UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 16/2026 (3799) 13•04•2026 cena 5,49 zł w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TESTY • PORADY • PORÓWNANIA

s. 4

Nowe Audi Q9

SUV, który zastąpi A8

TYLKO U NAS

PIERWSZY TEST

Honda Prelude

Wielki powrót japońskiego coupe – w najnowszej wersji przed osiągami stawia zużycie paliwa

s. 12

s. 32

PORADY

Test opon do SUV-ów

TEST

Od chińskich za 300 zł po modele marek premium

PORADY

Odśwież auto jak zawodowiec

- Drobne naprawy nadwozia
- Pielęgnacja wnętrza
- Poprawki mechaniczne

s. 28

UŻYWANE SAMOCHODY PRZECHODZĄCE DO HISTORII

TE AUTA ZNIