niż w lipcu ub.r. W okresie I-VII 2026 r. sprzedaż wyniosła zaś 368 236 szt. (wzrost o 9,7% rok do roku). Najpopularniejsze marki to Toyota, Skoda oraz Volkswagen, a pierwsza chińska, czyli MG, zajmuje pozycję 12.

Wśród modeli niezmiennie na pierwszym miejscu plasuje się Toyota Corolla, z wynikiem 14 122 egzemplarzy. Z tego tylko 1981 szt. przypada na nabywców indywidualnych. Dla porównania ta grupa klientów najchętniej wybiera Kię Sportage (kupiło ją 4799 osób – to więcej niż połowa całości rejestracji tego SUV-a w Polsce). Spośród modeli oferowanych przez marki z Państwa Środka najczęściej kupowane pozostaje MG HS (10. ogólnie), zaś na kolejnych miejscach plasują się Omoda 5 (17.) oraz MG ZS (19.).



Toyota Corolla – auto numer 1 w Polsce, głównie dzięki zakupom przez firmy.

Ferrari Amalfi Spider

- Następca Romy w odmianie z otwartym dachem to bazowy model Ferrari
- 640 KM, 0-100 km/h w 3,3 s i imponujące prowadzenie

m motor PIERWSZA JAZDA



Ferrari Roma od 2019 r. było podstawowym modelem tej włoskiej marki. Ale nawet w świecie supersamochodów czas nieubłaganie pędzi do przodu. Dlatego teraz zastępuje je Amalfi. Choć konstrukcyjnie bazuje na poprzedniku, według przedstawicieli Ferrari jest... nowym modelem.

Pierwszy przykład to rysunek nadwozia. Włosi upierają się, że żaden element poszycia Amalfi nie jest wspólny z Romą. Co szczególnie istotne w aucie z otwartym dachem, pozostaje ono bardzo sztywne. W efekcie nie wpada w telepanie nawet na gorszych drogach i nie wydaje z siebie niepokojących dźwięków. Rozkładanie materiałowego dachu trwa 13,5 s i jest możliwe przy jeździe z prędkością do 60 km/h. Jakby tego było mało, na autostradzie (130 km/h) poziom hałasu w kabinie pozostaje w pełni akceptowalny.

Na dzień dobry Amalfi zdradza, że jest inne niż Roma. „Chcieliśmy zrobić GT, które byłoby jak najbardziej przyjazne na co dzień" – mówi główny inżynier odpowiedzialny za to auto. Uruchomieniu silnika nie towarzyszy już więc głośny, basowy grzmot godny „samochodowego łobuza". Nie ma go także przy wyższych obrotach, dzięki czemu każda podróż Amalfi jest przyjemniejsza niż Romą.

Jeszcze więcej mocy

Napęd zyskał dodatkowe 20 KM i rozwija teraz 640 KM. Jeszcze szybciej niż wcześniej wkręca się na obroty, w czym zasługa m.in. lżejszych wałków rozrządu i wału korbowego oraz dodatkowych kanałów powietrznych dla turbosprężarki. W niskim zakresie obrotów Amalfi jest szybszego od niemal każdego auta na ulicy, a jego silnik bez problemu znosi jazdę choćby przy 1500-2000 obr./min. Ale powyżej 3000 zaczyna mocniej zaznaczać swoją obecność, by później przerodzić ją w prawdziwą furię. Wkręca się do 7600 obr./min, a przyspieszenie 0-100 km/h trwa

zaledwie 3,3 s. 200 km/h pojawia się zaś po 9,4 s.

Ośmiobiegowa przekładnia z dwoma sprzęgłami otrzymała oprogramowanie jeszcze mocniej integrujące ją z silnikiem. Efekt? Wyraźnie lepsze reakcje na kickdown i fenomenalny tryb ręczny, który na krętej drodze stanowi program obowiązkowy.

Imponująca wszechstronność

Ale najlepsze i tak jest co innego. Nowe podstawowe Ferrari wykazuje niesamowity balans pomiędzy precyzją, lekkością, przyczepnością, zwinnością i komfortem, w czym główna zasługa rozbudowanych systemów elektronicznych. „Pracowaliśmy przede wszystkim nad tym, aby stworzyć auto łatwe w prowadzeniu, nie za bardzo onieśmielające, nawet przy ponad 600 KM" – mówił przy premierze tego modelu Gianmaria Fulgenzi, szef do spraw rozwoju produktu Ferrari.

Wyszło znakomicie. Nawet szybkie zakręty Amalfi „pochłania" jakby od niechcenia. Ma przy tym świetną kontrolę nadwozia i absolutnie pierwszorzędny układ kierowniczy. Czyli bardzo bezpośredni, ale nie nerwowy. Pracujący lekko, ale potrafiący budować więź z kierowcą i sprawiać, że niemal dotyka granicy przyczepności.

W zakrętach pokonywanych na 90% Amalfi nic sobie nie robi ze zmiany balansu czy nagłego skrętu kierownicą. Jest bardzo opanowane i dojrzałe. Nowe opony GoodYear Eagle F1 Super Sport zapewniają mnóstwo przyczepności, a ESP nawet przy mocnym dodaniu gazu na wyjściu za skrętu nie pozwala uciec tylnej osi na zewnątrz, co czyni delikatnymi, praktycznie niewyczuwalnymi impulsami.

Nowy układ hamulcowy

Największą nowość stanowi układ hamulcowy typu fly-by-wire. Czyli bez fizycznego połączenia lewego pedału z zaciskami. Nie ucierpiały na tym ani modulacja, ani wyczucie hamulca, choć to ostatnie wymaga pewnego przyzwyczajenia.

Komfort? Również uległ poprawie. Amalfi to teraz pełnoprawne gran turismo do jazdy na co dzień. Nie wpada we wzdłużne bujanie, nierówności wybiera bardzo szybko i nie pozwala sobie na utratę kontaktu kół z nawierzchnią nawet na gorszych drogach.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: FERRARI, AUTOR



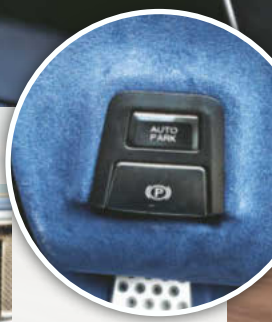
Kierowcę otaczają praktycznie same drogie materiały. Czyli skóra, Alcantara i włókno węglowe. Obsługa Ferrari jest osobliwa. Przykład pierwszy z brzegu to brak dźwigni kierunkowskazów.



Ekran (15,6" i wysoka rozdzielczość) oferuje dwa tryby wyświetlania. Podstawowy zawiera duży, okrągły obrotomierz umieszczony pośrodku.



Przed pasażerem znalazł się wyświetlacz (8,8"), na którym może on obserwować podstawowe dane dotyczące jazdy. Służy też m.in. do włączania ogrzewania fotela.



Przyciski hamulca ręcznego i funkcji Auto Hold umieszczono nisko po lewej stronie deski rozdzielczej



Amalfi Spider zapewnia świetną, niską i sportową pozycję za kierownicą. Wszechstronnie regulowane fotele (m.in. szerokość oparcia) zaskakują swoją wygodą.

NASZYM ZDANIEM

Amalfi Spider stanowi znakomity bilet wstępu do świata Ferrari. Jest przyjemniejsze w obyciu niż Roma – brzmi w bardziej cywilizowany sposób i wygodniej się nim podróżuje – a jednocześnie zapewnia jeszcze lepsze wrażenia z jazdy. Fantastyczne auto.

Ten włoski kabriolet w niesamowity sposób łączy wygodę, łatwość prowadzenia i osiągi. Wyróżnia się też niezwykłą lekkością, dzięki czemu zapewnia mnóstwo frajdy za kierownicą.

Maciej Struk, tygodnik „Motor"

OCENA ★★★★★



Jednostka V8 ochoczo reaguje na gaz i ma mnóstwo wigoru.



Tym pokrętłem wybiera się tryby jazdy. Jego wciśnięcie „zmiękcza" amortyzatory.

DANE TECHNICZNE	AMALFI SPIDER
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	3855 cm³
Układ cylindrów/zawory	V8/32
Moc maksymalna	**640 KM**/7500
Maksymalny moment obrotowy	**760 Nm**/3000
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	320 km/h
Przyspieszenie 0-100/200 km/h	3,3/9,4 s
Średnie zużycie paliwa	11,2 l/100 km
CENA	**ok. 1 390 000 ZŁ**

SUV-ów nigdy

m motor PIERWSZY TEST



Kompaktowy SUV to dziś bardzo pojemne pojęcie – są marki, które równolegle oferują nawet 3-4 takie modele. Mniejsze, większe, z nadwoziem w stylu coupe, z różnymi typami napędu. Teoria podpowie, że grozi to tzw. kanibalizacją, ale praktyka często pokazuje coś zupełnie innego.

W tym gronie jest m.in. Kia, która w segmencie kompaktowych SUV-ów reprezentuje nie tylko bestsellerowy „klasyk" – Sportage, ale też Niro, elektryczne EV3 i crossover XCeed. Okazuje się, że między nimi wciąż jest wolna przestrzeń. Właśnie wjeżdża w nią druga generacja Seltosa. Pierwsza (debiut w 2019 r.) należała do najchętniej wybieranych aut Kii na świecie – popularność zdobyła m.in. w Ameryce Północnej, Indiach i rodzimej Korei Południowej. Niedawno zadebiutowała druga odsłona modelu, która trafia też do naszej części globu. W teście – przednionapędowy wariant 1.6 T-GDI (180 KM) 7 DCT w topowej wersji X-Line.

Z zapasem przestrzeni

Seltos mierzy 443 cm długości, 183 cm szerokości i 160-162 cm wysokości przy rozstawie osi równym 269 cm. To niemal w każdym przypadku nieco mniej od Sportage'a – z wyłączeniem odległości między osiami, która jest o 1 cm większa. Dodatkowo najnowszy SUV Kii robi użytek z pudełkowatych proporcji nadwozia. W rezultacie okazuje się ponadprzeciętnie przestronny. W obu rzędach zapewnia dużą swobodę, zwłaszcza nad głowami, nie jest wąski, a ilością miejsca na nogi z tyłu nawet przerasta Sportage'a. Niemniej ważny jest niezły komfort siedzenia. Fotele są dość obszerne i mają ergonomiczne, 2-kierunkowo regulowane zagłówki, a kanapa częściowo rekompensuje dość krótkie siedzisko wysokim mocowaniem, które pozwala przyjąć w miarę wygodną pozycję. Plus: regulacja pochylenia oparcia, minus: dość masywny tunel środkowy.

Bagażnik jest o jakieś 100 l mniejszy niż w Sportage'u, ale wystarczająco pojemny (483 l). Oferuje podwójną podłogę, pod którą nie zabrakło dojazdowego koła zapasowego, a także praktyczne zaczepy na torby z możliwością mocowania w kilku miejscach. Szkoda, że próg nie jest „zawieszony" niżej, a burty

dość

Seltos zdobył już uznanie w wielu częściach świata. Teraz dołącza do polskiej oferty Kii. Ze swoją relacją ceny do wielkości może zagrozić popularności Sportage'a, ale ma też szansę przekonać klientów, którzy rozważają zakup niedrogiego auta z Chin.



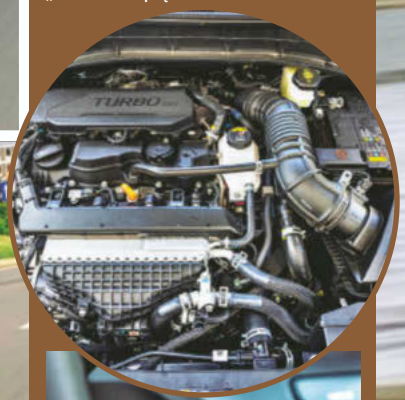
Reflektory LED – seryjne od pośredniej wersji wyposażenia L. Czarne lśniące dodatki zarezerwowano dla odmiany X-Line.



Seltos ma 16-centymetrowy prześwit. 4x4 – za dopłatą 9000 zł.

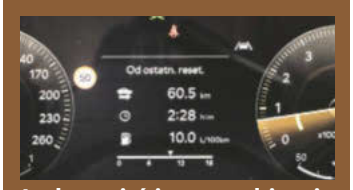
Hybryda wkrótce

Seltos zadebiutował w Polsce w benzynowej odmianie 1.6 turbo o mocy 180 KM. Jednostka może współpracować z 6-biegową skrzynią manualną lub 7-stopniową dwusprzęgłową; ta druga występuje nie tylko w połączeniu z napędem na przednie, ale i na wszystkie koła. To konwencjonalny zestaw, przeciętnie harmonijny w reakcjach i – jak na dzisiejsze realia – niezbyt oszczędny w mieście. Pod koniec roku oferta Seltosa wzbogaci się jednak o tradycyjną hybrydę: przednionapędową (154 KM) lub 4x4, z dodatkowym silnikiem elektrycznym do napędzania tylnych kół (systemowo 178 KM). Ciekawostka: hybrydowy Seltos ma oferować znaną z samochodów elektrycznych funkcję „oddawania" prądu V2L.





Skrzynia ma dość niespieszne reakcje (ale jest tryb Sport). W zamian pracuje bardzo „gładko".



Jazda po mieście poza godzinami szczytu daje spalanie 8,5-9 l na 100 km, ale w korkach to ok. 10 l.

wykończono twardym, podatnym na zarysowania plastikiem. Minimum 470 kg ładowności nie pozostawia wiele do życzenia, dopuszczalna masa przyczepy z hamulcem wynosi 1300 kg – porównywalny Sportage wypada o 350 kg lepiej.

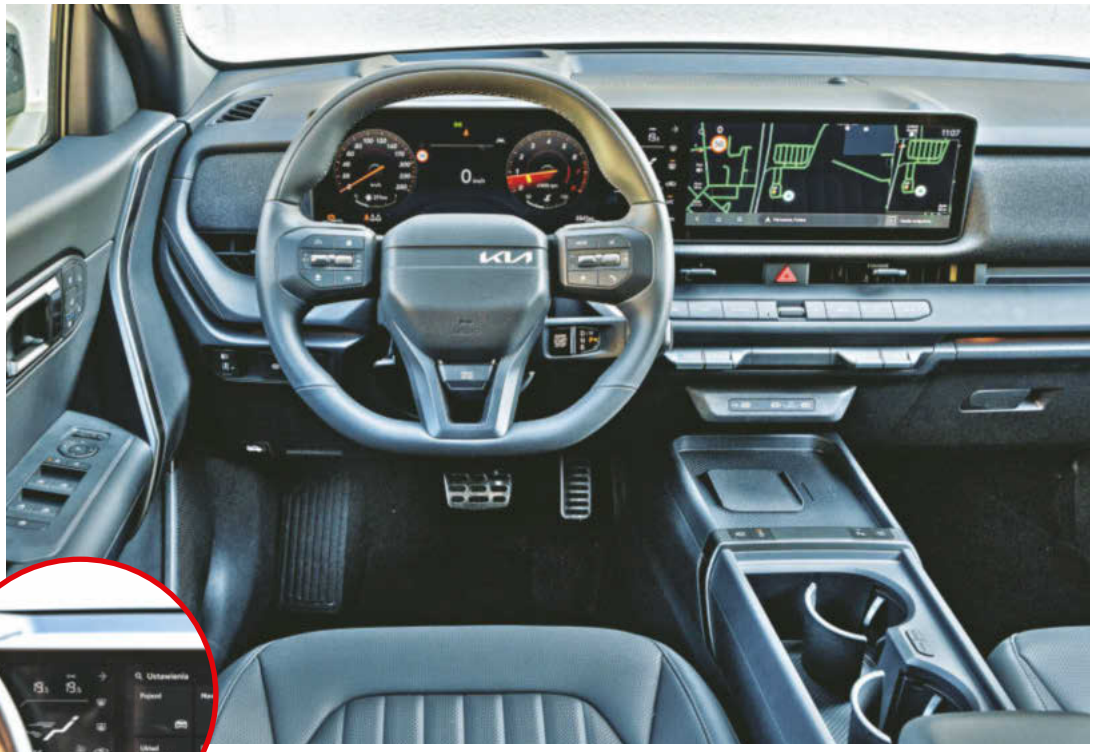
Niższa pozycja (i cena) Seltosa jest odczuwalna w wykończeniu. Model – podobnie jak szereg innych nowości Kii, m.in. K4 i EV3 – stawia na schludne, ale przeważnie twarde plastiki. Atmosferę uprzytulniają wstawki z tkaniny z recyklingu oraz skromne nastrojowe oświetlenie (od wersji L wzwyż), ale przydałoby się więcej metalizowanych okładzin. Także „pusty" dźwięk zamykania drzwi kojarzy się z budżetowymi konstrukcjami. Koreański SUV zdecydowanie pozytywnie wyróżnia się natomiast solidnością montażu elementów wnętrza.

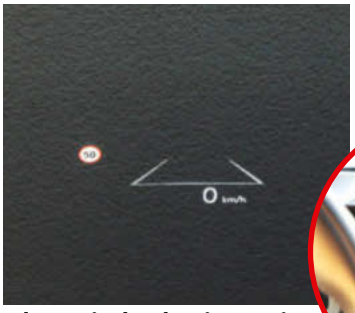
Bez zbędnych utrudnień

W kokpicie Seltosa znajomy widok – podobnie prezentują się deski rozdzielcze wielu innych modeli Kii. Przeważają zalety: liczne fizyczne przełączniki i pokrętła sprawiają, że obsługa jest nadzwyczaj przyjazna. „Otwarta" forma tunelu środkowego zapewnia sporo miejsca do przechowywania i wzmacnia wrażenie swobody. Cyfrowe wskaźniki mają przejrzysty, niezatłoczony układ, podobnie jak główne menu systemu multimedialnego. Można by jednak oczekiwać więcej: widoku mapy na zegarach, szybszej reakcji ekranu i mniej rozbudowanych list wyboru w głębszych warstwach interfejsu. A także inteligentnego asystenta głosowego – Kia i Hyundai wciąż trwają przy mało użytecznej obsłudze reagującej na określone hasła. Nie sprawdza się też podgląd ustawień wentylacji między ekranami



Łatwa zmiana trybu jazdy. Osiągi wystarczające już w Eco. Tryb Sport załącza wysoki bieg, więc dynamiczniej usposobieni kierowcy mogą używać go na co dzień.





Adaptacyjny head-up jest seryjny w dwóch topowych wersjach. Miły dodatek, cyfry mogłyby być większe.

Łatwa obsługa dzięki licznym przyciskom, przełącznikom i pokrętłom. Centralny ekran – trochę za daleko od dłoni i zbyt wolno reaguje. Słabo widoczne środkowe pole ze wskazaniem ustawień wentylacji (fot.). Pojemny tunel środkowy, duże lusterka. Trochę zbyt mało okazałe wykończenie.



Lepiej się nie da: zespół przycisków do ster. funkcjami komfortu siedzeń, elektr. fotel kierowcy z pamięcią.



Jak w smartfonie – otwierane ruchem palca od góry menu skrótów, m.in. z regulacją jasności ekranu.



W kokpicie są aż dwa przyciski, którym można przyporządkować wybrane funkcje.

– zasłania go wieniec kierownicy. Na pochwałę zasługują natomiast dwa przyciski z możliwością przyporządkowania wybranej funkcji oraz możliwość podzielenia centralnego wyświetlacza.

Minimum nowoczesności

W IV kwartale br. do oferty Seltosa dołączy klasyczna hybryda (więcej informacji w ramce na poprzedniej stronie), jednak obecnie gama modelu bazuje na 1,6-litrowym silniku R4 turbo (180 KM). Nabywcy mają do wyboru szeroką jak na ten segment paletę konfiguracji napędu (ręczna skrzynia lub dwusprzęgłowy automat, napęd na przód albo 4x4). Z jednej strony to dość mocna jednostka, która pozwala na swobodną jazdę z prędkościami autostradowymi i większym obciążeniem. Z drugiej – podobnie jak w przypadku wykończenia czy funkcji cyfrowych – konkurenci potrafią oferować więcej. Brak choćby miękkiej hybrydyzacji jest odczuwalny zarówno w dość powolnej pracy układu start-stop, jak i niezbyt harmonijnej charakterystyce, z wyczuwalnym przypływem momentu w środkowym zakresie obrotomierza. Zastrzeżenia budzi także praca dwusprzęgłowej przekładni, która przy powolnej jeździe reaguje z pewną zwłoką, przypominającą ślizgające się sprzęgło, a jej reakcje na zmiany obciążenia są niespieszne.

To jednak niuanse, do których można szybko przywyknąć – i z którymi Kia wciąż plasuje się w granicach normy. Podobnie jest ze spalaniem, które poza miastem wypada całkiem przyzwoicie jak na pojazd tych gabarytów (5-6 l/100 km na drogach lokalnych z ograniczeniem do 90 km/h, 8-8,5 l na autostradzie; uśrednione pomiary w obie strony), ale w gęstym ruchu miejskim rośnie do 9-10 l/100 km.

Na pocieszenie: spory zbiornik paliwa (50 l) i dobre osiągi (0-100 km/h w redakcyjnych próbach w 8,5-8,8 s, a więc nawet lepiej od danych fabrycznych). Co istotne, tryb Sport przy jednostajnej jeździe potrafi załączyć wyższy bieg – można więc używać go permanentnie, niwelując leniwe reakcje skrzyni.

Rodzinny charakter

To wszystko składa się na obraz nieco budżetowego samochodu, ale od doświadczonego producenta. Swoje przyzwoite kompetencje Seltos udowadnia też w obszarze właściwości jezdnych – ma komfortowo zestrojone zawieszenie, które łączy z bezpiecznym prowadzeniem. Brzmi jak utarty slogan, ale tak właśnie jest: nawet z dużymi obręczami (19") cicho, łagodnie tłumi dziury i nie przenosi istotnych drgań na progach zwalniających, a jego nadwozie szybko uspokaja się na pojedynczych i następujących po sobie nierównościach. Układ kierowniczy jest dość bezpośredni, ale koncentruje się na minimalizacji obciążenia kierowcy – jest silnie wspomagany, zgodnie z przeznaczeniem samochodu. Mimo że Seltos wyczuwalnie się przechyla w szybko pokonywanych zakrętach, to okazuje się zadziwiająco zwarty w prowadzeniu. Długo pozostaje neutralny, a jego przednia oś zapewnia bardzo dobrą trakcję.

Poziom komfortu zwiększa niezłe wygłuszenie przy wyższych prędkościach, lepsze od wielu bezpośrednich rywali; wpływa na to także relatywnie cicha praca silnika.

Biorąc pod uwagę dość sensowny cennik oraz warunki gwarancji, Seltos może stanowić alternatywę dla chińskich SUV-ów. Droższą, ale pozbawioną wielu tamtejszych wyrzeczeń i znaków zapytania.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Wygodne fotele godne klasy średniej: długie siedzisko, 4-kierunkowa regulacja podparcia lędźwiowego i 2-osiowa (dużych) zagłówków.



Dużo miejsca, wysokie mocowanie sprzyja w miarę wygodnej pozycji. Regulacja pochylenia oparć. Centralne nawiewy seryjne od wersji L.



Podgrzewana kanapa – w dwóch topowych wersjach. Twarde „boczki" tylnych drzwi. Z prawej: łatwo dostępne gniazda USB-C.



Wystarczająco pojemny (483 l) kufer ma foremny kształt i modułowe wieszaki do unieruchamiania toreb po obu stronach. Okno na długie przedmioty, wysoki próg.



Zaleta braku hybrydyzacji: zapasowe koło dojazdowe, które należy do wyposażenia seryjnego. Podwójna podłoga, twarde burty.

m | PODSUMOWANIE — KIA SELTOS 1.6 T-GDI 7 DCT FWD X-LINE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ dużo miejsca, wystarczająco pojemny i funkcjonalny bagażnik, solidny montaż, wygodne fotele, liczne tradycyjne elementy obsługi
- ➖ zbędne oszczędności na materiałach

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ dobre osiągi, niezłe spalanie poza miastem, cichy silnik, „bystry" tryb Sport
- ➖ wygórowane zużycie w mieście, skrzynia mogłaby być szybsza, a charakterystyka silnika – gładsza

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ kulturalne, ciche tłumienie, dobre wygłuszenie, zwarte, intuicyjne prowadzenie mimo belki skrętnej z tyłu („wielowahacz" w 4x4)
- ➖ niemałe przechyły, za mało informacji zwrotnych z układu kierowniczego

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ dostępność 4x4, konkurencyjne specyfikacje, długa gwarancja
- ➖ brak opcji lamp matrycowych, dźwignia automatu przy kierownicy tylko w droższych wersjach, bogato wyposażony egz. – ok. 160 tys. zł

Seltos jest sensownym kompaktowym SUV-em bez aspiracji „premium", ale ma dość zalet, na czele z przestronnym wnętrzem, dobrymi fotelami, łatwą obsługą i komfortowym tłumieniem. Dobre uzupełnienie Sportage'a i realna alternatywa dla tańszych rywali z Państwa Środka. Przyda się hybryda – ale pytanie, jak bardzo podniesie cenę.



Mocno konwencjonalny samochód z długą listą zalet, które najbardziej liczą się w segmencie kompaktowych SUV-ów

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**1598 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**180 KM**/6000
Maks. moment obrotowy	**b.d.**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./7-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	443/183/162/269 cm
Średnica zawracania	10,8 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1450/470/1300 kg
Pojemność bagażnika	483/1458 l
Pojemność zbiornika paliwa	50 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	235/45 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	208 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,8 s
Średnie zużycie paliwa	6,6 l/100 km
Zasięg	750 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,5** s	➔
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,5** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,1** m	➔
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,7** m	➔
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,5** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**61,9** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,5**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**9,5/5,5/7,5**	
Rzeczywisty zasięg	**660** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	KIA
Model	Seltos
Wersja	1.6 T-GDI 7 DCT FWD X-Line
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (4000)/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●
Fotele ze skóry syntetycznej	●
Fotele z masażem/wentylowane	–/●
Elektrycznie sterowane fotele	●
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	○ (5950)/○ (5540)
Aluminiowe felgi 18"/19"	–/●
Lakier metalik	○ (3200)
Cena wersji podstawowej[3]	125 500 zł
CENA	**167 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



156 000 zł
Renault Symbioz full hybr. 160 iconic 160 KM, 0-100: 9,1 s



167 900 zł
Kia Seltos 1.6 T-GDI FWD X-Line 180 KM, 0-100: 8,8 s



171 000 zł
Kia Sportage 1.6 T-GDI FWD BL 150 KM, 0-100: 9,4 s

Sportage – dojrzalszy, lepiej wykończony, 180 KM tylko z AWD. Symbioz – podobna koncepcja, węższe nadwozie i kabina, za to dostępny także jako klasyczna hybryda.

Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i
Silnik: benz. + 2 x el., **R4, 2487 cm³**
Moc systemowa: **194 KM**



Trzy odcienie hybrydowego SUV-a

Testowane auta łączy typ, wielkość, pochodzenie, hybrydowy napęd, a nawet... kolor. Sporo je jednak różni. Które z nich lepiej wybrać – CR-V, X-Traila czy RAV4?

Toyota RAV4 to w naszym kraju samochód o wyjątkowym statusie. W ubiegłym roku zajęła 9. miejsce na liście najpopularniejszych nowych aut w Polsce. Świetny wynik, ale by go w pełni docenić, warto zauważyć, że wszystkie modele plasujące się przed „rawką" można kupić dużo taniej od niej – ich cenniki startują od 89 900--129 900 zł, podczas gdy RAV4 kosztuje minimum 181 600 zł. Mało tego, kolejne 6 aut w rankingu też jest znacznie tańszych od Toyoty.

Ale w tym roku rezultat sztandarowego SUV-a Toyoty może się zmienić, do salonów japońskiej marki wjechała bowiem nowa, szósta generacja RAV4. Testowaliśmy ją już („Motor" nr 26/2026) i zrobiła na nas bardzo dobre wrażenie.

Teraz czas stanąć naprzeciw rywali. W pierwszym porównaniu RAV4 mierzy się z Nissanem X-Trailem i Hondą CR-V – konkurentami rodzimymi, choć dwa pierwsze auta wyjeżdżają z fabryk w Japonii, a trzecie z chińskiej. Cała trójka trafiła do testu z różnymi rodzajami hybrydowego napędu – Toyota z typowym dla siebie układem full hybrid, Nissan jako mniej typowa hybryda szeregowa, a Honda z napędem typu plug-in – za to w bardzo podobnie wycenionych konfiguracjach kosztujących od 221 500 do 227 100 zł.

Wyrównany poziom

Choć testowane auta łączą też zbliżone rozmiary (Toyota mierzy 4,6 m, pozostałe ok. 4,7 m), a nawet podobny, „okołobeżowy" kolor, nie ma problemu z ich rozróżnieniem. Przynajmniej z przodu, bo tylne części RAV4 i X-Traila widziane z boku mają ze sobą co nieco wspólnego.

Bardzo wyrównany poziom cała trójka prezentuje też pod względem przestronności. Jedyna znacząca różnica dotyczy wysokości tylnej części wnętrz – największej w Toyocie, w Nissanie mniejszej o 4 cm, a w Hondzie o 6 cm (CR-V i X-Trail dotarły do testu w wersjach z oknami dachowymi, które wraz z obudowami zabierają nieco miejsca nad głowami). W pozostałych kierunkach wymiary wszystkich kabin różnią się najwyżej o 3 cm. Czyli właściwie pomijalnie – każda swobodnie mieści w obu rzędach osoby mające do ok. 190 cm wzrostu.

Na komfort podróży w większym stopniu wpływają siedzenia testowanych SUV-ów. Przednie mają podobne rozmiary (wystarczające, choć wyższe osoby uznają ich siedziska za krótkawe, zwłaszcza w Toyocie)

Honda CR-V e:PHEV
Silnik: benz. + el., **R4, 1993 cm³**
Moc systemowa: **184 KM**

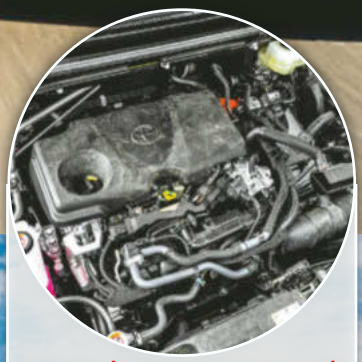
Nissan X-Trail e-Power e-4orce
Silnik: benz., t. + 2 x el., **R3, 1497 cm³**
Moc systemowa: **213 KM**



HONDA (HYBRYDA PLUG-IN)
Koła CR-V e:PHEV napędza głównie silnik elektryczny, „benzyniak" 2.0 – w wyjątkowych sytuacjach, zwykle tylko dostarcza prądu baterii. Honda pokonuje ponad 60 km „na prądzie", a potem zużywa mało benzyny.



NISSAN (HYBRYDA SZEREGOWA)
Jedyny w stawce silnik R3, jedyny z turbo, jedyny niepołączony z kołami (pełni tylko rolę generatora, za napęd odpowiada „elektryka"). Pracuje rzadko, ale dosyć głośno. Dobre osiągi, ale niezbyt imponujące zużycie paliwa.



TOYOTA (KLASYCZNA HYBRYDA)
Typowy toyotowski układ z wolnossącym silnikiem (tu 2,5 l) i bezstopniową przekładnią wiążącą obroty z położeniem pedału gazu, więc głośno wyjący przy dynamicznym przyspieszaniu. Za to bardzo oszczędny.



X-Trail jest o ok. 5 cm wyższy od rywali. Nissan i Toyota mają realnie ponad 19 cm prześwitu – to więcej niż wystarczający wynik. W przeciwieństwie do niecałych 16 cm Hondy.

Honda CR-V 2.0 i-MMD e:PHEV 2WD Advance Tech





Niezłe tworzywa, generalnie łatwa obsługa. Przyjemnie klikające pokrętła klimatyzacji, szkoda, że zamiast dźwigni automatu są klawisze. Przycisk na dźwigni kierunkowskazów włącza na ekranie podgląd prawej martwej strefy.



Z przodu Honda oferuje wejścia USB typu A i C, u rywali znajdziemy już tylko nowsze USB-C.



Łopatkami reguluje się intensywność odzysku energii po ujęciu gazu.



CR-V ma przyzwoite fotele, ale i najniższe wnętrze w teście. Z przodu zapewnia najmniej przestrzeni na nogi, za to z tyłu – najwięcej.



Bardzo obszerny (choć dosyć słabo wykończony) schowek pod dnem bagażnika Hondy.

Kufer wersji e:PHEV mieści 635 l (e:HEV – 596 l), a po złożeniu oparć aż 1728 l (to o 332 l więcej niż w X-Trailu, Toyota nie podaje maksymalnej pojemności).



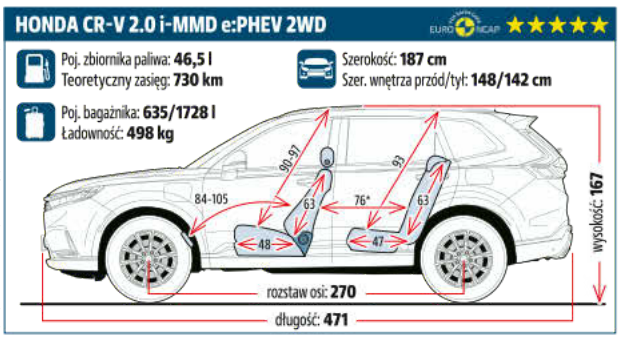
i stawiają bardziej na wygodę niż na trzymanie boczne. W połączeniu z zapasem przestrzeni, całkiem szerokim podłokietnikiem między fotelami i dość wysoką pozycją cała trójka zapewnia jadącym z przodu komfortowe warunki podróży.

CR-V w wersji Advance Tech, jedynej dostępnej z napędem e:PHEV, i RAV4 w topowym wydaniu Executive standardowo oferują wentylację oraz elektryczną regulację foteli, podczas gdy te w testowanym Nissanie N-Trek są ustawiane manualnie (ale kosztująca 227 100 zł, czyli tyle co Toyota, odmiana Tekna ma już elektryczne sterowanie), podgrzewane jak u rywali, ale bez wentylacji – tej nie ma żaden X-Trail.

Co częste w japońskich SUV-ach, wąskie przednie słupki dachowe, odsunięte od nich lusterka i pokaźne okna zapewniają kierowcom opisywanych aut świetną widoczność, jedynie widok w centralnym lusterku trochę ograniczają niechowane tylne zagłówki.

W drugim rzędzie całe trio zapewnia co najmniej dobre warunki podróży. Negatywnie wyróżnia się Nissan: jego kanapa ma najkrótsze oparcie i siedzisko wystarczająco podpierające uda tylko niewysokich pasażerów. Do tego jadącym z tyłu X-Trail zapewnia najmniejszą przestrzeń przed kolanami i najwęższą kabinę. Wszystko to nie czyni go jednak ciasnym autem – po prostu obaj konkurenci są w tej dziedzinie lepsi. Na korzyść Nissana przemawiają za to możliwość przesuwania tylnych siedzeń (regulację kąta oparcia oferuje cała trójka) i najszerszej otwierane drzwi – niemal pod kątem prostym.

W porównaniu bagażników najsłabiej wypada z kolei Toyota. Jej najmniejszy w teście kufer mieści dość skromne jak na tej wielkości SUV-a 514 l (Nissan 575, Honda aż 635 l) i jako jedyny ma burty wykonane z łatwego do zarysowania plastiku. Do tego, podobnie jak Nissan, nie oferuje haków do powieszenia zakupów. Tylko X-Trail ma trójdzielne tylne oparcie, obaj rywale nie



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



Widoczna między kołami obudowa baterii ogranicza prześwit CRV e:PHEV.

zapewniają nawet okienek na narty itp. w tylnych oparciach.

To nie są sportowe SUV-y

Na komfort nastawione są także układy jezdne wszystkich trzech aut. Adaptacyjne amortyzatory Hondy najskuteczniej pochłaniają wstrząsy nawet na sporych wybojach, a jej nadwozie pozostaje niemal niewzruszone, w czym pomaga znaczna masa CR-V (1932 kg). Ale Nissan i Toyota nie zostają daleko w tyle – ich zawieszenia też bez problemu tłumią większość wstrząsów.

Mimo że te dwa SUV-y ważą zdecydowanie mniej od Hondy, wcale nie prowadzą się zdecydowanie lepiej. Cała trójka wyraźnie przechyla się po skręcie kierownicy. Najlżejsza w stawce Toyota (1760 kg) najchętniej reaguje na ten skręt, ale w podsterowność wpada przy bardzo podobnym tempie co dwójka rywali.

Trzy koncepcje napędu

Napęd RAV4 nie zaskakuje – to typowa toyotowska hybryda ze sporym (2,5 l, 143 KM) wolnossącym silnikiem, dwoma elektrycznymi (przedni ma 136 KM, tylny 54) i planetarną przekładnią e-CVT, która nie symuluje zmian biegów, przez co naraża podróżnych na niemal jednostajne wycie na wysokich obrotach po mocnym wduszeniu pedału gazu. Na samo jego wciśnięcie dysponująca 194 KM systemowej mocy „rawka" odpowiada sprawnie i zapewnia dobre osiągi (7,8 s do „setki"), a w testowanej odmianie AWD-i także bardzo dobrą trakcję. Do tego jest typowo dla Toyot oszczędna – podczas testu zużyła średnio 5,7 l/100 km.

Nissan postawił na inną koncepcję hybrydowego napędu. Jego 158-konny benzynowy silnik 1.5 R3 turbo pełni tylko funkcję generatora ładującego baterię, a za wprawianie kół w ruch odpowiada elektryczna sekcja, która w opisywanym wariancie e-4orce obejmuje dwie jednostki napędzające obie osie. Przednia rozwija 204, tylna 136 KM. Systemowa moc to 213 KM, a osiągi są adekwatne

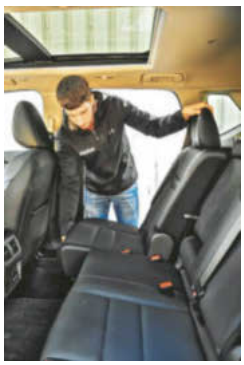
Nissan X-Trail e-Power e-4orce 5-os. N-Trek



Kokpit robi dobre wrażenie, choć mniej w nim miękkich okładzin niż w CR-V i RAV4. Obsługa w dużym stopniu opiera się o ekran zegarów i przełączniki na kierownicy, ale okazuje się łatwa. Plus za obszerną wnękę pod konsolą.



Tylko w Nissanie znajdziemy przydatną w mieście funkcję jazdy z użyciem (głównie) jednego pedału.



Przesuwna kanapa pozwala lepiej zarządzać przestrzenią w kabinie.



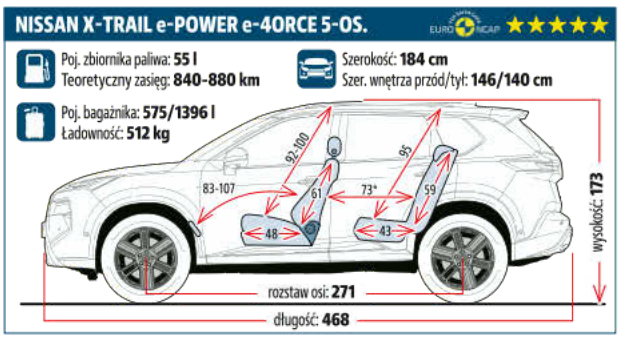
W tej wersji fotele są ręcznie ustawiane i pokryte wodoodporną (nieco gumowatą w dotyku) ekoskórą. Miejsca mniej niż u rywali, ale nie mało.



Łatwo, dwoma ruchami lewego kciuka włącza się własne ustawienia systemów bezpieczeństwa.

Spory (575 l) i nieźle wykończony kufer Nissana. Szkoda, że obudowa umieszczonego pod podłogą akumulatora uniemożliwia schowanie tam zdjętej rolety.







Odmianę N-Trek wyróżniają pomarańczowe detale nadwozia i wnętrza.

– do 100 km/h X-Trail rozpędza się w zaledwie 6,9 s, a do 140 km/h – w 13,1 s (Toyota potrzebuje na to 15,5 s, a Honda aż 19,2 s). Powierzenie napędzania kół „elektryce" ma jeszcze te inne zalety – Nissan błyszczy znaną z aut na prąd momentalną reakcją na ruchy pedału gazu. I jak one oferuje funkcję jazdy przy pomocy tylko prawego pedału (choć po zdjęciu z niego nogi zwalnia jedynie do ok. 10 km/h – potem trzeba już użyć hamulca). Ale są i wady. Czasem nagły przypływ momentu przerasta możliwości układu kontroli trakcji i nawet na suchym asfalcie X-Trailowi zdarza się zapiszczeć przednimi kołami przy dynamicznym starcie, zwłaszcza gdy nie są ustawione na wprost. Do tego silnik Nissana cechuje średnio przyjemny warkot i największe zapotrzebowanie na benzynę. Podczas testu zużył średnio 7,6 l/100 km, o prawie 2 l więcej niż Toyota.

Honda to jedyna hybryda plug-in w zestawieniu. Pełne naładowanie akumulatora 17,7 kWh z maksymalną mocą 6,8 kW trwa 2,5 godziny (gniazdo 230 V wydłuża je do niemal 8 godzin) i pozwala wg WLTP pokonać prawie 80 km „na prądzie". W praktyce latem to raczej 60-65 km. Choć inne PHEV-y przejadą ponad 100 km, wielu osobom już te kilkadziesiąt km wystarczy do pokonania przeciętnego codziennego dystansu. Po zużyciu prądu CR-V działa jak hybryda, w której większość „roboty" bierze na siebie 184-konny silnik elektryczny. Benzynowy 2.0 głównie ładuje baterię, a koła napędza tylko w konkretnych sytuacjach, np. podczas jazdy w okolicy 100 km/h. Całość działa płynnie, zapewnia niezłe osiągi („setka" w 8,6 s) i mimo przedniego napędu nie ma problemów z trakcją. Do tego tylko Honda pozwala zmieniać siłę rekuperacji (łopatkami) i pali niewiele więcej niż RAV4 – śr. 6,1 l/100 km. Dopiero przy autostradowych 140 km/h zużyciem (11 l) bliżej jej do Nissana (12 l) niż Toyoty (9 l).

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Dynamic Force 194 KM AWD-i e-CVT Executive



Bardzo przyzwoity kokpit z licznymi półkami i schowkami. Szkoda, że część ustawień klimatyzacji przeniesiono na ekran (tylko temperaturą i ogrzewaniem szyb zarządza się przyciskami), ale obsługa okazuje się przyjazna.





Tylko w RAV4 (i to wyłącznie w jej topowej wersji) znajdziemy nie jedną, lecz dwie ładowarki indukcyjne.



Podświetlenie uchwytów na napoje ułatwia odłożenie np. kubka nocą.



W RAV4 można usiąść nieco niżej niż u rywali. Niezła przestrzeń z przodu, z tyłu najwyższe, najszersze wnętrze i najobszerniejsza kanapa.



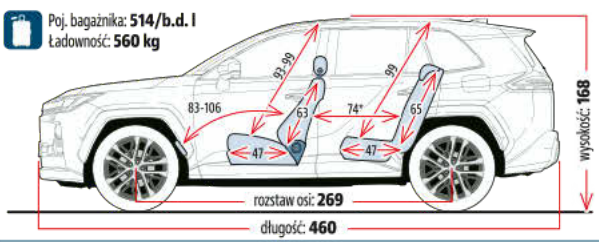
Podłokietnik (otwiera się na obie strony) wydaje nieprzyjemny odgłos, gdy kładzie się na nim łokieć.



Niezbyt zachwycające 514 litrów bazowej pojemności i wykonane z tworzywa burty. Za to próg tylko 68 cm nad ziemią (Honda: 69 cm, Nissan: 74 cm).

TOYOTA RAV4 2.5 HDF 194 KM AWD-i e-CVT EURO NCAP NIE TESTOWANO

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **960-1030 km**
Szerokość: **186 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/143 cm**
Poj. bagażnika: **514/b.d. l**
Ładowność: **560 kg**



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



W najnowszym wydaniu nadwozie RAV4 zyskało znacznie więcej charakteru.

DANE TECHNICZNE	HONDA	NISSAN	TOYOTA
Silnik	benzynowy + elektr.	benz., turbo + 2 x elektr.	benzynowy + 2 x elektr.
Pojemność skokowa	**1993 cm³**	**1497 cm³**	**2487 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R3/12	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**144 KM**/5900	**158 KM**/4600	**143 KM**/4800
Moc maksymalna (el./syst.)	**184/184 KM**	**204+136/213 KM**	**136+54/194 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**189 Nm**/4500	**250 Nm**/2400	**221 Nm**/3200
Maks. moment obr. (el./syst.)	**335/b.d. Nm**	**330+195/b.d. Nm**	**208+121/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./bezstopn.	4x4; aut./1-biegowa	4x4; aut./bezstopniowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	471/187/167/270 cm	468/184/173/271 cm	460/186/168/269 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,4 m/15,3 cm	11,1 m/19,2 cm	11,4 m/20,1 cm
Masa własna/ładowność	1932/498 kg	1833/512 kg	1760/560 kg
Maksymalna masa przyczepy	1500 kg	1800 kg	2000 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	635/1728 l	575/1396 l	514/b.d. l
Poj. zbiornika paliwa	46,5 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
Opony	235/55 R19	235/55 R19	235/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)			
Prędkość maksymalna	195 km/h	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,1 s	7,0 s	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,3 l/100 km[1]	6,2-6,5 l/100 km	5,3-5,7 l/100 km
Zasięg	730 km	840-880 km	960-1030 km
m DANE TESTOWE			
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,3** s →	**2,7** s ↗	**2,7** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,6** s ↗	**6,9** s ↗	**7,8** s ↗
Przyspieszenie 0-150 km/h	**19,2** s →	**13,1** s ↗	**15,5** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,3** m →	**39,4** m ↘	**38,7** m ↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,9** m →	**39,5** m ↘	**39,2** m ↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**52,8** dB →	**49,4** dB ↗	**52,0** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,7** dB →	**61,0** dB ↗	**62,7** dB ↗
Rzeczywista prędkość[2]	**98** km/h	**98** km/h	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,4**	**2,6**	**2,6**
Testowe zużycie paliwa[3]	**6,4/5,8/6,1**	**7,9/7,3/7,6**	**5,8/5,5/5,7**
Rzeczywisty zasięg	**760** km	**720** km	**960** km

WYPOSAŻENIE/CENY	HONDA	NISSAN	TOYOTA
Model	CR-V	X-Trail	RAV4
Wersja	e:PHEV 2WD Adv. Tech	e-P. e-4orce 5-os. N-Trek	2.5 HDF 194 AWD-i Ex.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martw. pola	●/●	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapob. kolizji	●/●	●/●	●/●
Asyst. świateł dr./koncentracji	●/●	●/●	●/●
Klimat. aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/–	–/–/●	–/●/–
Nawigacja/ekran head-up	●/●	●/○ (5600)[4]	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●	–/●	–/●
Ładowarka indukcyjna	●	●	●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●	–/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	–/●	–/●
Asystent parkowania	●	○ (5600)[4]	●
Szklany dach/dostęp bezklucz.	●/●	●/●	○ (6000)/●
Tapicerka półskórz./skórzana	–/●	–/●	–/●
Podgrz./wentylowane fotele	●/●	●/–	●/●
Podgrz. kierownica/kanapa	●/●	●/●	●/●
Reflektory LED/matrycowe	●/–	●/–	●/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●	○ (5600)[4]/●	●/●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/●/–	–/●/○ (8100)[4]	–/–/●
Lakier metalik	○ (4200)	○ (3500)	●[5]
Cena wersji podstawowej[6]	224 500 zł	216 500 zł	185 400 zł
CENA	**224 500 ZŁ**	**221 500 ZŁ**	**227 100 ZŁ**

Żeby zrównać wyposażenie testowanej trójki, trzeba wybrać Nissana w wyższej o jeden poziomie wersji Tekna, a do Toyoty dokupić okno dachowe. Honda nadal kosztuje wówczas 224 500 zł, cena Nissana rośnie do 227 100 zł (jako jedyny ma 3-, a nie 2-strefową klimatyzację, za to nie oferuje wentylowanych foteli), a na Toyotę trzeba przygotować 233 100 zł.

[1] z rozładowaną baterią; [2] przy wskazaniu 100 km/h; [3] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [4] dopłata do wersji, w której dany element jest seryjny lub opcjonalny (wówczas kwota obejmuje cenę opcji); [5] czarny metalik bez dopłaty, inne: 2900 zł; [6] z tym samym napędem

m PUNKTACJA – SEGMENT: SUV-Y KLASY ŚREDNIEJ



SUV-Y I CROSSOVERY

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	HONDA	NISSAN	TOYOTA
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	22	22	**25**
Wykończenie i ergonomia	10	7	6	7
Wyciszenie	10	6	9	8
Multimedia i obsługa	10	8	9	9
Bagażnik	30	20	18	16
SUMA	110	63	64	65

Jeśli ktoś kupuje sporego SUV-a głównie po to, by cieszyć się obszernym wnętrzem, najprzestronniejszą w stawce kabinę znajdzie w nowej odsłonie „rawki" (wartą szczególnego docenienia z racji najkrótszego nadwozia Toyoty). Szkoda, że bagażnik japońskiej nowości nieco odstaje wielkością i wykończeniem od standardów tego segmentu.

UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	30	13	**18**	15
Praca silnika	10	7	6	7
Skrzynia biegów/napęd	10	7	9	8
Zużycie paliwa	30	23	20	24
SUMA	80	50	53	54

Oparty na „elektryce" napęd X-Traila często pracuje w ciszy, kapitalnie odpowiada na każde wduszenie gazu i czyni tego ciężkiego SUV-a bardzo szybkim. Ale jako jedyny zużył w czasie testu więcej benzyny, niż obiecuje producent. I to znacznie. Nissan i Toyota otrzymały po 2 pkt. za napęd obu osi.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	30	21	21	21
Komfort jazdy	30	**24**	21	21
Układ kierowniczy	10	7	7	7
Hamulce	20	11	9	10
SUMA	90	63	58	59
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	176	175	178
MIEJSCA		2	3	1

Nissan i Toyota pozwalają wygodnie odbyć nawet daleką podróż, ale najcięższa w teście Honda zapewnia jeszcze wyższy komfort podróży. Co ciekawe, także hamuje najlepiej z całej trójki (choć jej wynik wcale nie jest imponujący). Systemy ABS obu konkurentów podczas naszych pomiarów dopuszczały do nieco zbyt długiego pisku kół na suchym asfalcie, wydłużając drogę hamowania ze 100 km/h w „niedzisiejsze" okolice 39 m.

WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	50	21	22	21
Poziom wyposażenia	30	21	17	21
Systemy bezpieczeństwa	30	**21**	17	18
Wyposażenie dodatkowe	10	1	3	2
SUMA	120	64	59	62
RAZEM	400	240	234	240
MIEJSCA		1	3	1

CR-V imponuje wyposażeniem z zakresu bezpieczeństwa obejmującym aż 11 poduszek powietrznych (2 czołowe, 2 kurtynowe, 2 kolanowe, po 2 boczne z przodu i z tyłu, do tego centralna między fotelami) – X-Trail ma 7, „rawka" 8. Nabywca tej wersji Hondy może wybrać tylko kolor lakieru, opcji brak.

m motor PODSUMOWANIE

Nowa Toyota RAV4 bardzo dobrze wypadła na tle rywali, wykazując się świetną formą we właściwie wszystkich kategoriach poza pojemnością bagażnika. Dzięki temu wygrała to porównanie – ex aequo z wyposażoną w bardziej zaawansowany napęd plug-in Hondą CR-V (ciekawe, jaki byłby wynik, gdyby ta ostatnia trafiła do testu nie w wersji e:PHEV, lecz e:HEV AWD kosztującej z topowym wyposażeniem 224 900 zł, czyli o 400 zł więcej od testowanej). Nissan ma swoje niepodważalne zalety, ale ostatecznie musiał ustąpić dwójce rodzimych rywali.



Wszechstronny owoc współpracy

Transporter, teraz opracowany wspólnie z Fordem, to wciąż jeden z najwszechstronniejszych „dostawczaków” na rynku.



Szyny airline, jedna z listwą LED (seryjnie punktowe lampki) kosztują 1033 zł. Hak: 615 zł.



Volkswagen Transporter należy do ikon świata motoryzacji. Przez 76 lat wyprodukowano kilkanaście milionów aut z tej rodziny. A niedawno zadebiutowała siódma generacja modelu, po raz pierwszy opracowana we współpracy z innym producentem. Transporter bazuje obecnie na Fordzie Transicie Custom (tak jak Amarok na Rangerze, za to Forda Tourneo Custom oparto na VW Caddym).

Do testu trafił uterenowiony (bardziej z wyglądu niż faktycznie) wariant PanAmericana w dłuższej z dwóch dostępnych wersji (505 lub 545 cm) z topowym, 170-konnym dieslem oraz napędem 4x4.

Trochę terenowego charakteru dodają autu jedynie nielakierowane zderzaki i nakładki dolnej części nadwozia. Prześwit nie został zwiększony, ale standardowe 16-17 cm w połączeniu z napędem na obie osie sprawia, że VW nie boi się nierównych szutrowych czy polnych dróg. Lepiej czuje się jednak na utwardzonych, na których robi wrażenie dobrym komfortem podczas jazdy bez ładunku i bardzo dobrym z przynajmniej częściowym obciążeniem (fanem zakrętów nie jest, ale pokonuje je dużo sprawniej od poprzednika).

Ładunku Transporter może udźwignąć niemal tonę, a kolejne 2,8 t pociągnie na haku. W siódmej odsłonie jest o ok. 10 cm szerszy niż w szóstej (ma ponad 2 m szerokości, a z lusterkami 2,28 m) i o kilka cm dłuższy, co przełożyło się na przestrzeń ładunkową. W opisywanym, dłuższym furgonie ma ona w przybliżeniu 2,9-3 m długości, 1,4-1,7 m szerokości i 1,4 m wysokości, a jej objętość to solidne 6,8 m^3.

Załadunek bazowo umożliwiają prawe przesuwne drzwi i podnoszona klapa z tyłu. Dwuskrzydłowe tylne drzwi (fot.) to opcja, tak jak przesuwne po obu stronach oraz ich elektryczne domykanie lub pełna obsługa (ceny na sąsiedniej stronie). Opcji jest ponad sto, więc dopasowanie VW do wymagań nie stanowi wyzwania. Problemem może być cena Transportera, startująca od 192,3 tys. zł brutto. Testowana wersja kosztuje ponad 245 tys. zł (nie licząc licznych widocznych na zdjęciach dodatków) – sporo, nawet jak na topową konfigurację z dieslem.

Zwłaszcza że na wyborną dynamikę nie ma co liczyć. Do 110-120 km/h jest jednak zupełnie wystarczająca, a duży moment obrotowy przy niskich obrotach (390 Nm od 1750 do 2500 obr./min) i sprawny automat sprawiają, że zza kierownicy wydaje się lepsza, niż wynika z naszych pomiarów (0-100 km/h w 14,2 s, 100--140 km/h w 16,3 s). Dopóki nie jedzie się z ciężkim ładunkiem, silnik nie wydaje się wysilony. Z niedużym obciążeniem pali od 6,5 l ON na 100 km w spokojnej trasie po ok. 11 l w mieście i przy 140 km/h. Z opcjonalnym 70-litrowym bakiem (615 zł; standardowo 55 l) zapewnia zatem średnio 800 km zasięgu.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Z przodu od razu widać, że to Transporter, ale z boku łatwo pomylić go z Fordem.

m motor PIERWSZY TEST



Cztery lakiery (biały, szary, czerwony i granatowy) są bezpłatne, metaliki, w tym efektowna oliwkowa zieleń ze zdjęć, kosztują 3100 zł.

Otwór tylnych drzwi ma 139 cm szerokości i 129 cm wysokości. Próg 60 cm nad ziemią. „Ładownia" z zapasem mieści trzy europalety.



Seryjne prawe drzwi przesuwne. Szerokość otworu 102 cm, wysokość 139 cm. Próg na wys. 51 cm.



Drzwi mieszczą tzw. mauzera (zbiornik 1000 l; sz./gł./wys. 100/120/117 cm).



Czytelny i łatwy w obsłudze komputer pokładowy. Taki wynik to efekt jazdy bez oszczędzania, nieraz z ładunkiem.

Wnętrze łączy zalety VW (jak łatwa obsługa przyciskami na kierownicy) z atutami Fordów (m.in. przyjaźniejsze menu systemu multimedialnego).



Kapitalny fotel z 2 podłokietnikami. Seryjnie obok jest podobny, dwuosobowa ławka (fot.) kosztuje 111 zł.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1996 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**170 KM**/3500
Maks. moment obrotowy	**390 Nm**/1750
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	545/203/198/350 cm
Średnica zawracania/prześwit	13,0 m/16,4 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2033/992/2800 kg
Poj. przestrzeni ładunkowej	6046 l
Poj. zbiornika paliwa/AdBlue	55 (opc. 70) l (ON)/20 l
Opony	215/60 R17 C
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	14,0 s
Średnie zużycie paliwa	8,4 l/100 km
Zasięg	650 (opc. 830) km

WYPOSAŻENIE/CENY	VOLKSWAGEN
Model	Transp. Furgon 3500
Wersja	PanA. 2.0 TDI 170 4M.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	●/○ (1230)
Nawigacja/światła matrycowe	○ (3653)/○ (5818)
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	○ (713)/○ (1144)
Kamera cofania/kamery 360°	○ (615)[1]/○ (2472)[1]
Tylna klapa/drzwi dwuskrzydłowe	●/○ (123)
Drzwi przesuwne lewe/prawe	○ (2349)/●
Drzwi l. i p. elektr. domykane/przes.	○ (4330)[1]/○ (10 492)[1]
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	●/–/○ (4859)
Lakier metalik/hak holowniczy	○ (3100)/○ (615)
Cena wersji podstawowej[2]	207 599 zł
CENA	**245 028 ZŁ**

● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



189 092 zł
Ford Transit Custom L2 2.0 EB 170 AWD Trail
170 KM, 0-100: b.d.



245 028 zł
VW Transporter Furgon PanA. 3500 2.0 TDI 4M.
170 KM, 0-100: 14,0 s



251 149 zł
Marcedes Vito Furgon 116 CDI 4M. Pro ekstradł.
163 KM, 0-100: b.d.

Transporter okazuje się wyraźnie droższy od swojego fordowskiego odpowiednika, a także od zbliżonych propozycji innych marek, jak Renault czy Fiat.

m | PODSUMOWANIE

✚ Funkcjonalność, przestronność mimo przegrody, pakowność, ładowność, wrażenia z jazdy jak w „osobówce"

➖ Przeciętne osiągi, wysoka cena

W tym wydaniu nowy Transporter to funkcjonalny furgon pozbawiony większych wad. Poza jedną – ceną.



Środkowego lusterka brak (cyfrowe z wideorejestratorem: 6285 zł), przydaje się zestaw niezłych kamer.



W kabinie są trzy miejsca na napoje oraz mnóstwo półek i schowków.



Część oparcia środkowego siedzenia po położeniu zmienia się w stolik. Pod siedziskiem – spory schowek.

Na miasto, na trasę

Zaawansowany technicznie i wydajny napęd hybrydowy BYD Atto 2 DM-i sprawdza się zarówno na krótkich, jak i długich odcinkach.

Grono klientów zainteresowanych zakupem samochodu z napędem hybrydowym szybko się powiększa. Trudno się dziwić. Pojazdy napędzane przez silniki spalinowe i elektryczne są wydajne, mają rozsądne ceny, a do tego nie zmuszają do ładowania akumulatora trakcyjnego.

BYD Atto 2 DM-i jest hybrydą plug-in. Oznacza to, że kierowca może, ale nie musi ładować baterii o pojemności 7,8 kWh (wersja Active) lub 18,0 kWh (wariant Boost). Uzupełnianie energii z domowego źródła prądu ma sens, bo zapewnia to, odpowiednio, do 50 i 150 km zasięgu w cyklu miejskim. Sam proces jest niezwykle prosty – wystarczy wpiąć wtyczkę w gniazdo w przednim błotniku, by najwyżej po kilku godzinach, a więc np. nocnym postoju w garażu, maksymalnie rozładowana bateria była pełna.

Jeżeli natomiast BYD Atto 2 DM-i zostanie zabrany w dłuższą podróż, nie rozczaruje kierowcy ani osiągami – pozwalającymi czuć się bezpiecznie nawet na autostradzie, ani zasięgiem, który w cyklu mieszanym wynosi 930-1000 km.

Kolejną dużą zaletą hybrydowego kompaktowego SUV-a BYD jest bogate wyposażenie. Warty podkreślenia jest również fakt, że producent dla obu dostępnych wersji wyposażeniowych przygotował identyczny pakiet systemów bezpieczeństwa, a także bardzo zbliżony, jeżeli chodzi o systemy wspomagające kierowcę – bazowa wersja Active nie otrzymuje jedynie przednich czujników parkowania oraz ma kamerę cofania zamiast systemu kamer z obrazem 360°. Cennik BYD Atto 2 DM-i otwiera kwota 114 800 zł. Auto jest objęte 6-letnią gwarancją do 150 tys. km. Akumulator jest chroniony przez 8 lat lub 250 tys. km.





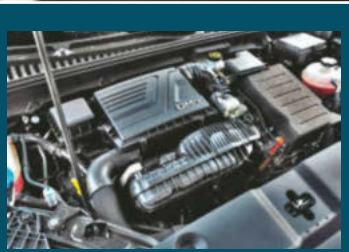
Osiągi są więcej niż wystarczające – na sprint 0-100 km/h wersja Boost potrzebuje 7,5 s, a wariant Active – 9,1 s.



Napęd Super DM-i

Mając na względzie wydajność oraz komfort jazdy, BYD opracowało technologię hybrydową, w której mocny silnik elektryczny gra główną rolę, a jednostka spalinowa wspomaga go w chwilach zapotrzebowania na pełną moc lub gdy zajdzie konieczność doładowania akumulatora trakcyjnego na długiej trasie.

Pod maską zamontowano czterocylindrowy benzynowy silnik 1.5, którego pracą steruje elektronika.



Ładowanie akumulatora trakcyjnego w zakresie 15-100% jest możliwe w czasie 2,7--3,0 godziny.





Bez względu na wersję wyposażeniową w centralnym punkcie kokpitu znajduje się 12,8-calowy ekran dotykowy systemu multimedialnego.



Montowane w standardzie systemy wsparcia i adaptacyjny tempomat obsługuje się wygodnymi przyciskami na kierownicy.



Na tunelu środkowym znalazły się fizyczne przyciski i pokrętła do obsługi kluczowych funkcji auta.



Podgrzewane i tapicerowane wegańską skórą fotele to standard w wersji Boost.



W drugim rzędzie nie brakuje miejsca – procentują wysoko poprowadzona linia dachu, płaska podłoga i 2,62-metrowy rozstaw osi.

Integracja ze smartfonem

Telefon stał się nieodłącznym elementem życia i pracy wielu osób. BYD doskonale zdaje sobie z tego sprawę i wyposaża Atto 2 DM-i w system multimedialny, który obsługuje Android Auto i Apple CarPlay, a w wersji Boost także w ładowarkę indukcyjną.



System multimedialny

Duży ekran, umieszczenie na górnej części konsoli środkowej oraz przejrzyste menu z łatwo rozpoznawalnymi ikonami sprawiają, że obsługa systemu multimedialnego nie nastręcza trudności, mimo że ma on wiele funkcji i szerokie możliwości.



Panoramiczny dach

Dużych rozmiarów przeszklony dach z elektrycznie sterowaną roletą nie wymaga dopłaty w odmianie Boost. Optycznie powiększa on przestrzeń w kabinie. Nie ogranicza maksymalnego dozwolonego obciążenia dachu, które wynosi 75 kg.



Dostęp bezkluczykowy

Wygodne otwieranie BYD Atto 2 DM-i zapewnia system bezkluczykowego dostępu. Na tym nie kończą się jednak możliwości otwierania pojazdu – dodatkowe zapewnia NFC. By z niego korzystać, wystarczy smartfon z przygotowaną przez BYD aplikacją.



Diodowe oświetlenie

BYD postawiło na nowoczesne i wydajne oświetlenie LED-owe. Diody pracują w kabinie, jak i w tylnych czy przednich lampach. Ostatnie z wymienionych mają system automatycznego włączania oraz inteligentnej kontroli świateł drogowych.





Ustawienia sposobu pracy napędu oraz innych podzespołów można zmienić w systemie multimedialnym.









Po otwarciu miękkiego dachu (co trwa 10 sekund) powstaje otwór o wymiarach 92 na 80 cm.

m motor PIERWSZY TEST

Jeszcze więcej uroku

Renault 4 w wersji z miękkim otwieranym dachem daje namiastkę jazdy kabrioletem.

Renault 4 to jeden z tych samochodów, które w zasadzie od pierwszego kontaktu wzbudzają bardzo pozytywne odczucia, m.in. dlatego, że w wyjątkowo udany sposób łączy retro stylizację z nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi. Teraz do zestawu pozytywnych cech dochodzi możliwość wyboru wersji Plein Sud, wyposażonej w otwierany dach.

Jest on miękki, solidnie wykonany i ma elektryczne sterowanie. Przyciskiem można go przesuwać w całości lub częściowo. Po otwarciu powstaje duży otwór, a przed gwałtowniejszymi powiewami wiatru chroni wysuwany z przodu deflektor. W porównaniu z wersją ze stałym dachem odmiana Plein Sud zapewnia nieco więcej miejsca na głowy osobom jadącym z przodu, ale mniej tym zasiadającym na kanapie. Trzeba też przyzwyczaić się do tego, że wyraźniej słychać dźwięki otoczenia, co w zasadzie przeszkadza jedynie w takich sytuacjach, jak np. mijanie ciężarówek na autostradzie. Renault 4 Plein Sud jest dostępne tylko z silnikiem 150 KM i baterią 52 kWh, w topowej wersji wyposażenia Iconic. Kosztuje ona aż 169 500 zł (de facto dopłata za dach wynosi 8000 zł).

„Czwórka" to naprawdę świetny miejski samochód. Nieduży, ale wystarczająco przestronny (głównie z przodu) i ze sporym bagażnikiem. Jest przy tym zwrotny i dynamiczny. Na rozpędzenie się od 0 do 50 km/h potrzebuje 3,0 s, zaś do 100 km/h – 8,5 s (wg pomiarów). Tym, co oczywiście podoba się najbardziej, jest płynność pracy napędu i szybkość jego reakcji na dodanie gazu. Umiarkowane średnie zużycie prądu na poziomie 15,5 kWh pozwala na pokonanie ok. 335 km bez ładowania. Renault przekonuje też pewnym prowadzeniem, choć podczas ostrzejszej jazdy po zakrętach ma tendencję do podsterowności.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA



Twarde plastiki, ale sporo tkaniny i ciekawe detale wykończeniowe. Obsługa jest bardzo prosta, wręcz intuicyjna. Dobre multimedia.



Dach da się obsługiwać także podczas jazdy z prędkością do 90 km/h.



Dźwignia wyboru kierunku jazdy – wygodna, ale można ją pomylić z tą do obsługi wycieraczek.



Bagażnik jest spory, ma haczyki na torby i niewielkie schowki po obu bokach.

DANE TECHNICZNE	RENAULT
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	**150 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**245 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	414/180/157 cm
Rozstaw osi	262 cm
Masa własna/ładowność	1481/499 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	375/1149 l
Poj. akumulatora (netto)	52 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11/100 kW
Opony	195/60 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	150 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,2 s
Średnie zużycie energii	15,8 kWh/100 km
Zasięg	392 km
CENA PROMOCYJNA	**169 500 ZŁ**



Siedzenia są komfortowe i pokrywa je przyjemna tapicerka z tkaniny i sztucznej skóry.



Z tyłu wygodnie są w stanie usiąść jedynie niższe osoby.



Odmiana Plein Sud jest dostępna tylko ze 150-konnym silnikiem. Pod maską nie ma miejsca na kable.

m PODSUMOWANIE

✚ Elektryczna obsługa dachu, dobra dynamika, spory zasięg, przyjemne wykończenie

▬ Zwiększony hałas w kabinie podczas szybkiej jazdy, przeciętna trakcja, wysoka cena

Interesująca, choć kosztowna propozycja dla tych, którzy naprawdę będą korzystać z otwieranego dachu.

JBL

pl.jbl.com





FLIP 7

EFEKTOWNY DŹWIĘK NA KAŻDĄ PRZYGODĘ!

Czasy długiego oczekiwania na

Ile trzeba czekać na nowe auto

Zazwyczaj można wyjechać nowym autem od razu. A co, jeśli sobie skonfigurujemy?

Dostępność nowych samochodów u dealerów jest obecnie tak duża, że właściwie na nic nie trzeba czekać. Sprawdziliśmy, jak to wygląda w przypadku najpopularniejszych modeli, zwłaszcza tych, które wybierają osoby prywatne. Czasami trudno było znaleźć taką wersję, którą trzeba by było zamawiać. Podane czasy oczekiwania w opisach dotyczą takich właśnie egzemplarzy. Oczywiście w markach premium to żaden problem, choć i tu dostępność gotowych samochodów jest imponująca. Tylko na najbardziej wymyślne kombinacje wyposażenia trzeba czekać.

Zawarte w materiale informacje są aktualne na dzień przygotowania artykułu, czyli 13 sierpnia. Sytuacja ze sprzedażą aut zmienia się dynamicznie. Dotyczy to w szczególności samochodów dostępnych od ręki.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Toyota C-HR

Czas oczekiwania: od 1 do 4 miesięcy

Toyoty sprzedają się tak dobrze, że sporo aut widniejących w ogłoszeniach i dostępnych rzekomo od ręki już trafiło do klientów. Toyota od dawna jest u nas nienaruszalnym numerem 1. Osoby prywatne najchętniej wybierają Toyoty. Najlepiej sprzedaje się Corolla, ale najpopularniejszym modelem Toyoty wśród klientów indywidualnych jest C-HR. Drugie miejsce zajmuje Yaris Cross, który niedawno miał lifting. Na zamówionego do produkcji C-HR-a trzeba poczekać od miesiąca (spora pula aut pojawi się we wrześniu) do ok. 3-4 miesięcy przy mniej typowych wersjach. Czas oczekiwania na poliftowe Yarisy Cross to maksymalnie 3 miesiące. Długo też trzeba czekać na Corolle Cross, których nie ma u dealerów – odbiór dopiero w grudniu. Na zamówione teraz RAV4 poczekamy do wiosny 2027 r.

- Katalogowo model od: 123 800 zł
- Ceny ofertowe od: 118 900 zł
- Pojedyncze sztuki z rocznika 2025 i 2024

DUŻO AUT OD RĘKI





Hyundai Tucson

Czas oczekiwania: od 2 do 3 miesięcy

Marka Hyundai zajmuje 8. miejsce w sprzedaży ogólnej oraz 6. w sprzedaży indywidualnej. Hitem w obu zestawieniach jest SUV Tucson, który jest też trzecim najchętniej wybieranym modelem przez osoby prywatne. Aut dostępnych od ręki jest tak dużo, że dealerzy nie do końca rozumieją pytanie o czas oczekiwania na własną konfigurację. Hasło, które wszystko wyjaśnia, to 4WD. Klienci prawie takich aut nie kupują. Skonfigurowane na zamówienie samochody przyjeżdżają do dealerów regularnie. Na wersje 2WD czeka się nieco krócej, na 4WD przeciętnie o miesiąc dłużej. Duże są rozbieżności cenowe pomiędzy zakupem gotówkowym, własnym finansowaniem a finansowaniem dealera.

- Katalogowo model od: 117 900 zł
- Ceny ofertowe od: 117 900 zł
- Większość samochodów dostępnych od ręki pochodzi z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI

MG ZS

Czas oczekiwania: od 1 do 3 miesięcy

MG jest numerem jeden wśród chińskich marek, ale też ma mocną pozycję pośród wszystkich. W sprzedaży ogólnej zajmuje 12. miejsce, a u klientów prywatnych – siódme. Najchętniej wybieranym modelem jest mniejszy crossover ZS, choć w sprzedaży ogólnej lepiej wypada HS. Klientów przyciąga niska cena. Tak czy inaczej aut od ręki nie brakuje. Wybór na placach jest tak duży, że trudno wymyślić wersję, którą trzeba by zamawiać do produkcji. Gdyby się jednak udało, na samochód czeka się maksymalnie 3 miesiące, choć jak podkreślał dealer, trzeba byłoby mieć dużego pecha z takim terminem. Podane ceny ofertowe nie dotyczą rabatów specjalnych dla grup zawodowych. Uprzywilejowane osoby mogą nabyć ZS-a nawet za 70-72 tys. zł.

- Katalogowo model od: 85 800 zł
- Ceny ofertowe od: 78 500 zł
- Spora dostępność aut z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI





Renault Captur

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

Renault ma dobrą pozycję rynkową (11. miejsce), a jeszcze lepiej wygląda to w sprzedaży klientom indywidualnym – 8. miejsce. Topowym modelem jest Captur zajmujący 15. pozycję w rankingu modeli wybieranych przez osoby prywatne. Auta są dostępne od ręki, ale wbrew temu, co widać na serwisach ogłoszeniowych, nie ma ich aż tak dużo. Ograniczony jest wybór wersji i kolorów, choć szukając po prostu modelu, bez problemu znajdziemy go niemal u każdego dealera. Na zamówione do produkcji samochody, nawet w najbardziej wymyślnych konfiguracjach, nie czeka się zbyt długo. Najniższe ceny ofertowe na poziomie 80 tys. zł wyglądają bardzo atrakcyjnie, ale takie są tylko w proponowanym przez dealera finansowaniu.

- Katalogowo model od: 95 000 zł
- Ceny ofertowe od: 86 900 zł (bez finansowania)
- Pojedyncze egzemplarze z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI

Omoda 5

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

Omoda jest drugą chińską marką pod względem sprzedaży ogólnej i nieustannie ściga MG. Wśród klientów indywidualnych Omoda 5 cieszy się ogromnym zainteresowaniem i jako model zajmuje 10. pozycję w rankingu sprzedaży, m.in. przed Toyotą Corollą Cross czy Skodą Kamiq. Marka Omoda plasuje się na 9. pozycji wśród odbiorców prywatnych. Dobra sprzedaż wynika m.in. z dużego zaplecza samochodów dostępnych od ręki – we właściwie wszystkich wersjach i kolorach. Większość aut to roczniki 2025. To głównie tych dotyczą atrakcyjne ceny poniżej 100 tys. zł. Obecnie da się kupić hybrydę taniej niż wynosi katalogowa cena wersji spalinowej. Na rocznik 2026 dealerzy niespecjalnie dają rabaty, a czas oczekiwania na niedostępne od ręki auta to maksymalnie 2 miesiące.

- Katalogowo model od: 115 500 zł
- Ceny ofertowe od: 112 900 zł
- Większość aut od ręki to rocznik 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI



nowe auto już minęły, choć są wyjątki



Volkswagen T-Roc

Czas oczekiwania: od 2 do 3 miesięcy

Volkswagen to druga najchętniej wybierana marka wśród klientów indywidualnych i trzecia ogólnie, jednak wciąż daleko za Skodą. Hitem sprzedaży pozostaje T-Roc, czyli konkurent C-HR-a. Model ten zajmuje 8. miejsce wśród klientów indywidualnych i 10. w rankingu ogólnym sprzedaży. Aut jest tak dużo, że sprzedawca aż się zdziwił na pytanie o czas oczekiwania na egzemplarz z konfiguratora. Na serwisach ogłoszeniowych są dostępne samochody do produkcji w dużo niższych cenach niż na stronie importera. Nieco mniej popularne, ale też znajdujące się w top 20 wyborów indywidualnych T-Crossy oraz Tiguany również można mieć od ręki w niemal dowolnej konfiguracji, a na samochody do produkcji czeka się najwyżej miesiąc.

- Katalogowo model od: 130 390 zł
- Ceny ofertowe od: 108 000 zł
- Pojedyncze sztuki z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI

Kia Sportage

Czas oczekiwania: od 2 do 3 miesięcy

Kia zamyka pierwszą piątkę wśród marek ogólnie i jest na 3. miejscu pośród wyborów dokonywanych przez klientów indywidualnych. Jednak Sportage zostaje pierwszym wyborem wśród modeli, wyraźnie dystansując się od drugiej Toyoty C-HR. Koreański SUV jest dostępny od ręki, jeśli klient nie „wydziwia", czyli wybiera napęd na przednią oś i standardowy napęd spalinowy lub hybrydowy. Wersje 4WD oraz hybrydy plug-in nie występują już tak często, choć zawsze da się coś znaleźć. Jednak dobra wiadomość jest taka, że na dowolnie skonfigurowane auto czeka się nie dłużej niż 3 miesiące. Osoby szukające okazji mogą też wybierać pośród licznych ofert na roczniki 2025 w cenach porównywalnych z chińskimi SUV-ami, od których Kia nie odstaje nawet wyposażeniem.

- Katalogowo model od: 129 900 zł
- Ceny ofertowe od: 110 900 zł
- Dużo aut z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI





Dacia Duster

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

9. w ogólnym rankingu sprzedaży Dacia ma nieco silniejszą pozycję wśród klientów prywatnych – 4. miejsce. Ale to nie Sandero jak w Europie, lecz Duster jest w Polsce najpopularniejszym modelem. Mimo to Sandero też trzyma się dobrze – 9. miejsce wśród modeli. Co ciekawe, Dacia ma trzeci model w top 20 i jest nim Bigster, który zajmuje 16. pozycję. Klienci indywidualni w tym roku wybierali go częściej niż Toyotę Yaris czy Volvo XC60. Wszystkie modele rumuńskiej marki są dostępne od ręki w dużej liczbie konfiguracji. To, co nie jest dostępne, pojawi się 2 miesiące od złożenia zamówienia. Dłużej czeka się na Sandero ze skrzynią automatyczną (4-5 miesięcy). Nowe Sandero Hybrid pojawi się prawdopodobnie za 3 do 5 miesięcy.

- Katalogowo model od: 82 000 zł
- Ceny ofertowe od: 75 000 zł
- Pojedyncze sztuki z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI

Skoda Kamiq

Czas oczekiwania: od 2 do 3 miesięcy

Skoda wciąż ma silną drugą pozycję na polskim rynku, a prym wiedzie Octavia. Jednak osoby prywatne wybierają inny model – Kamiq. W dużej mierze dzięki SUV-om czeska marka zajmuje 5. miejsce w sprzedaży klientom indywidualnym. Więcej osób niekupujących na firmę wyjeżdża z salonu Kamiqami niż Corollami. Może to być efektem połączenia bardzo atrakcyjnej ceny i relatywnie dobrej opinii o marce, która najpewniej ma nieco wyższy status w społeczeństwie niż np. Dacia. Co ciekawe, Kamiqa można kupić w cenie zbliżonej do gorzej wykonanego i mniej komfortowego Dustera. Samochodów do wyboru jest bardzo dużo, a gdy ma się specjalne wymagania, to nie trzeba długo czekać. Można też znaleźć auta z poprzedniego rocznika.

- Katalogowo model od: 91 700 zł
- Ceny ofertowe od: 79 400 zł
- Pojedyncze sztuki z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI





Chery Tiggo 7

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

Chery w Polsce pojawiło się niedawno, a już wybiło się na 21. miejsce w sprzedaży ogólnej i na 10. w sprzedaży indywidualnej. Z taką dynamiką może być czarnym koniem w walce z MG o status lidera wśród chińskich marek, ale też z europejską, japońską i koreańską konkurencją o pozycję w top 10. Wyjątkowo atrakcyjna relacja ceny do wielkości samochodu daje duże nadzieje importerowi na podbicie serc klientów. Chery Tiggo 7 pomimo wielu podobieństw do Jaecoo 7 jest dostępne w niższej cenie. Szczególnie atrakcyjnie wypadają hybrydy, które u dealera można kupić taniej niż spalinowy wariant z cennika (obecnie tylko jedna wersja). Wybór aut od ręki nie pozostawia wiele do życzenia.

- Katalogowo model od: 142 900 zł
- Ceny ofertowe od: 119 900 zł
- Większość samochodów dostępnych od ręki pochodzi z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI

Volvo XC60

Czas oczekiwania: do 7 miesięcy

Szwedzka marka nie radzi sobie tak dobrze ze sprzedażą jak niemieckie marki premium, ale zajmuje mocną, 10. pozycję. Co innego wśród odbiorców indywidualnych – tu jest zdecydowanie przed Audi i BMW. Kluczowy model to XC60. Zajmuje 19. miejsce wśród samochodów trafiających do klientów indywidualnych, ale to jedyne auto premium w top 20. W 2026 r. kupiło je więcej osób niż Volkswagena Tiguana. Co istotne, na samochody raczej trzeba czekać, choć będąc niewybrednym, można coś wybrać u dealera. Aut od ręki nie ma dużo, ale popularne konfiguracje da się znaleźć. Salony oferują sprzedaż egzemplarzy zamówionych do produkcji i do odbioru w październiku. Jeśli ma to być auto skonfigurowane indywidualnie, trzeba czekać do marca 2027.

- Katalogowo model od: 221 900 zł
- Ceny ofertowe od: 184 900 zł

MAŁO AUT OD RĘKI





Suzuki Vitara

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

Wydawać by się mogło, że marka Suzuki jest niszowa. Nic bardziej mylnego – to obecnie 25. marka w Polsce, przed Hondą, Fiatem czy Mitsubishi. Wśród klientów indywidualnych zajmuje 12. miejsce, przed Mazdą, Lexusem czy Fordem. W tej kategorii najlepiej sprzedającym się modelem jest wciąż technicznie prosta, znana z trwałości Vitara. Pomimo upływu lat klienci doceniają jej zalety, takie jak niskie spalanie, dobre prowadzenie i odpowiednia przestronność wnętrza. Dużo takich samochodów dostępnych jest u dealerów lub na tzw. stocku, więc do sprowadzenia w ciągu tygodnia czy dwóch. Auta można też zamawiać do produkcji, a czas oczekiwania to od miesiąca do dwóch, ponieważ samochody są produkowane na Węgrzech.

- Katalogowo model od: 106 900 zł
- Ceny ofertowe od: 89 900 zł
- Są samochody z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI

Mazda CX-5

Czas oczekiwania: od 2 do 5 miesięcy

Mazda znalazła się w małym dołku, ale nowe CX-5 ożywiło sprzedaż. Obecnie japońska marka plasuje się na 19. pozycji w rankingu sprzedaży i na 13. wśród klientów indywidualnych. Choć Mazda wywołała niemałe zamieszanie na rynku swoją premierą, a wielu klientów poskładało zamówienia w ciemno, to w Polsce nie brakuje aut dostępnych od ręki. Nie trzeba na nie czekać miesiącami. Nawet samochody w niedostępnych na miejscu specyfikacjach czy kolorach można zamówić do produkcji, której kolejna partia rusza w październiku, a auta dotrą do Polski w styczniu. Można jednak liczyć, że znajdzie się pożądany egzemplarz na etapie transportu lub klient zrezygnuje z rezerwacji i auto pojawi się wcześniej. Zamówione teraz mogą być do odbioru już w październiku.

- Katalogowo model od: 143 300 zł
- Ceny ofertowe od: 133 900 zł

DUŻO AUT OD RĘKI





Lexus NX

Czas oczekiwania: od 4 do 6 miesięcy

Lexus jest pod względem sprzedaży 14. marką w Polsce i został niedawno wyprzedzony przez Omodę. Najpopularniejszym modelem pozostaje od lat NX, choć ostatnio jego sprzedaż regularnie spada. Jednak wśród klientów indywidualnych Lexus plasuje się na bardzo dobrej, 14. pozycji, wyprzedzając ogólnych liderów segmentu, czyli BMW i Audi. Dostępność NX-a jest spora. Samochodów jest wystarczająco dużo, by zaspokoić znakomitą większość klientów bez czasu oczekiwania, ale widniejące w ogłoszeniach ceny w okolicy 200 tys. zł nie są rzeczywiste. Realny próg wejścia w posiadanie NX-a to 217 tys. zł – w cenie jest opcjonalny lakier. Skonfigurowane auta można zamawiać i czeka się od 4 do 6 miesięcy.

- Katalogowo model od: 219 100 zł
- Ceny ofertowe od: 217 000 zł
- Dużo samochodów z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI

Cupra Formentor

Czas oczekiwania: do 3 miesięcy

Cupra rozpycha się od lat łokciami pomiędzy segmentem premium a popularnym i obecnie goni Lexusa, zajmując 15. pozycję w rankingach sprzedaży. Klienci prywatni też chętnie nabywają te usportowione Seaty – tu także 15. miejsce. Formentor jest absolutnym hitem marki, choć jako model nie znalazł się w pierwszej dwudziestce w sprzedaży indywidualnej, a w ogólnej zajmuje dobre, 16. miejsce i, co ciekawe, jest przed Volkswagenem Golfem. Formentorów dostępnych od ręki jest tak dużo, że właściwie dowolną konfigurację da się znaleźć u dealerów. Jest też duży wybór aut podemonstracyjnych. Zamawianie Formentora do produkcji jest trochę pozbawione sensu, ale gdyby pojawiła się taka potrzeba, to czas oczekiwania wyniesie maksymalnie 3 miesiące.

- Katalogowo model od: 145 200 zł
- Ceny ofertowe od: 115 900 zł
- Sporo aut z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI





Audi Q5

Czas oczekiwania: od 6 do 8 miesięcy

Audi zajmuje szóste miejsce wśród marek w Polsce, drugie pośród marek premium, a także 16. pod względem zamówień od klientów indywidualnych. Aut dostępnych od ręki jest bardzo dużo – nie tylko bardzo popularnego Q5, ale także innych nie mniej popularnych modeli klasy średniej. Praktycznie wszystkie standardowe wersje wyposażenia oraz lakieru można znaleźć w salonach w Polsce. Dostępne od ręki Q5 są objęte nierzadko ogromnymi rabatami, po 25-30%. Do kwoty 220 tys. zł jest już w czym wybierać, kiedy cena katalogowa startuje od 238 tys. zł. Na samochody konfigurowane pod indywidualne zamówienie czeka się nawet do 8 miesięcy. Tak długi czas wynika z miejsca produkcji, która odbywa się w Meksyku. Dotyczy to zarówno standardowego Q5, jak i wersji Sportback.

- Katalogowo model od: 238 500 zł
- Ceny ofertowe od: 188 300 zł
- Nie brakuje aut z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI

Ford Kuga

Czas oczekiwania: od 1 do 4 miesięcy

Ford, rezygnując z produkcji znanych i cenionych modeli i „wchodząc" mocno w auta elektryczne, systematycznie traci swoją rynkową pozycję, choć i tak utrzymuje się na niezłym, 16. miejscu. Wyprzedza m.in. Nissana czy Peugeota. Również klienci indywidualni niechętnie wybierają Fordy, ale i tu marka nie wypada jeszcze z pierwszej dwudziestki, utrzymując się na 17. miejscu. Aby przekonać się o dostępności samochodów, wybraliśmy Kugę, która obecnie należy do najchętniej kupowanych, a na ten model są spore rabaty. Nie brakuje aut dostępnych na miejscu, nawet z rocznika 2025. Przy zamówieniu indywidualnej konfiguracji trzeba czekać od miesiąca do nawet czterech. Co ciekawe, dłużej czeka się na uboższe wersje, np. z manualną skrzynią biegów, niż na bogatsze odmiany.

- Katalogowo model od: 132 880 zł
- Ceny ofertowe od: 129 900 zł
- Nie brakuje aut z rocznika 2025

DUŻO AUT OD RĘKI





Honda HR-V

Czas oczekiwania: do 2 miesięcy

Honda nie należy do popularnych marek – produkowane przez nią modele nie sprzedają się dużo gorzej niż przed laty. Obecnie plasuje się na 26. pozycji, ale klienci indywidualni nadal chętnie wybierają tę markę – 18. miejsce. Najczęściej celują w crossovera HR-V. Nie brakuje gotowych do odbioru samochodów, które można znaleźć m.in. w serwisach ogłoszeniowych. Spora część ofert jest nieaktualna, ale nie należy się zrażać. To nie znaczy, że nie ma żadnych samochodów – są inne, w innych kolorach lub specyfikacjach. Salony mają dziwną manierę dodawania gwiazdek z warunkami i płatnych, ale obowiązkowych opcji niewliczonych w cenę z ogłoszenia, np. za lakier na gotowy samochód. Auta w transporcie dotrą do salonów w październiku.

- Katalogowo model od: 124 900 zł
- Ceny ofertowe od: 124 900 zł
- Pojedyncze sztuki z 2025 roku

DUŻO AUT OD RĘKI

BYD Seal U DM-i

Czas oczekiwania: od 1 do 2 miesięcy

BYD zamyka pierwszą dwudziestkę rankingu sprzedaży wśród marek i jest trzecią chińską obecnie, ale mocno goni ją Chery z samochodami w wyraźnie niższych cenach. Co jednak interesujące, BYD zajmuje 19. miejsce w sprzedaży klientom indywidualnym. Dostępność hybrydy plug-in, jak i wersji elektrycznej Seal U jest bardzo dobra. Prawie każdy rodzaj konfiguracji jest na „stocku", do odbioru praktycznie od ręki, choć jak zapewniają sprzedawcy, sytuacja jest dynamiczna. Najbliższe dostawy samochodów zamówionych do produkcji przewiduje się na wrzesień/październik. Spory jest wybór aut z rocznika 2025 w dobrych, ale niekoniecznie niższych cenach niż rocznik 2026.

- Katalogowo model od: 169 900 zł
- Ceny ofertowe od: 133 900 zł
- Dużo aut z rocznika 2025 oraz pojedyncze, głównie elektryczne, egzemplarze z 2024 r.

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI





BMW X3

Czas oczekiwania: od 4 do 5 miesięcy

Lider w sprzedaży samochodów premium w Polsce zajmuje 4. miejsce w sprzedaży wśród wszystkich marek. Mimo to żaden z modeli nie wpadł do pierwszej dwudziestki sprzedażowej wśród klientów indywidualnych, a jako marka BMW zajmuje tu 20. miejsce. Najpopularniejsze jest X3. Dealerzy mają potężny park aut gotowych do odbioru, w niemal każdej konfiguracji i kolorze. Na skonfigurowane indywidualnie auta trzeba czekać od 4 do 5 miesięcy, zależnie od miejsca produkcji – odpowiednio RPA lub USA. Wybór lakieru indywidualnego wydłuża czas oczekiwania o kolejne 9 do 12 tygodni. Można też załapać się na model zamówiony do produkcji przez dealera, w którym da się zmienić wyposażenie lub lakier. Jedynie wersja silnikowa nie podlega już zmianie.

- Katalogowo model od: 263 500 zł
- Ceny ofertowe od: 220 800 zł
- Bardzo dużo aut z rocznika 2025

BARDZO DUŻO AUT OD RĘKI

Cena z ogłoszenia może być wyraźnie niższa niż z cennika, ale często jest nieprawdziwa

PODSUMOWANIE

Z jednej strony wiele ofert sprzedaży gotowych samochodów można znaleźć w popularnych serwisach ogłoszeniowych, ale z drugiej – spora część z nich jest nieaktualna, a bywa, że i nieprawdziwa. Warto zadzwonić i dopytać o szczegóły, bo niektóre ogłoszenia tak naprawdę są bardziej reklamą salonu niż realną ofertą. Co istotne, niektóre ceny dotyczą tylko konkretnego rodzaju finansowania albo są policzone ze zniżką dla grup uprzywilejowanych. Wybór gotowych samochodów pozostaje spory wśród najpopularniejszych modeli.



Gazowe odświeżenie auta

Ozonowanie kabiny

Alotropową odmianą tlenu jest ozon. Ta trójatomowa cząsteczka w temperaturze pokojowej stopniowo rozpada się do tlenu. Uwalniany wówczas pojedynczy atom tlenu ma duże właściwości utleniające – niszczące bakterie, pleśnie, grzyby, roztocza, wirusy i inne patogeny. Sprawiło to, że proces ozonowania jest używany do odświeżania i dezynfekowania pomieszczeń, przedmiotów czy wnętrz pojazdów. Taka usługa jest często oferowana jako uzupełnienie do serwisu klimatyzacji.

› Alternatywą dla zlecania usługi ozonowania jest zakup przenośnego ozonatora. Kluczowym parametrem jest wydajność, wyrażana w gramach wytwarzanego ozonu na godzinę.

KOSZT OD: 80 ZŁ



Wybór ozonatorów w chińskich serwisach ogłoszeniowych jest bardzo duży. Ceny startują z poziomu niecałych 100 zł.

Do usunięcia z kabiny nieprzyjemnych zapachów oraz drobnoustrojów można użyć różnych gazów.

Podczas eksploatacji kabina pojazdu traci przyjemny zapach świeżości. Jego miejsce zajmują różne, nie zawsze miłe aromaty. Z częścią z nich można uporać się w prosty i tani sposób, zaprzęgając do odświeżenia wnętrza gazy.

Jedną z popularniejszych metod odświeżania wnętrza jest ozonowanie, o którym – za sprawą biobójczych właściwości ozonu – zrobiło się głośno podczas pandemii. Znacznie wcześniej ozonowanie było oferowane jako dodatek do usługi serwisu klimatyzacji.

Innym sposobem na odświeżenie wnętrza są uruchamiane w kabinie aerozole – strumień gazu opuszczającego puszkę należy skierować do wlotu wentylacji, wyjść z auta i pozwolić chemii pracować przez kilkanaście minut.

Gazowe odświeżanie wnętrza zdaje egzamin, jeżeli jest finałem walki z problemem, a nie jego objawami. Gdy w kabinie panuje zapach stęchlizny, wcześniej trzeba zlokalizować i usunąć drogę, którą woda przedostaje się do wnętrza. Z kolei gdy wewnątrz auta unosi się wyraźny zapach zwierząt czy dymu papierosowego, wcześniej należy zlecić gruntowne pranie tapicerki, a dopiero później decydować się na ozonowanie czy uruchamianie „bomby" odświeżającej.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: AUTOR, ALIEXPRESS.COM, ARCHIWUM

Bomba odświeżająca

W sklepach motoryzacyjnych i portalach ogłoszeniowych nie brakuje produktów opisywanych jako odświeżacze albo odgrzybiacze klimatyzacji czy „bomby" odświeżające. Różnorodność tego typu produktów jest duża. Można wybierać między objętościami, zapachami czy składem – głównym jest zwykle etanol, ale bywają też dodawane np. nanocząstki srebra.



› Odświeżacze są łatwe w użyciu. Instrukcje zwykle zalecają wyjęcie filtra kabinowego, uruchomienie silnika, włączenie klimatyzacji i zamkniętego obiegu powietrza, wciśnięcie przycisku aerozolu i opuszczenie wnętrza pojazdu na kilkanaście minut.

KOSZT OD: 10 ZŁ



Zatrzask na zaworze pozwala na opuszczenie kabiny auta na czas jej odświeżania.

Niezbędne czynności i procedury bezpieczeństwa



Odkurzanie wnętrza

Absolutną podstawą jakichkolwiek prac nad odświeżeniem wnętrza jest jego odkurzenie. Brud na dywanikach może sprzyjać rozwojowi drobnoustrojów. Włosie wykładziny warto wzruszyć twardą szczotką.

› Dywaniki podłogowe warto zabrać do domu, a następnie przeprać je w wannie lub brodziku prysznicowym. Pozornie czysty, odkurzony materiał uwalnia masę brudu.



Wymiana filtra kabinowego

W większości pojazdów w dolnej części deski rozdzielczej znajduje się filtr kabinowy. Nie kosztuje dużo, a mimo tego nie zawsze jest regularnie wymieniany. W efekcie gromadzą się na nim różne zanieczyszczenia i mogą rozwijać drobnoustroje.

› Na czas ozonowania lub używania „bomby" odświeżającej zalecane jest wyjęcie filtra kabinowego. Należy go zastąpić nowym.



Czyszczenie plastików i tapicerki

Niezwykle skutecznym, a do tego pojemnym „magazynem" nieprzyjemnych zapachów są tapicerki foteli oraz znajdujące się pod nimi gąbki – w starszym aucie warto rozważyć zlecenie prania tapicerki.

› Nawet z pozoru czyste elementy wykończeniowe wnętrza pojazdu z reguły są pokryte cienką warstwą zanieczyszczeń, która nie zawsze ma przyjemny zapach.



Chemia może być szkodliwa

Ozon jest szkodliwy dla zdrowia. W nadmiernych stężeniach może być szkodliwy dla elektroniki, o czym warto pamiętać, decydując się na zakup ozonatora. Z rozwagą należy używać też innych produktów – alkohol może niszczyć lakier na skórze i plastikach.

› Przed użyciem każdego produktu należy przeczytać instrukcję obsługi – dana substancja może być szkodliwa dla nas lub elementów auta!

Nie trzeba wymieniać auta, by



Powiew nowoczesności

Starsze auta można łatwo wyposażyć w ekrany kompatybilne z Android Auto i Apple Car Play. Testujemy 7 wyświetlaczy.

Postęp w branży motoryzacyjnej jest najbardziej widoczny w kokpicie: współczesne nowe auta to prawdziwe centra multimedialne na kołach – dysponują sterowaniem głosowym, całymi zestawami ekranów i są naszpikowane rozwiązaniami z zakresu łączności. Właściciele starszych modeli, young- oraz oldtimerów mogą jedynie z zazdrością patrzeć na nowe rozwiązania.

Ale wcale nie musi tak być. Mobilne ekrany, obsługujące Android Auto i Apple CarPlay, mogą multimedialnie przenieść nawet leciwe auta w XXI w., udostępniając im wiele funkcji współczesnych smartfonów. Nawigowanie za pomocą Map Google, Waze czy Map Apple, strumieniowanie muzyki przez Spotify lub Deezer, rozmowy w trybie głośnomówiącym i dyktowanie wiadomości – to wszystko da się dziś zrobić wygodnie i zgodnie z przepisami za pomocą czułego ekranu dotykowego. A dzięki wbudowanemu mikrofonowi można nawet rozmawiać z Siri lub Gemini.

Przetestowaliśmy siedem przenośnych urządzeń i stwierdziliśmy, że choć nie zastąpią one fabrycznego systemu multimedialnego, to znacznie ułatwiają wiele zadań. Wszystkie opisywane modele obsługują zarówno Android Auto, jak i Apple CarPlay. Jedno standardowo wyposażono nawet w kamerę cofania, którą w innych można zamontować opcjonalnie. Właściciele starszych aut nie mają więc wielu powodów, by zazdrościć posiadaczom nowych samochodów.

TEKST: AZ, ŁS, ZDJĘCIA: AZ

PEARL LESCARS AUTO MONITOR

od 323 zł

Urządzenie firmy Lescars na tle pozostałych 7-calowych odpowiedników wyróżniają 9-calowy wyświetlacz oraz zintegrowana przednia kamera. Ułatwia to obsługę i eliminuje konieczność zakupu osobnego wideorejestratora. Produkt nie jest jednak pozbawiony wad. Załączony uchwyt jest przyklejany lub przykręcany i wymaga sporo miejsca na desce rozdzielczej. W zestawie brakuje uchwytu z przyssawką, który dałby większą swobodę montażu, na przykład na przedniej szybie lub innej gładkiej powierzchni. Do tego ekran z wyraźnym, ostrym obrazem mocno odbija światło, a ponieważ nie dostosowuje jasności automatycznie do warunków oświetleniowych, w ciemności może też oślepiać. Model przekonuje natomiast bardzo płynnym działaniem i ponadprzeciętną jakością dźwięku z wbudowanego głośnika. Na pochwałę zasługuje również wideorejestrator z szerokim kątem widzenia. Rozdzielczość obrazu jest jednak zbyt mała, aby niezawodnie odczytać numery rejestracyjne. Ponadto kamera wymaga karty micro SD, która nie wchodzi w skład zestawu.

Duży, wyraźny ekran, seryjna kamera z szerokim kątem widzenia, jakość dźwięku

Refleksyjny i mocno świecący w nocy ekran, montaż tylko za pomocą kleju/śrub, wymaga sporo miejsca, brak karty SD w zestawie, wolne przełączanie między telefonami



cieszyć się dużym ekranem multimediów

NFOIEIS CAR PLAYER od 168 zł

Paradoksalnie to najtańsze urządzenie w teście jest jedynym, które w standardzie oferuje przewodową kamerę cofania (jej estetyczny montaż wymaga jednak nieco zachodu). To ułatwia parkowanie i realnie zwiększa użyteczność wyświetlacza Nfoieis Car Player. Produkt przekonuje także przejrzystym menu oraz żywymi kolorami wyświetlacza, traci natomiast punkty za jakość dźwięku. Zadowalające brzmienie zapewnia jedynie połączenie z fabrycznymi głośnikami pojazdu przez Bluetooth. Wbudowany w urządzenie głośnik jest zbyt słaby, a w trakcie testu połączenie za pomocą dołączonego kabla AUX powodowało irytujące trzaski. Mimo to opisywane urządzenie zasłużenie wygrywa w relacji ceny do możliwości. Szkoda, że sprzęt jest trudniej dostępny od rywali – oferuje go mniej sklepów.

+ Seryjna kamera cofania, intuicyjne menu, dobra jakość obrazu

− Jakość dźwięku przekonuje dopiero po połączeniu przez Bluetooth, brak funkcji zmiany skali mapy/obrazu ruchem palców, brak akumulatora podtrzymującego zasilanie, można używać tylko w orientacji poziomej



BYTELINK S170 od 194 zł

Model wyświetlacza Bytelink S170 w niektórych ogłoszeniach jest też opisywany jako A501 lub A301. Testowany sprzęt z uchwytem przyssawkowym będzie szczególnie przydatny, gdy z auta korzysta kilku kierowców lub jeden, który używa telefonów z różnymi systemami operacyjnymi. W Bytelink S170 przełączanie się między Apple CarPlay a Android Auto przebiegało wyjątkowo płynnie. Nie wymagało nawet ponownego uruchamiania urządzenia, co nie jest standardem nawet w przypadku droższych urządzeń. Wyświetlacz tego interfejsu mógłby być jednak nieco jaśniejszy, a kąty widzenia – szersze. Ponadto dźwięk podczas testu momentami przerywał nawet przy transmisji przez Bluetooth. Podobnie jak w przypadku urządzenia Nfoieis mankamentem jest przeciętna dostępność – namierzenie sprzęgu w sklepie internetowym wymaga przejrzenia większej liczby ofert (najlepiej szukać go pod wszystkimi wymienionymi nazwami). Warto również wiedzieć, że urządzenia te są dostępne z klasycznym ekranem o przekątnej 9 cali oraz niższą, ale panoramiczną wersją, w której przekątna wynosi 8,88 cala – drugi wariant jest niezły, jeżeli ktoś obawia się zmniejszenia pola widzenia.



+ Bardzo łatwe łączenie ze smartfonami opartymi o różne systemy operacyjne, atrakcyjna cena

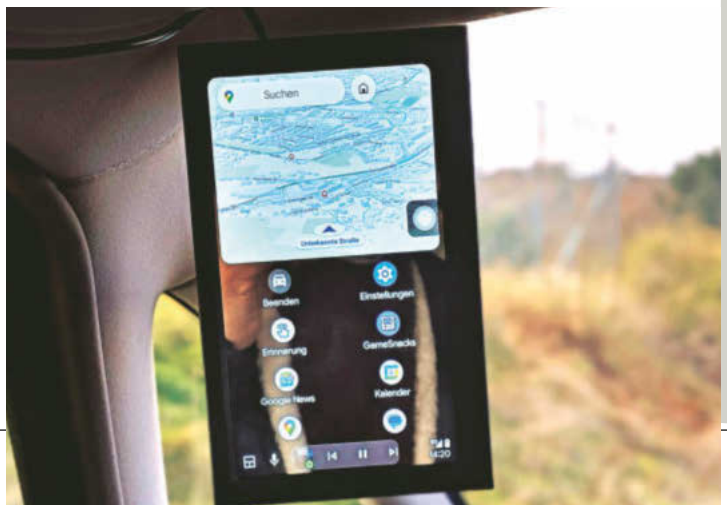
− Dźwięk niekiedy przerywa, niedostępna funkcja zmiany skali ruchem palców, brak akumulatora podtrzymującego zasilanie, można używać tylko w orientacji poziomej, przeciętna dostępność

KRUNIA CAR DISPLAY od 250 zł

Wyświetlacza można używać w orientacji poziomej i pionowej (obraz trzeba obrócić ręcznie w menu). Zakres funkcji niektórych aplikacji ograniczono do ustawienia pionowego. Poza tym siedmiocalowy wyświetlacz błyszczy praktycznością: dołączony kabel ładowania jest rekordowo długi i ma nawet we wtyczce drugie wyjście (USB-A). Podczas dłuższego korzystania z funkcji telefonu zazwyczaj trzeba go również ładować, a nie zawsze jest na pokładzie drugi adapter gniazda zapalniczki. To unikalne rozwiązanie wśród testowanych urządzeń. Jakość dźwięku (zwłaszcza przez Bluetooth) jest, jak na tak przystępną cenę, całkiem zadowalająca. Podczas przesyłania dźwięku przez FM lub kabel AUX mogą się czasami pojawiać trzaski. Opcjonalnie jest dostępna nawet kamera cofania, która eliminuje konieczność montowania drugiego, dodatkowego wyświetlacza.

+ możliwość używania w pionie i poziomie, kabel ładowania z wyjściem USB na wtyczce, intuicyjne menu, dobra jakość dźwięku (przez Bluetooth).

− Nie ma funkcji zmiany skali ruchami palców, brak akumulatora podtrzymującego zasilanie, dostępność w sklepach internetowych mogłaby być lepsza



Inne rozwiązania

Dodatkowy ekran nie jest jedynym sposobem na cieszenie się Android Auto oraz Apple CarPlay w starszych modelach samochodów.



Aktualizacja oprogramowania

Rozbudowane systemy multimedialne ma wiele modeli kilkunastoletnich aut. Zdarzało się, że oferowano w nich za dopłatą obsługę Android Auto oraz Apple CarPlay. Warto sprawdzić, czy aktualizacja oprogramowania nie zapewni dostępu do tych funkcjonalności. Może okazać się, że jest on nawet bezprzewodowy.



Moduł bezprzewodowy

Tańsze modele miały na wyposażeniu jedynie przewodową obsługę Android Auto oraz Apple CarPlay. Dzięki rozwojowi technologii można cieszyć się wygodniejszym, bezprzewodowym dostępem. Wystarczy wpiąć w gniazdo USB moduł, który można kupić już za kilkadziesiąt złotych. Nie wymaga on konfiguracji.



Stacja multimedialna 1 DIN

Typowe dla starszych aut są wnęki na małe radio. Nie jest to problemem w korzystaniu z Android Auto i Apple CarPlay, bo w sprzedaży nie brakuje akcesoryjnych stacji multimedialnych w rozmiarze 1 DIN z kolorowym dotykowym wyświetlaczem. Jest niewielki, ale nie szpeci wnętrza pojazdu, co może mieć znaczenie dla właścicieli klasyków.



Stacja multimedialna 2 DIN

Bez trudu można znaleźć także stacje multimedialne w rozmiarze 2 DIN. Niektóre są oferowane wraz z panelami, które pozwalają na ich estetyczny montaż w samochodzie z nietypową wnęką na radio. Opracowano nawet zestawy dla pojazdów, które mają jedynie wnękę 1 DIN – wówczas radio nieco z niej wystaje.



AVYLET CARPLAY DISPLAY od 207 zł

Siedmiocalowy wyświetlacz zamiast uchwytu z przyssawką ma stabilne mocowanie za pomocą stopki przyklejanej dwustronną taśmą, do której ekran przyczepia się magnetycznie, dzięki czemu można go z łatwością obracać i regulować jego nachylenie. Ekranu można używać w orientacji pionowej lub poziomej. W przypadku małych aut może to stanowić decydującą zaletę. Urządzenie nie trzyma się jednak tak mocno, jak w przypadku zastosowania klasycznej przyssawki. Jakość obrazu i dźwięku nie budzi większych zastrzeżeń, o ile połączenie z radiem odbywa się za pomocą AUX lub przez Bluetooth. Transmiter FM generuje szumy i trzaski.

Możliwość korzystania w orientacji pionowej i poziomej, przejrzyste menu, przyzwoita jakość dźwięku przez Bluetooth, rozsądna cena

Nie do końca stabilne mocowanie magnetyczne, brak funkcji zmiany skali ruchami palców, brak akumulatora podtrzymującego zasilanie



CARPURIDE CARPLAY SCREEN od 271 zł

Sprzęt błyszczy jasnym i kontrastowym ekranem IPS. W zestawie jest przypinana osłona przeciwsłoneczna, ale względu na mocne refleksy powinna być nieco większa. Czujnik natężenia światła nie spełnia swojej roli. Urządzenie nie jest ładowane przez wejście USB-C, co jest obecnie standardem i eliminuje konieczność zajmowania gniazda 12 V. Podczas rozmów w trybie głośnomówiącym dźwięk był odtwarzany tylko przez wbudowany, trzeszczący głośnik. Na pochwałę zasługuje natomiast fakt, że w zestawie znalazł się drugi uchwyt, który można przykleić lub przykręcić do deski rozdzielczej, a następnie obracać i pochylać.

Bardzo ostry i jasny wyświetlacz, elegancki wygląd, drugi uchwyt w zestawie, łatwo dostępny w sieci – także w wersji montowanej do motocykli

Ekran mocno odbija światło, brak możliwości zasilania przez port USB-C, dźwięk można odtwarzać tylko przez wbudowany głośnik, brak akumulatora, duży rozrzut cen

VOLAM SMART SCREEN RC08 od 293 zł

Urządzenie Smart Screen RC08 firmy Volam wyróżniają przejrzyste menu i łatwy montaż za pomocą uchwytu przyssawkowego. Ekran dotykowy jest czuły i ma żywe kolory, ale można z niego korzystać wyłącznie w orientacji poziomej. Podczas testu wielokrotnie występowały dłuższe przerwy przy przełączaniu między iPhone'em a smartfonem z systemem Android. Mało kto robi to jednak na co dzień. Bardziej uciążliwe są słyszalne zakłócenia podczas przesyłania muzyki do fabrycznego radia za pomocą nadajnika FM lub kabla AUX. Nienaganne brzmienie zapewniło jedynie połączenie przez Bluetooth.



Przejrzyste menu, dobry wyświetlacz z wyrazistymi kolorami, łatwy montaż

Problemy przy przełączaniu między smartfonami, dobre brzmienie tylko przy połączeniu przez Bluetooth, brak możliwości zmiany skali ruchem palca i akumulatora

Tak testowaliśmy



W żadnym z ekranów nie działała automatyczna regulacja jasności.

Z wyjątkiem wyświetlacza Pearl wszystkie testowane urządzenia kupiliśmy anonimowo i przez kilka tygodni testowaliśmy na trasie o długości prawie 2000 km w codziennych warunkach: w mieście, na drogach krajowych i autostradach. Do testu wykorzystaliśmy dwa smartfony: iPhone 12 i Pixel 9a oraz pojazd testowy, Renault Espace, wyposażony w radio samochodowe z Bluetooth i wejściem AUX. Ocena w kategorii funkcjonalności uwzględniała nie tylko dostępne funkcje, ale także ich praktyczne zastosowanie. Poza rozmiarem i jakością ekranu pod uwagę wzięliśmy też m.in. obsługę funkcji dotykowych, liczbę złączy, jakość zasilacza 12 V, opcje montażu wyświetlaczy oraz nawigację czy menu. Punkty w kategorii „jakość" przyznaliśmy za jasny, ostry i responsywny ekran o szerokim kącie widzenia, dobrą jakość dźwięku bez względu na jego źródło oraz instrukcję obsługi, która w przypadku tanich urządzeń nie zawsze jest dobra. Ani jedno z testowanych urządzeń nie oferowało funkcji zmiany skali gestami, która jeszcze bardziej ułatwiłaby obsługę. W żadnym z modeli nie działała również – w niektórych przypadkach deklarowana – automatyczna regulacja jasności. W przypadku oceny bezpieczeństwa decydujące znaczenie miało przede wszystkim stabilne mocowanie wyświetlacza, natomiast za trwałością i rozsądnym gospodarowaniem zasobami przemawiały skromne opakowanie, brak śladów zużycia i bezawaryjna praca urządzenia.

Oceny cząstkowe oraz finalne poszczególnych wyświetlaczy multimediów

Wyświetlacze zbierały punkty w kilku kategoriach. Cena nie była punktowana – każdy nabywca może mieć odmienne spojrzenie ja jej istotność. Prezentujemy ceny minimalne, jakie w chwili przygotowywania materiału udało się nam znaleźć w internecie – niestety nieraz znacząco zmieniają się, podobnie jak dostępność testowanych urządzeń.

motor TEST	Krunia Car Display (z ekranem 7")	Pearl Lescars Auto Monitor (z ekranem 9")	NFOLEIS Car Player	Avylet Carplay (z ekranem 7")	Bytelink S170	Carpuride Carplay (z ekranem 7")	Volam Smart Screen RC08
Funkcjonalność (50)	24	20	23	21	22	19	22
Jakość (20)	18	19	13	17	13	15	12
Bezpieczeństwo (20)	17	18	19	16	18	18	17
Trwałość (10)	10	10	10	10	10	10	10
Suma punktów (100)	69	67	65	64	63	62	61
Wynik testu	Zwycięzca testu	Warty polecenia	Dobra relacja ceny do jakości	Warty polecenia	Zadowalający	Wystarczający	Wystarczający
Cena	**od 250 zł**	**od 323 zł**	**od 168 zł**	**od 207 zł**	**od 194 zł**	**od 271 zł**	**od 293 zł**

Oszustwa ubezpieczeniowe

Skala wyłudzeń związanych z ubezpieczeniami rośnie. Ofiarą może paść każdy kierowca.



Przestępcy szukają kolejnych źródeł pieniędzy. Jednym z intensywniej eksploatowanych obszarów stają się ubezpieczenia. Z najnowszego raportu Polskiej Izby Ubezpieczeń dotyczącego przestępczości ubezpieczeniowej wynika, że wartość ujawnionych przestępstw wzrosła do 800 mln zł, czyli aż o 18% w stosunku do 2024 r. Nie wszystkie wyłudzenia są związane z motoryzacją. Ta pozostaje jednak liderem w zestawieniu prób wyłudzeń w obszarze ubezpieczeń majątkowych – auta są drogie i coraz trudniejsze w naprawie, a do zdarzeń drogowych dochodziło od zawsze, więc pokusa dla oszustów jest duża.

– Skala udaremnionych wyłudzeń pokazuje, że stosowane przez zakłady ubezpieczeniowe systemy wykrywania nadużyć są coraz skuteczniejsze. Jednocześnie obserwujemy zmianę charakteru przestępczości ubezpieczeniowej. Coraz częściej mamy do czynienia z oszustwami wykorzystującymi nowe technologie, kradzież tożsamości i narzędzia sztucznej inteligencji – wyjaśnia Adam Uszpolewicz, prezes PIU.

Z raportu PIU wynika też, że na baczności powinien mieć się każdy zmotoryzowany. Można paść ofiarą nieuczciwego brokera (i to nie tylko w Polsce), trafić na fałszywą witrynę ubezpieczyciela, auta bywają ubezpieczane na skradzione dane lub dopisywane do polis dużych firm.

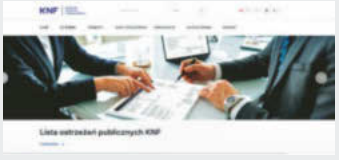
TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Wyłudzenia związane z motoryzacją

W porównaniu z 2024 r. o 17% wzrosła wartość wykrytych przestępstw w ubezpieczeniach majątkowych. Najczęściej wykrywane są te związane z ubezpieczeniami komunikacyjnymi. Stanowią około 64% liczby i wartości wszystkich przestępstw w ubezpieczeniach majątkowych.

Produkt/ryzyko	Liczba	Liczba (%)	Wartość (mln zł)	Wartość (%)
OC komunikacyjne (majątkowe)	11 130	37%	144	21%
Autocasco	5954	20%	172	25%
OC komunikacyjne (osobowe)	2042	7%	134	19%
NNW (nie tylko związane z OC)	355	1%	2	0,3%
Mienie w transporcie i OC przewoźnika	148	0,5%	41	6%
Assistance komunikacyjny	139	0,5%	0,4	0,1%

To warto wiedzieć o wyłudzeniach ubezpieczeniowych



Fałszywi pośrednicy

Kupując ubezpieczenie, zwracajmy uwagę, gdzie to robimy. Generatory fałszywych stron pozwalają na szybkie klonowanie stron ubezpieczycieli. Nieuczciwy pośrednik może także sporządzić wniosek z nieprawdziwymi danymi, skutkującymi obniżką ceny polisy, lub anulować ją po zakupie. Klient zostaje wówczas bez ochrony ubezpieczeniowej!

› Ostrzeżenia przed podejrzanie tanimi polisami OC wydaje Komisja Nadzoru Finansowego

Upozorowanie obrażeń ciała

Ruch jednośladów na naszych drogach staje się coraz większy. Sprzyja to wypadkom, kolizjom i wyłudzeniom. PIU raportuje, że jednym ze schematów działania jest kupowanie drogich polis w kilku ubezpieczalniach, a następnie zgłaszanie fikcyjnych obrażeń, mających powstać np. po upadku z roweru. Urazy były poparte dokumentacją medyczną.

› Dla własnego dobra nawet po niegroźnym zdarzeniu z kierującym jednośladem warto np. zabezpieczyć obraz z pokładowej kamery.





Wymuszanie kolizji

Jednym z coraz skuteczniej zwalczanych przestępstw jest celowe spowodowanie kolizji. Jeżeli okoliczności zdarzenia budzą nasze wątpliwości, warto wezwać policję, zamiast podpisywać oświadczenie o własnej winie.

› Analiza danych UFG pozwala zaobserwować rozkład szkód i anomalie świadczące o możliwości popełnienia przestępstw – są nimi podwyższona częstość szkód przypadających na polisę, pojazd lub osobę.

Rekordziści w liczbach

Statystyczny Polak ma jedną szkodę raz na kilka lat.W latach 2023-2025 wytypowano niechlubnych rekordzistów – ich zgłoszenia na pewno gruntownie prześwietlono.

9,4 tysięcy
posiadaczy polis AC ma po 4 szkody, a blisko 8,4 tys. 5 i więcej szkód

9,2 tysięcy
posiadaczy polis OC powoduje po 4 szkody, a blisko 6,1 tys. – 5 i więcej szkód

8,8 tysięcy osób
było poszkodowanych w 6-10 szkodach z ubezpieczeń komunikacyjnych

3,5 tysiąca pojazdów
o wartości ponad 200 tys. zł uległo szkodzie całkowitej lub zostało zgłoszonych jako skradzione w ciągu pierwszych 30 dni po zawarciu umowy AC

1,8 tysiąca pojazdów
uległo 2 lub więcej szkodom całkowitym z ubezpieczenia OC

Tysiąc osób
było poszkodowanych w aż 11 do 20 szkodach w badanym okresie

UŻYWANE



Audi A7 II (C8)

Lata produkcji: 2018-2025
Ceny: od 120 tys. zł

W aktualnej gamie modelowej Audi zabrakło miejsca na A7. Co warto wiedzieć o drugiej generacji (C8) z rynku wtórnego?

Choć głównymi założeniami modelu A7 były emocje i styl, na dobrą sprawę może ono być praktyczną alternatywą dla bliźniaczego konstrukcyjnie A6 C8. Oferowano je jako liftbacka i tym samym ma pojemny bagażnik (535 l) z ogromnym otworem załadunkowym. Przedział pasażerski oferuje mnóstwo miejsca na nogi i trochę mniej na głowy (auto ma zaledwie 1,42 m wysokości). W samochodzie tych wymiarów (niektóre wersje przekraczają 5 m długości) przydaje się montowana opcjonalnie skrętna tylna oś.

W A7 C8 sporym zainteresowaniem cieszyły się silniki 2-litrowe (45 TFSI oraz 40 TDI). Na bazie tych pierwszych opracowano hybrydy plug-in (50/55 TFSI e). Ofertę uzupełniały jednostki 3.0 V6 (55 TFSI i 45/50/S7 TDI) i 4.0 V8 w RS7. Większość silników ma układ mild hybrid, w którym problemy sprawia BSG (alternator-rozrusznik). W 3.0 TDI zdarzają się awarie DPF-u i wycieki płynu chłodniczego. W A7 warto sprawdzić poprawność działania licznych asystentów kierowcy.

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

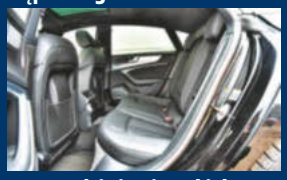
Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Audi A7?

Zalety

„Z dodatkowym pakietem wygłuszeń i podwójnymi szybami jest to auto niezwykle ciche w środku"

„Wybrałem 2.0 TFSI i nie żałuję. 265 KM w zupełności wystarczy do napędzania A7"

„Bardzo dużo miejsca z tyłu, szczególnie na nogi. Klapa podnoszona z szybą daje dobry dostęp do bagażnika"



„Prowadzi się niemal jak auto sportowe i doskonale wyłapuje nierówności gorszych dróg"

Wady

„Niby wysoko pozycjonowany model Audi, ale plastiki na kokpicie potrafią głośno skrzypieć"



„Skrzynia S tronic często miewa opóźnienia w zmienianiu przełożeń. Bywa to irytujące"

„Poruszając się po mieście, trzeba uważnie się rozglądać, bo słupki i zagłówki pogarszają widoczność"

„Zamiast ekranu klimatyzacji przydałby się jakiś schowek. Ogólnie nie ma ich zbyt dużo"

DO REDAKCJI

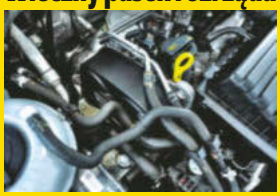
Minivan dla sześciu



Czy Honda FR-V zasługuje na zainteresowanie jako auto dla sześcioosobowej rodziny?

Projektanci tego modelu postawili na rzadko stosowany układ foteli – w pierwszym i drugim rzędzie znalazły się po trzy indywidualne siedzenia. Nawet jadąc z kompletem pasażerów, można więc korzystać z 439-litrowego bagażnika. Samo wnętrze jest szerokie, co w połączeniu z płaską podłogą i wysoko poprowadzoną linią dachu sprawia, że na brak przestrzeni narzekać nie sposób. Trzeba pamiętać, że produkowane w latach 2004-2009 FR-V jest już dosyć leciwym pojazdem. W przypadku Hondy oznacza to ryzyko zaawansowanej korozji podwozia. Przedzakupowe oględziny na podnośniku to więc konieczność. Warto dołożyć do zadbanego auta.

Wieczny pasek rozrządu

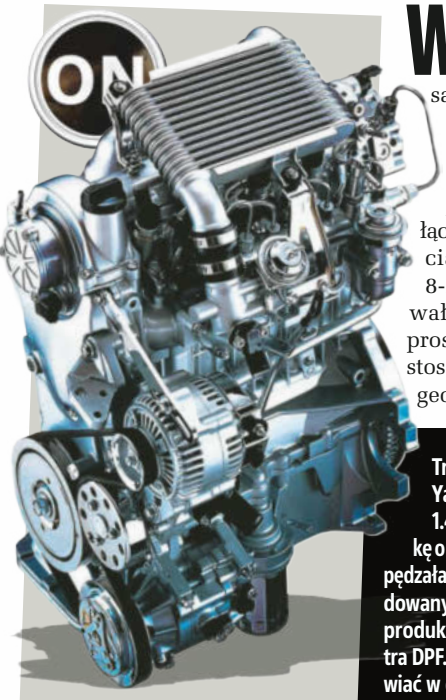


Spotkałem się z opinią, że pasek rozrządu w silniku 1.4 TSI nie podlega wymianie. Czy to prawda?

Zalecenia nieco różnią się w zależności od marki koncernu VAG, a nawet serwisu obsługującego auto. Prawdą jest jednak, że producenci zalecali sprawdzenie paska po 240 tys. km, a następnie kontrole co 30 tys. km. Inspekcje wykazują, że nawet przy tak pokaźnych przebiegach pasek wciąż wygląda dobrze. Kto chciałby dla świętego spokoju wymienić pasek, zawsze może to zrobić przy niższym przebiegu, pamiętając też o wymianie pompy wody.

Turbodiesel 1.4 D-4D

Autorski diesel Toyoty, który w przeciwieństwie do 2.0/2.2 jest trwały
Wysokie normy emisji spełniono, zachowując dość prostą konstrukcję



W 2001 roku Toyota zaprezentowała małego diesla o oznaczeniu 1ND-TV do samochodów miejskich i kompaktowych. Po latach okazał się bardzo udaną konstrukcją, która przetrwała aż do 2017 r. Jego cechą szczególną było połączenie dużej prostoty z trwałością. Aluminiowy blok nakryto 8-zaworową głowicą z jednym wałkiem rozrządu napędzanym prostym łańcuchem. Początkowo stosowano turbosprężarkę o stałej geometrii (odmiana 75 KM), ale w 2005 roku pojawiły się zmienna geometria i chłodzony cieczą zawór EGR. O zasilanie dbały wtryskiwacze elektromagnetyczne Boscha. Od 2008/2009 roku zaczęto stosować wtryskiwacze piezoelektryczne, choć nie we wszystkich modelach. Silniki spełniające Euro 6 od 2015 roku ponownie dostały wtryskiwacze elektromagnetyczne. Nie ma też gwarancji, które roczniki miały filtr DPF. Na początki żaden model go nie miał. Regularnie zaczął się pojawiać w latach 2009-2011, ale w niektórych modelach stosowano tylko katalizator lub montowano DPF opcjonalnie. Punkt trzeci to koło dwumasowe. Często powtarza się, że 1.4 D-4D go nie miał, ale w Toyocie Urban Cruiser i Mini One D było montowane. Co istotne, jest to dość droga (zakup i wymiana) oraz trudno dostępna część, ale trwała. Wytrzymuje nawet 300 tys. km. W autach bez koła dwumasowego występuje przyspieszone zużycie sprzęga. Istotne, by nie kupić samochodu z 1.4 D-4D i skrzynią automatyczną, bo to w rzeczywistości przekładnia manualna zautomatyzowana. Naprawy są drogie i problematyczne. W Mini One D – jedynym modelu z tym silnikiem spoza Toyoty – trzeba sprawdzić zbiornik wyrównawczy płynu. Może pęknąć i doprowadzić do wycieku oraz przegrzania jednostki. Czasami narzeka się na zużycie oleju.

DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1363 cm^3
Moc: 75-90 KM
Moment obrotowy: 170-205 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Mini One D,
Toyota: Auris I, II, Corolla IX, X, XI, Yaris II, III, Verso-S.

Trzy generacje Yarisa z dieslem

Trzy pierwsze generacje Toyoty Yaris były oferowane z dieslem 1.4 D-4D. Pierwsza dostała jednostkę o mocy 75 KM. Drugą i trzecią napędzała już wersja 90-konna z rozbudowanym osprzętem. Do końca produkcji Yaris II był bez filtra DPF. Ten zaczął się pojawiać w okresie 2009-2011. W Yarisie III od 2011 r. montowano DPF w standardzie – wcześniej był opcjonalny. Podobna sytuacja była w Toyocie Auris. W obu modelach nie występowało koło dwumasowe, ale pojawiła się opcjonalna skrzynia zautomatyzowana.



1. CENY CZĘŚCI

rozrząd	600 zł
wtryskiwacze	750-1000 zł
zaw. reg. ciśn. paliwa	1400 zł
turbosprężarka	1800 zł
sprzęgło	500 zł
koło dwumasowe	2000 zł

2. TYPOWE USTERKI

zanieczyszczenie nagarem
regulator ciśnienia paliwa
nadmierne zużycie oleju
nieszczelności w układzie chłodzenia
nadmierne zużycie sprzęgła

1 Części są dość tanie i łatwo dostępne, za wyjątkiem kół dwumasowych. Ich ceny mogą się różnić zależnie od marki (Mini lub Toyota) oraz samej dostępności – nie zawsze łatwo je kupić. **2** Nie ma tu wielu powtarzalnych usterek. Najgroźniejsza to pękający zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego we wczesnych Mini. Warto sprawdzić, czy jest szczelny i ewentualnie wymienić na poprawiony. Silnik zmaga się z dużą ilością nagaru, więc mogą szwankować EGR, turbosprężarka lub wtryskiwacze, które wystarczy regularnie czyścić. Częste wypalanie DPF-u wiąże się ze sposobem użytkowania. **3** Konstrukcja jest prosta. Niektóre auta mają trwałe wtryskiwacze piezoelektryczne.



GŁÓWNIE SKRZYNIE MANUALNE
Sześciobiegowe w Mini, w Toyocie na początku pięcio-, a od 2009 r. sześciobiegowe. Dość rzadko opcjonalna skrzynia zautomatyzowana MultiMode.



Tylko jeden model innej marki dostał ten silnik. W pierwszej generacji Mini R50 oferowano jednostkę o mocy 75 KM, a od 2005 roku 88 KM. Model oznaczano jako Mini One D. Mocniejszy wariant nie jest całkowicie zamieniony z wcześniejszym. Blok i głowica są te same, ale osprzęt zupełnie inny. Nowe turbo otrzymało zmienną geometrię, a zawór EGR chłodnicę. Kolejna generacja R56 dostała już diesle koncernu PSA.

TOYOTA URBAN CRUISER była jednym z dwóch modeli, obok Mini One D, które wyposażono w koło dwumasowe.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	common rail, wtryskiwacze elektromagnetyczne lub piezoelektryczne
rodzaj doładowania	turbosprężarka, stała lub zmienna geometria
napęd rozrządu	łańcuch
zmienne fazy zaworowe	brak
regulacja zaworów	mechaniczna, śruba z nakrętką
dodatkowe rozwiązania	filtr DPF pojawiał się w okresie 2008-2011, zależnie od modelu



Zalecany olej:
5W-30, ACEA C2/C3
BMW Longlife-01
Objętość przy wymianie:
3,7-4,3 l

» Zalety, wady » Ceny ofertowe

Najmniejsze samochody do miasta

Szukając niedużego samochodu, warto postawić na typowo miejskie modele. To pomimo pozorów trwałe oraz dopracowane konstrukcje. Łatwo się je parkuje i tanio serwisuje. Wybraliśmy praktyczne i w miarę nowoczesne auta.

Miejskie auta powoli znikają z rynku, bo nie opłaca się ich produkować, zwłaszcza w wersjach spalinowych. Na rynku wtórnym trzymają się jednak dobrze. Wybrane tu modele to nie cały segment – są nowsze i starsze. Do zestawienia wzięliśmy tylko te, które można uznać za najbardziej praktyczne. Wyjątek stanowi Fiat 500 – jest ikoną klasy. Zakup miejskiego samochodu jest mało ryzykowny, bo to proste, wytrzymałe konstrukcje, których naprawy i serwisowanie nie są drogie. Dobrze wypadają w rankingach niezawodności, choć nie zawsze mają mały przebieg. Wiele z opisanych tu modeli może być po flotach, gdzie nie były oszczędzane. Dla siebie dobrze jest poszukać dobrze wyposażonej, ładnej wersji. Regułą nie jest tu nawet klimatyzacja, co też warto potwierdzić przed przyjazdem na oględziny. Dobrze też zorientować się, czy skrzynia automatyczna to rzeczywiście automat, czy problematyczna przekładnia zautomatyzowana.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI,
ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Volkswagen/Seat/Skoda

VOLKSWAGEN UP! 2011-2023

LICZBA MIEJSC dla 4 osób

Ceny ofertowe od: 9000 zł

Pudełkowate nadwozie małego Volkswagena może wprost szokować przestronnością i pojemnością bagażnika. Niemiecki koncern oszczędzał na materiałach wykończeniowych, ale i tak wyszło z tego zgrabne i przyjemne auto. Było oferowane z nadwoziem trzy- oraz pięciodrzwiowym, ale zawsze czteromiejscowym. W trójce składającej się także z Seata Mii oraz Skody Citigo Up! wyróżnia się dwiema ciekawymi wersjami – sportową GTI z silnikiem 1.0 TSI o mocy 115 KM oraz cross Up! (na zdjęciu) z elementami w stylu off-road. Był też oferowany w dwóch wersjach elektrycznych. Z czasem nowego Up!-a można było kupić taniej niż Citigo. Wybierając obecnie ten model, warto postawić na mocny, 90-konny silnik TSI, którego trwałość na tę chwilę jest dobrze oceniana. Zdecydowanie odradzamy zakup wersji ze skrzynią zautomatyzowaną – pracuje kiepsko i jest droga w naprawach.

Koncern Hyundai/Kia

HYUNDAI i10 II 2013-2019

LICZBA MIEJSC dla 4/5 osób

Ceny ofertowe od: 15 000 zł

Miejski Hyundai ma więcej zalet, niż mogłoby się wydawać. Poza atrakcyjnym wyglądem nadwozia są jeszcze zaskakująco przestronne wnętrze i duży bagażnik. Trzeba jednak sprawdzić, na ile osób auto jest zarejestrowane, bo były wersje czteromiejscowe. Dodatkowe atuty są pod maską. Silnik 1.2 MPI ma cztery cylindry i stosunkowo dużą moc. Przełożenia w skrzyni dobrano tak, że nawet po autostradzie jeździ się nieźle. Druga kwestia to czterostopniowy klasyczny automat z konwerterem produkcji Hyundaia, czyli bezpieczny eksploatacyjnie. Hyundai i10 powinien być pierwszym wyborem dla osoby szukającej nowoczesnego uniwersalnego samochodu miejskiego ze skrzynią automatyczną. Nie ma zastrzeżeń do awaryjności czy kosztów napraw. Można też postawić na słabszy silnik 1.0 o mocy 66 KM, również oferowany z automatem.



DANE TECHNICZNE:
1.2 MPI: poj.: 1248 cm³, moc: 87 KM, maks. moment obr.: 120 Nm, prędkość maks.: 175 km/h, 0-100 km/h: 12,3 s, spal. 4,9 l/100 km







SKODA CITIGO

LICZBA MIEJSC dla 4 osób

2011-2020

Ceny ofertowe od: 8000 zł

Skoda była najbardziej zachowawczym modelem z całej trójki miejskich aut Volkswagena. Nie dostała mocniejszego silnika niż 1.0 MPI generujący 75 KM, który jest lepszym wyborem od odmiany 60 KM. Była raczej kierowana do flot, choć z czasem zyskała przyjemniejsze wersje. Najciekawsza była Citigo Monte Carlo (na zdjęciu). Nie miała mocniejszego silnika, ale dostała obniżone zawieszenie, 15-calowe koła, spojlery i czarne dodatki. Elektryczne Citigo-e iV było ostatnią odmianą modelu.

DANE TECHNICZNE:
1.0 MPI: poj.: 999 cm³,
moc: 75 KM, maks. moment obr.: 95 Nm, prędkość maks.: 173 km/h,
0-100 km/h: 13,5 s, spal. 4,4 l/100 km



SEAT MII

LICZBA MIEJSC dla 4 osób

2011-2021

Ceny ofertowe od: 9000 zł

Choć katalogowo Seat Mii był droższy od Skody Citigo, to model ten nie sprzedawał się za dobrze w Polsce, więc trafiał przede wszystkim do dużych flot. Oferowano jednak wersje specjalne, jak Mii by Mango czy FR Line, ale bez silnika 1.0 TSI. Co ciekawe, przy modernizacji długość Mii praktycznie się nie zmieniła, podczas gdy Citigo urosło o 34 mm, a Up! aż o 60 mm.



DANE TECHNICZNE:
1.0 TSI: poj.: 999 cm³,
moc: 90 KM, maks. moment obr.: 160 Nm, prędkość maks.: 185 km/h,
0-100 km/h: 9,9 s, spal. 4,4 l/100 km



DANE TECHNICZNE:
1.0 MPI: poj.: 999 cm³,
moc: 75 KM, maks. moment obr.: 95 Nm, prędkość maks.: 171 km/h,
0-100 km/h: 13,2 s, spal. 4,7 l/100 km



HYUNDAI i10 III

2019-2025

Ceny ofertowe od: 30 000 zł

Kolejna generacja i10 stała się wizualnie jeszcze ciekawsza, ale ma też praktyczne atuty. Długość nadwozia zmieniła się nieznacznie, ale rozstaw osi wzrósł o 4 cm, co dało jeszcze więcej przestrzeni w kabinie. Trzeba mieć jednak na uwadze, że podstawowe wersje są rejestrowane na cztery osoby. W odróżnieniu od poprzednika uzupełnieniem gamy silników wolnossących była mocna jednostka benzynowa 1.0 T-GDI (90/100 KM). Pewniejszym wyborem jest wolnossący silnik 1.2 MPI, choć to inna konstrukcja niż w drugiej generacji. Niestety Hyundai zrezygnował z tradycyjnego automatu na rzecz skrzyni zautomatyzowanej, której nie polecamy. Z automatem lepiej kupić starszy model.

DANE TECHNICZNE:
1.2 MPI: poj.: 1197 cm³,
moc: 84 KM, maks. moment obr.: 118 Nm, prędkość maks.: 171 km/h,
0-100 km/h: 12,6 s, spal. 4,7 l/100 km



KIA PICANTO III

LICZBA MIEJSC dla 4/5 osób

OD 2017 R.

Ceny ofertowe od: 24 000 zł

Picanto III jest technicznie bliskim krewnym Hyundaia i10 III. Pojawiło się wcześniej, więc nie pokrywa się rocznikowo z generacjami i10. Początkowo korzystało z silników znanych jeszcze z poprzedniej generacji oraz z i10 II. Najpewniejszym źródłem napędu jest starsza jednostka 1.25 o mocy 84 KM łączona opcjonalnie z czterobiegowym automatem. Po liftingu w 2020 r. pojawiła się już skrzynia zautomatyzowana wraz z nową generacją silników Smartstream.
Pomimo mniejszej długości nadwozia wnętrze pozostaje obszerne, a bagażnik jest największy w zestawieniu. Samochód jest ceniony za trwałość i niską awaryjność. To ciekawa alternatywa dla droższego Hyundaia i10 III pomimo bliskiego pokrewieństwa.

DANE TECHNICZNE:
1.25 MPI: poj.: 1248 cm³,
moc: 84 KM, maks. moment obr.: 122 Nm, prędkość maks.: 173 km/h,
0-100 km/h: 12,0 s, spal. 4,6 l/100 km



› PSA-Toyota





TOYOTA AYGO II 2014-2021

Ceny ofertowe od: 15 000 zł

Druga generacja trojaczków z Kolina – Toyota Aygo powstała razem z Citroenem C1 II i Peugeotem 108 w ramach wspólnego przedsięwzięcia. Bardzo małe nadwozie jest czteromiejscowe i ciasne, a także spartańsko wykonane. Bagażnik jest bardzo mały. Ogromne zalety modelu to niska awaryjność oraz zaskakująco dynamiczny i oszczędny silnik produkcji Toyoty. Jeszcze poprawiono go i wzmocniono z 68 do 72 KM przy liftingu w 2018 r. Aygo występowało ze skrzynią manualną lub zautomatyzowaną x-shift. Nie polecamy, ale nie jest to zła przekładnia i da się ją w rozsądnych kosztach serwisować. Elementy nadwozia i wnętrza można zmieniać, by dopasować ich kolorystykę do gustu użytkownika.

DANE TECHNICZNE:
1.0 VVT-i: poj.: 998 cm³, moc: 72 KM, maks. moment obr.: 93 Nm, prędkość maks.: 160 km/h, 0-100 km/h: 13,8 s, spal. 4,1 l/100 km





CITROEN C1 II 2014-2022

Ceny ofertowe od: 16 000 zł

To model konstrukcyjnie bliźniaczy z Toyotą Aygo, ale wbrew pozorom różnice nie ograniczają się tylko do wyglądu nadwozia. Katalogowo bagażnik jest o 28 l większy, choć może to wynikać z innej metodologii pomiaru. Drugą istotną różnicą jest silnik 1.2 PureTech, który uzupełniał jednostkę 1.0 Toyoty. Ma więcej mocy i zauważalnie lepszą dynamikę, choć eksploatacyjnie jest mniej bezpieczny. Przy rozsądnym przebiegu nie powinien sprawiać wielu problemów. Z czasem zużywa się pasek w kąpieli olejowej, choć w mniejszym stopniu niż w wersjach doładowanych. Jest tu też wtrysk pośredni, który ogranicza przedostawanie się benzyny do oleju. Citroen C1 miał mieć bardziej lifestylowy klimat i pojawiło się kilka wersji specjalnych, np. ELLE, JCC+ czy Urban Ride. Model nie miał swojej kontynuacji, w przeciwieństwie do Aygo. W Polsce nie oferowano Peugeota 108, który był niemal bliźniakiem Citroena.

DANE TECHNICZNE:
1.2 PureTech: poj.: 1199 cm³, moc: 82 KM, maks. moment obr.: 118 Nm, prędkość maks.: 170 km/h, 0-100 km/h: 11,0 s, spal. 4,3 l/100 km

› Fiat/Abarth 500





ABARTH 500/595 2008-2024

Ceny ofertowe od: 30 000 zł

To nie tylko Fiat 500 po tuningu, lecz samochód, który dzieli z nim szacunkowo 60-70% wspólnych części. Poza silnikiem największe różnice dotyczą hamulców i amortyzatorów. Prowadzenie i hamowanie są tu bardzo istotne, ponieważ przez krótki rozstaw osi Abartha łatwo wyprowadzić z równowagi. Ważne są też dobre opony. Jazda jest trochę szalona, ale i bardzo przyjemna. Autko prezentuje się na drodze znakomicie, choć nie każda wersja tak imponująco jak te topowe. Mocy jest zawsze za dużo, a w europejskich odmianach stosowano trwałego T-Jeta. Idealny „mieszczuch". Trzeba jedynie uważać na niskoprofilowe opony i felgi, które łatwo uszkodzić na krawężnikach.

DANE TECHNICZNE:
1.4 T-Jet: poj.: 1368 cm³, moc: 145 KM, maks. moment obr.: 206 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 7,8 s, spal. 6,8 l/100 km





FIAT 500 2007-2024

Ceny ofertowe od: 8000 zł

Nie dla każdego wygodny, ma też maleńki bagażnik, a z tyłu zmieszczą się najwyżej dzieci, ale nie można odmówić nadwoziu Fiata 500 urody. Auto dzięki temu tak dobrze przyjęło się na rynku, że trudno byłoby zliczyć jego wersje oraz edycje specjalne. Co istotne, prosta konstrukcja pozwala na bezstresową eksploatację, choć trwałość niektórych elementów zawieszenia mogłaby być lepsza. Nie oznacza to jednak, że należy unikać nieco bardziej zaniedbanych egzemplarzy. Części do 500 są bardzo tanie i łatwo dostępne, a naprawy nieskomplikowane. Jedyną pułapką mogą być napędy. Diesel 1.3 MultiJet nie pasuje do 500, a dwucylindrowy TwinAir może wygenerować duże koszty. Odradzamy zakup wersji ze skrzynią zautomatyzowaną – kultura pracy jest fatalna, a koszty napraw zdecydowanie za wysokie. Pewniakiem pozostaje silnik 1.2 8V ze skrzynią ręczną.

DANE TECHNICZNE:
1.2 8V: poj.: 1242 cm³, moc: 69 KM, maks. moment obr.: 102 Nm, prędkość maks.: 160 km/h, 0-100 km/h: 12,9 s, spal. 4,7 l/100 km

Inne praktyczne maluchy

FIAT PANDA III

LICZBA MIEJSC dla 4/5 osób

OD 2011 R.





Ceny ofertowe od: 10 000 zł

To model, który dzięki połączeniu niskiej ceny i uniwersalności przetrwał próbę czasu i ostał się na rynku jako jeden z nielicznych przedstawicieli najniższego segmentu. Nadal jest oferowany w wersji spalinowej z silnikiem 1.0 Hybrid, ale polecamy poczciwe i sprawdzone 1.2 8V. Panda jest technicznie blisko spokrewniona z Fiatem 500, ale dzięki pięciodrzwiowemu nadwoziu bardziej praktyczna. To mało awaryjny, tani w utrzymaniu samochód miejski, który może też pełnić funkcję małego pojazdu rodzinnego. Trzeba tylko zwrócić uwagę na liczbę miejsc. Uboższe odmiany były rejestrowane jako czteroosobowe, a piąte miejsce było za dopłatą.

POJ. BAGAŻNIKA 225 litrów

DANE TECHNICZNE:

1.2 8V: poj.: 1242 cm³, moc: 69 KM, maks. moment obr.: 102 Nm, prędkość maks.: 164 km/h, 0-100 km/h: 14,8 s, spal. 5,4 l/100 km

RENAULT TWINGO III

LICZBA MIEJSC dla 4 osób

2014-2024



Ceny ofertowe od: 14 000 zł

Ciekawy wygląd i pięciodrzwiowe nadwozie nie poszły tu w parze z praktycznością. Twingo III, bliźniacze ze Smartem Forfour, jest tylko czteromiejscowe i jeszcze dość ciasne. Pomysł z umieszczeniem silnika pod podłogą bagażnika może i jest ciekawy, ale tracą na tym sam bagażnik oraz jego funkcjonalność. Po dłuższej jeździe latem podłoga się grzeje. Na plus składane oparcie fotela pasażera, dzięki czemu można przewozić dłuższe przedmioty. Zaletą jest też mocny, ekonomiczny i dopracowany silnik 0.9 TCe.



POJ. BAGAŻNIKA 219 litrów

DANE TECHNICZNE:

0.9 TCe: poj.: 898 cm³, moc: 90 KM, maks. moment obr.: 135 Nm, prędkość maks.: 165 km/h, 0-100 km/h: 10,8 s, spal. 4,3 l/100 km

OPEL KARL

2015-2019

DŁUGOŚĆ 3,68 m

LICZBA MIEJSC dla 5 osób



Ceny ofertowe od: 15 000 zł

Mało popularny i średnio rozpoznawany model Opla nie miał długiego stażu rynkowego, a szkoda. Jego pięciodrzwiowe nadwozie pomieści pięć osób, które będą podróżować w niezłych warunkach. Karl ma dobre jak na tę klasę wyposażenie. Mechanicznie jest prostym i tanim w obsłudze autem, które nie sprawia większych problemów. Silnik wolnossący należy do tej samej rodziny co doładowana jednostka stosowana m.in. w Oplu Corsie i Adamie. Ma trzy cylindry i wtrysk pośredni. Jedyną rzeczą, której w tym modelu nie polecamy, jest zautomatyzowana skrzynia Easytronic, której naprawy czy wymiana sprzęgła są trochę zbyt kosztowne jak na tę klasę i cenę samochodu.



POJ. BAGAŻNIKA 206 litrów

DANE TECHNICZNE:

1.0 Ecotec: poj.: 999 cm³, moc: 75 KM, maks. moment obr.: 95 Nm, prędkość maks.: 170 km/h, 0-100 km/h: 13,9 s, spal. 4,5 l/100 km

SUZUKI CELERIO

LICZBA MIEJSC dla 5 osób

2014-2019

Ceny ofertowe od: 15 000 zł

Następca Suzuki Alto trafił do Europy na dość krótko i pozostał trochę niezauważony, ale przez użytkowników jest bardzo ceniony. Typowo japońskie są trwałość i prostota, a jednocześnie krótkie, pięciomiejscowe nadwozie oferuje więcej przestrzeni, niż mogłoby się wydawać. Wynika to głównie z dość wyprostowanej pozycji pasażerów. Ma też spory bagażnik. Ekonomiczny silnik w połączeniu z bardzo niską masą (ok. 850 kg) daje całkiem przyjemne osiągi i spala śladowe ilości benzyny. Lepiej unikać wersji z automatem AGS, bo to skrzynia zautomatyzowana.



POJ. BAGAŻNIKA 254 litry



DANE TECHNICZNE:

1.0: poj.: 998 cm³, moc: 68 KM, maks. moment obr.: 90 Nm, prędkość maks.: 155 km/h, 0-100 km/h: 13,5 s, spal. 4,3 l/100 km

PODSUMOWANIE

motor Pozory mogą mylić. Miejskie auta nie zawsze muszą być ciasne, a małe silniki ospałe. Takie modele jak Opel Karl czy Volkswagen Up! i jego „bliźniacy" mogą zaskoczyć przestronnością. Z kolei 90-konne silniki Volkswagena i Renault dają osiągi jak samochody GTI z lat 80. Współczesne maluchy mogą być bezpieczne i nowoczesne, czego przykładem są modele Hyundaia i Kii, a i pod względem trwałości nie mają się czego wstydzić. Niedocenione, a na co dzień najlepsze. Jeśli nie jeździły w firmach, często mają nieduże przebiegi, a do tego prostą mechanikę i tanie części. Choć miejskie samochody zaczynają znikać z ofert producentów, na rynku wtórnym mają dobrą pozycję, bo wiele osób szuka ich jako drugiego auta do jazdy „wokół komina".

» Miejskie autka wciąż są najlepsze do jazdy na krótkich odcinkach

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

FORD MONDEO TURNIER 2.0 EcoBlue › obecny przebieg: **229 tys. km** › rok › szczegółowy raport z **229 tys. km** › start: **0 km** › meta: **229 tys. km** › obecna wartość:



Pożeracz tras z kilkoma

Ostatni przedstawiciel Forda w klasie średniej to kawał wygodnego rodzinnego auta. Ale pracujący w nim diesel EcoBlue w starciu z normami emisji nie miał łatwo.

Kurczenie się klasy średniej już na początku tej dekady było mocno widoczne. Z ofert producentów takie auta znikały w ogóle lub usuwano je z europejskiej gamy. Lepiej sytuacja prezentowała się w segmencie premium. Ale nasz czytelnik, szukając następcy dla Octavii III kombi, interesował się bardziej przystępnymi modelami.

Priorytetami były komfort, przestrzeń dla czteroosobowej rodziny i wymarzona od dawna skrzynia automatyczna. Oraz dostępność, a to w 2020 roku nie było oczywiste. Zresztą gdyby, tak jak planowano, zdecydowano się na wyższą wersję wyposażenia, na Mondeo trzeba by czekać. Ile? Nie wiadomo. Ford w cennikach był tańszy niż Skoda Superb, nie wspominając o Volkswagenie Passacie. Przekonywał prowadzeniem bardziej niż Insignia.

Miejsca pod dostatkiem

Pod uwagę brano też bardzo świeżą wówczas Octavię IV. Jednak Mondeo ma zauważalnie szerszą kabinę. I zrobiło dużo lepsze wrażenie podczas jazdy testowej, zwłaszcza w kwestii właściwości jezdnych. Dużo nowocześniejsza wizualnie kabina Skody może się podobać. Tyle że pan Kamil zdecydowanie wolał klasyczny styl konsoli Mondeo, ceni sobie fizyczne przyciski. Wyraźnie mniejsze szyby niż u poprzednika sprawiają, że dopóki nie usiądzie się w Mondeo, nie czuć, jak przestronne jest to auto. Ford nie oszczędzał tu na fotelach i kanapie. Nawet w prostej odmianie są obszerne (a nie jest to oczywiste, bo wielu użytkowników narzeka na fotele np. w Kudze). Ale największe wrażenie robi komfort akustyczny. Podróże autostradami przebiegają w ciszy. To jedno z tych aut, do których warto kupować najcichsze ogumienie, bo inne dźwięki nie zagłuszą tu szumu opon.

Ford przyzwyczaił nas przez lata do ponadprzeciętnych układów jezdnych. Mondeo bardzo sprawnie gasi nierówności, ale największe wrażenie robią precyzyjny układ kierowniczy i zawieszenie, na którym można polegać w każdej sytuacji. Ciężko powiedzieć o aucie tej klasy, że jest zwinne. Ale spore Mondeo potrafi dać frajdę na krętych drogach. A przy prędkościach autostradowych nawet na ogumieniu o dosyć wysokim profilu nie „pływa".

Wzorcowy diesel

Charakter autostradowego „połykacza kilometrów" dopełnia niskie spalanie. W trasie, po części dzięki ośmiobiegowej skrzyni, auto jest oszczędne i oferuje potężny zasięg. Silnik 2.0 EcoBlue nie ma też wady znanej z wielu innych diesli – mocno rosnącego spalania w miejskich

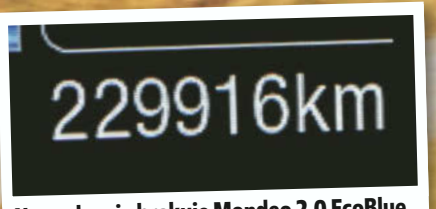
produkcji: **2020**
42 tys. zł



Wygoda obsługi pokrętła do sterowania skrzynią jest dyskusyjna. Ale sama przekładnia okazała się bezproblemowa.



WIEK KONSOLI Mondeo jest nie do ukrycia. Ale korzystanie z przycisków okazuje się szybsze niż z ekranu.



Na rynku nie brakuje Mondeo 2.0 EcoBlue z wyraźnie większymi przebiegami.

O MODELU
Ford Mondeo (Typ BA7)
W produkcji: **2014-2022 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-2.0 (125-240 KM)**
Silniki Diesla: **1.5-2.0 (115-209 KM)**

bolączkami

korkach, zwłaszcza zimą. Wspomniana skrzynia automatyczna była jednym z powodów, które zdecydowały o wyborze Mondeo. Oferowana w starszych egzemplarzach dwusprzęgłowa przekładnia PowerShift pracowała bardzo dobrze. Pod warunkiem że była sprawa, z tym bywało niestety różnie. Co gorsza, koszty napraw tej skrzyni często okazywały się wysokie.

Klasyczna automatyczna skrzynia 8F40, która zadebiutowała tu wraz z silnikiem EcoBlue, opiera się na architekturze wspólnie stworzonej przez Forda i General Motors. Większość opinii o nich jest bardzo dobra, niektórzy narzekają tylko na ospałość tych przekładni. Można też spotkać użytkowników twierdzących, że mieli problem ze sprzęgłem Lock-up. W tym wypadku skrzynia działa wzorcowo. Co więcej, mieliśmy okazję sprawdzić też podobne Mondeo z przebiegiem większym o ponad 50 tys. km. Tam także nie było uwag do pracy przekładni. Ale w obu przypadkach olej był wymieniany często, w opisywanym Mondeo co 60-70 tys. km, do tego zawsze dynamicznie.

Problematyczny diesel

Układy AdBlue potrafią uprzykrzać eksploatację i często bardzo skutecznie przekonują kierowców do pożegnania się z silnikami wysokoprężnymi. W Mondeo na gwarancji wymieniono czujnik NOx, w ramach gestu dobrej woli zbiornik AdBlue, w którym awarii uległ podgrzewacz. Według producenta element jest nierozbieralny. Ale jak wspomina właściciel, dowiadywał się i niezależni specjaliści są w stanie wymienić sam podgrzewacz.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Mondeo (poza odmianą Vignale) raczej nie zrobi na nikim wrażenia jakością tworzyw. Ale na pewno polubią je ci, którzy nie są fanami sterowania wieloma funkcjami z poziomu dotykowego ekranu. Przycisków jest sporo, zostały jednak intuicyjnie rozmieszczone. System multimedialny SYNC też nie robi wrażenia zbyt nowoczesnego, szczególnie graficznie. Ale działa bez zbędnych opóźnień, nie ma też problemu z łączeniem się z telefonem. Trzeba docenić producenta za dopracowanie wygłuszenia wnętrza. Nawet przy 140 km/h jest dość cicho. Miejsca w kabinie jest mnóstwo, ale ta generacja Mondeo jest wyraźnie mniej przeszklona niż poprzednia.



TAPICERKA jest niezbyt piękna, ale trwała. Fotele nie męczą pleców.



SZEROKI BAGAŻNIK mieści 525 l, to dość przeciętny wynik w tej klasie.



OBSZERNE SIEDZISKO, ilość miejsca (zwłaszcza na nogi) robi wrażenie.

Przestrzeń, wysoki komfort, dobre wyciszenie. Świetne auto na długie rodzinne podróże. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Zaprojektowany przez Forda silnik ma wystarczająco dużo momentu obrotowego, żeby nieźle sobie radzić nawet z załadowanym Mondeo. Ale w połączeniu z automatyczną skrzynią nie jest sprinterem. Przekładnia zmienia biegi łagodnie, ale nie imponuje szybkością redukcji. Za to zestaw ten potrafi być bardzo oszczędny. Nawet w mieście czy na szybko pokonywanej autostradzie ciężkie Mondeo spalało mniej niż 8 litrów na 100 km. Przy oszczędnej jeździe w trasie ledwie 5,5 litra. Kolejne zalety – wysoka kultura, cicha praca. Niestety wymiana napędu rozrządu jest tu kosztowna.



ECOBLUE 2.0 nie ma już nic wspólnego z francuskimi z silnikami PSA.

DANE TECHNICZNE	EcoBlue
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/3500
Maks. moment obrotowy	370 Nm/2000
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	211 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,3 s
Średnie zużycie paliwa	4,9-5,0 l/100 km

* dane fabryczne

Cichy, kulturalny, a przy tym potrafi być oszczędny. Dla wymagających jest odmiana 190-konna. **ocena: 4/5**

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Słabe wrażenie robi brak jakiegokolwiek zabezpieczenia w wielu miejscach płyty podłogowej. Ale trzeba przyznać, że blacha musi być ocynkowana, bo korozję znaleźliśmy tylko przy mocowaniach tylnego wózka do płyty podłogowej. Diagnostyka komputerowa nie wskazuje na błędy, DPF wypala się prawidłowo (to auto jeździ bardzo dużo w trasie). Nie ma żadnych wycieków, dobrze wygląda układ wydechowy. Powoli trzeba jednak zacząć myśleć o wymianie przednich amortyzatorów.



Na wewnętrznej części progów czy podłużnicach brak mastyk, mas polimerowych. Mimo to korozji na razie tam nie widać.



TYLNE WAHACZE wymieniono na zamienniki, miały już zużyte tuleje. Tak jak przednie są aluminiowe.



WYCIEKÓW z silnika i skrzyni nie odnotowano. W przeszłości usunięto wyciek z uszczelniacza półosi.



KOROZJA dotknęła belkę tylną, ale znaleźliśmy też drobną na podłodze przy mocowaniach wahaczy.



PRZEDNIE ZAWIESZENIE okazało się trwałe. Nie można tego powiedzieć o hamulcach, bo Mondeo jest ciężkie.



ZBIORNIK AdBlue jest zaraz za tylnym zderzakiem. Można go uszkodzić nawet przy mocniejszej stłuczce.

Bardzo oszczędnie zabezpieczono płytę podłogową przed korozją, ale pojawiła się ona jedynie na elementach zawieszenia. To ostanie jest całkiem trwałe. Nie brakuje markowych zamienników do tego modelu. Mimo przebiegu silnik jest szczelny. **ocena: 4/5**

Znaczenie więcej problemów mogły tutaj sprawić wadliwe wtryskiwacze i DPF. Te pierwsze, produkowane przez Continentala (oznaczane też VDO), niektórym psuły się niezwykle szybko. Wówczas przynajmniej można było domagać się wymiany na gwarancji. A to istotne, bo są drogie. Kosztują od 1200 zł za sztukę. W tym Mondeo objawami były nierówna praca silnika i komunikat o usterce silnika.

Pękający DPF

Zanim wystąpiły kłopoty z filtrem cząstek stałych, właściciel otrzymał od przedstawicielstwa producenta list informujący o akcji serwisowej. Problem w tym, że ASO nic o tym nie wiedziało. List okazał się jednak proroczy, niedługo po jego otrzymaniu zaczęły się problemy z wypalaniem filtra, komunikaty o błędach. I to wszystko mimo użytkowania auta w zasadzie tylko w trasie i dbania o poziom AdBlue. W ASO zalecono zacząć od kontroli składu spalin na SKP. Podczas której okazało się, że auto norm nie spełnia. Właściciel był zaskoczony, że ASO samodzielnie nie wykonuje takiego badania, jeśli jest to akcja serwisowa. Co więcej, nie udało się uzyskać zwrotu pieniędzy za badanie. Usuwanie usterki zaczęto od wgrania nowego oprogramowania. Pomogło to na kilkaset kilometrów. Finalnie wymieniono DPF, który miał już popękany rdzeń. To niestety typowa usterka w 2.0 EcoBlue, a po części winne są wspomniane wcześniej wadliwe wtryskiwacze. O problemach głośno jest na Zachodzie, tam wiele Fordów nie przechodzi okresowych badań technicznych. Dlatego stan filtra i wtryskiwaczy oraz historię przeprowadzonych akcji serwisowych w przypadku tych aut należy obowiązkowo sprawdzić przed zakupem.

Koszty użytkowania Mondeo z jednostką EcoBlue podnosi też droga wymiana napędu rozrządu. Ostatnie zalecenia, jakie usłyszeliśmy w ASO, to wymiana paska pracującego w kąpieli olejowej (takie rozwiązanie stawia mniejsze opory, a to ważne dla emisji spalin) co 160 tys. km, początkowo mówiono o aż 240 tys. km. Jeśli jednak zmienia się olej często, to układ z mokrym paskiem nie generuje tu poważnych problemów. Choć czasami słychać o łuszczeniu paska czy awarii napinacza.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



OPEL INSIGNIA **2017-2022 r.**
Ceny: od 29 tys. zł

Najbliższy konkurent. Insignii jest o ok 20% mniej na rynku niż Mondeo. Ale trochę częściej są krajowe. Postawiono tu na komfort, Insignia nie jest tak zwinna jak Mondeo, ale bardzo poprawna i stabilna. Opcjonalne fotele AGR to ekstraliga. Niezłe są silniki 2.0 (benzynowe i diesle) oraz benzynowe 1.5. Diesle 1.5 i 1.6 to dyskusyjny temat. System AdBlue może tu dać popalić w każdym silniku wysokoprężnym.



SKODA SUPERB **2015-2023 r.**
Ceny: od 29 tys. zł

Potężne rozmiary i taka właśnie ilość miejsca w kabinie. Wysoka ergonomia, niska utrata wartości i obszerna paleta silników. Miło zaskakują niewielkie (ale bardzo udane) 1.4 i 1.5 TSI. 2.0 TSI i TDI to też tutaj jednostki godne polecenia. Zawieszenie (zwykłe, w opcji oferowano aktywne DCC) jest trochę zbyt miękkie. Typowe są problemy z pompami cieczy chłodzącej oraz przekładni DSG łączonych ze słabszymi silnikami.



Pewnie i przyjemnie. Mondeo bardzo chętnie podąża za ruchami kierownicy. Niezwykle trudno wytrącić je z równowagi. A komfort jest wysoki.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Kilka sporych rozczarowań. Nietrwałe wtryskiwacze na szczęście zepsuły się jeszcze na gwarancji, a pęknięty w środku wadliwy filtr DPF udało się wymienić w ramach akcji serwisowej. Gdyby nie to, koszty byłyby ogromne. Za to świetna okazała się skrzynia (ale często zmieniano olej), nadal działa jak nowa. Niezbyt trwałe są klocki i tarcze, kiepskie są fabryczne akumulatory. Pasek rozrządu (w oleju) nie wyglądał podczas wymiany na zużyty, nie złuszczył się.



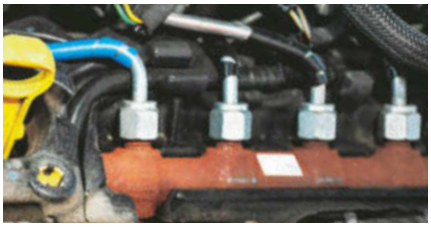
PASEK ROZRZĄDU pracujący w oleju wymusza naprawdę częste wymiany środka smarnego.



DŹWIGIENKI poziomowania świateł są niskiej jakości.



ZBIORNIK AdBlue wymieniono na koszt producenta (zepsuła się grzałka).



UKŁAD WTRYSKOWY w 2.0 EcoBlue na początku był wadliwy. Ale nawet poprawione wtryskiwacze są dość delikatne i niezbyt tanie.

Napęd rozrządu nie wymaga uwagi, a wymiana jest droga. Kiepskie filtry DPF i wtryskiwacze. **ocena: 2/5**

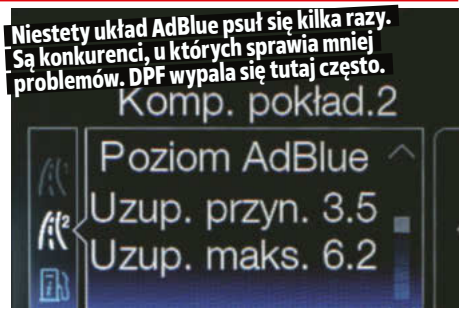
Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Przyjemne, a zarazem niezwykle stabilne prowadzenie
- Bardzo dobre wyciszenie silnika wysokoprężnego
- Sporo fizycznych przycisków na konsoli – to wygodne

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Średnia widoczność z kabiny, przeciętna zwrotność



Niestety układ AdBlue psuł się kilka razy. Są konkurenci, u których sprawia mniej problemów. DPF wypala się tutaj często.

Świetne auto w długie trasy, ale lubi też kręte drogi. Wyraźnie mniej pasuje do miasta. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
25 000-30 000	Diesle 1.5, 1.6 (są rzadkie) i 2.0 TDCi, benzynowe 1.5 EcoBoost. Duże przebiegi, „manuale".
40 000-45 000	1.5 EcoBoost z lat 2016-2018, niewysokie przebiegi. Diesle 2.0, ale często z PowerShift.
55 000-65 000	Można kupić 2.0 EcoBlue nawet z 2021-2022 roku. Wyraźnie więcej ST-Line czy Vignale.

Na wybór nie można narzekać. O ile szuka się diesla, bo odmiany benzynowe to ledwie 20% oferty. Tylko co czwarte Mondeo jest krajowe, ponad połowa to kombi. Widać, że zainteresowanie małymi i starszymi dieslami jest bardzo niskie. Napęd obu osi ma tylko 5% tych aut.

Ceny 1.5 EcoBoost i mniejszych diesli można mocno negocjować. Dużo aut „do rejestracji". **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY			
Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2020-2026			**32 000 zł**
2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE			
Data	**Przebieg**	**Opis czynności**	**Koszt**
02.2021	**21 000 km**	Wymiana jednego z czujników układu AdBlue (gwarancja).	0 zł
12.2021	**55 000 km**	Auto trafiło do ASO na lawecie. Wymiany wymagały trzy wtryskiwacze (udało się wywalczyć wymianę kompletu), znaleziono i usunięto też wyciek na uszczelniaczach półosi (ze skrzyni), wymieniono szwankujący akumulator. Wszystko na gwarancji.	0 zł
04.2022	**66 000 km**	Wymiana oleju w skrzyni automatycznej (dynamiczna).	1300 zł
10.2022	**91 000 km**	Ponowna wymiana akumulatora na gwarancji.	0 zł
04.2023	**111 000 km**	Wymiana przednich tarcz i klocków (to już drugi komplet klocków). Wykonano przegląd w ASO.	3400 zł
06.2023	**118 000 km**	Problemy z układem AdBlue. Diagnostyka wskazała, że problemem jest niesprawna grzałka w zbiorniku. Ponieważ auto miało pełną historię serwisu w ASO, po długich rozmowach z gwarantem udało się uzyskać nowy zbiornik w ramach gestu dobrej woli. Klient zapłacił tylko za wymianę i AdBlue.	1200 zł
11.2023	**133 000 km**	Ponowna wymiana oleju w skrzyni biegów (dynamiczna).	1300 zł
04.2024	**149 000 km**	Problemy z wypalaniem się filtra DPF. Właściciel miał informacje o akcji serwisowej, jednak ASO twierdziło, że nic o tym nie wie. Po rozmowie telefonicznej z przedstawicielstwem producenta właściciel udał się na SKP w celu zbadania spalin. Tam okazało się, że auto nie spełnia norm. Zaczęto od wgrania nowego oprogramowania, ale problem wrócił po kilkuset kilometrach. Finalnie wymieniono filtr na nowy w ramach akcji serwisowej. Kosztów związanych z dodatkową wizytą na SKP nikt właścicielowi nie chciał zwrócić. Nie przysługiwało też auto zastępcze.	120 zł
01.2025	**174 000 km**	Wymiana napędu rozrządu w niezależnym serwisie. Zdemontowano miskę oleju, okazała się czysta. Fabryczny pasek nie był złuszczony czy spękany. Oczywiście wymieniono olej z filtrem.	3800 zł
12.2025	**211 000 km**	Wymiana łączników stabilizatora i tylnych wahaczy.	2240 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**13 360 zł**
3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH			
Olej silnikowy wymieniano często, z reguły co 10-12 tys. km. Jeszcze raz zmieniano też olej w skrzyni automatycznej i akumulator.			**31 080 zł**
4. KOSZTY PALIWA			
Na dystansie 229 tys. km średnie spalanie wyniosło 6,4 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 14 656 l ON, cena uśredniona 6,22 za litr ON.			**91 160 zł**
PODSUMOWANIE KOSZTÓW			
Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)			**167 600 zł**
Utrata wartości (zakup: 119 tys. zł, obecna wartość: 42 tys. zł)			**77 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 229 tys. km			**244 600 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości			**0,73 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*			**1,07 zł**

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

PODSUMOWANIE

nasza ocena: 3/5

Ciężko jednoznacznie ocenić Mondeo. To obszerne, wygodne i świetnie prowadzące się auto. W tym egzemplarzu dużo udało się naprawić na gwarancji, ale nie każdy użytkownik 2.0 EcoBlue miał tyle szczęścia. Kilka typowych problemów tego silnika może mocno wydrenować portfel. A sporo kosztuje też wymiana napędu rozrządu, którego konstrukcja jest również daleka od idealnej.



motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 29 sierpnia 1976 roku

„Sąd uznał oskarżonego Mieczysława C. winnym zarzucanych mu czynów i skazał na karę 10 lat pozbawienia wolności i zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na lat 10”. Oskarżony naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Będąc w stanie nietrzeźwym, zjechał na lewą stronę jezdni i doprowadził do czołowego zdarzenia z Fiatem 125p. Śmierć poniosły cztery osoby, a sprawca uciekł z miejsca wypadku. Na komisariat zgłosił się po trzech dniach. Autor artykułu rozmawia ze skazanym rok po tym tragicznym zdarzeniu. Sprawca nie usprawiedliwia się, czuje się winny ludzkiej tragedii. Pracuje w więzieniu, z zarobków spłaca koszty sądowe. Takich historii było i niestety, mimo upływu lat, nadal jest wiele.

Seat – konkurent Fiata



Hiszpański Seat, zanim wszedł w skład Grupy VW, był blisko związany z Fiatem i produkował auta bazujące na włoskich projektach. I tak Seat 1200 Sport bazował na Fiacie 128 Sport, choć jego podobieństwo dotyczyło głównie zawieszenia oraz układu napędowego, a nadwozie było już całkowicie inne. Pod maską Seata 1200 Sport umieszczono silnik o pojemności 1300 cm^3 i mocy 67 KM, co pozwalało osiągnąć maksymalną prędkość 160 km/h.



W związku z zakazem ruchu ciężarówek w niedziele na poboczach szos w Austrii tworzą się kolejki wozów czekających końca weekendu. Na zdjęciu: fragment szosy wiedeńskiej Handelskai. fot. CAF — AP





Wzorowe tankowanie w 1976 roku: czekanie w kolejce, przygotowany samochód i płatność przy dystrybutorze.

CZEKAJĄC NA PALIWO

W tym wydaniu poruszono temat z pogranicza dobrych obyczajów i zasad... tankowania paliwa. Problemem okazywał się bowiem często panujący na stacjach bałagan, za który odpowiadali sami kierowcy. Najczęściej spotykanym złym zwyczajem było wpychanie się poza kolejką. Ale same stacje paliw też miały w tym swój udział. Aby usprawnić i przyspieszyć proces tankowania, sugerowano możliwość płacenia gotówką przy dystrybutorze. Niestety, w niektórych regionach obsługa stacji z dystansem podchodziła do takiego rozwiązania. A jakie były jeszcze „grzechy” kierowców? Wymienia się tu powolne podjeżdżanie i guzdranie się z otwieraniem wlewu paliwa. To wszystko niby drobiazgi, ale wpływające na komfort. Dziś też nie brakuje egoizmu, czego najczęstszym przykładem jest pozostawienie, a w zasadzie zaparkowanie zatankowanego auta przy dystrybutorze i beztroskie czekanie przy kasie na hot doga.

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

Jakość oparta na doświadczeniu

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

KolagenCito to produkt wzbogacony stworzony przez niemiecką firmę Reutter – producenta z ponad 110-letnią tradycją i doświadczeniem. Produkt powstał dzięki wiedzy doświadczonych ekspertów oraz nowoczesnym, wysokiej jakości procesom produkcyjnym, które gwarantują właściwy standard wykonania.

KolagenCito jest produktem opatentowanym. Masz pewność, że wybierasz oryginalny produkt pochodzący od renomowanego producenta.

Ponad 110-letnie doświadczenie firmy Reutter sprawia, że marka od pokoleń cieszy się zaufaniem konsumentów.

Zawarta w produkcie witamina C pomaga w prawidłowej produkcji kolagenu w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania kości, chrząstki, dziąseł, skóry oraz naczyń krwionośnych. Dodatkowo pomaga w prawidłowym funkcjonowaniu układu odpornościowego i w ochronie komórek przed stresem oksydacyjnym.

KolagenCito to doskonały wybór dla osób po 25. roku życia, które chcą świadomie dbać o swoją codzienną dietę i wybierają sprawdzone produkty. Do 3 pastylek do ssania dziennie – to wygodny sposób na wzbogacenie codziennej diety w kolagen i witaminę C.

Szukaj KolagenCito w aptekach oraz sklepach zielarskich i wybierz oryginalny produkt marki Reutter – od producenta z ponad 110-letnią tradycją.



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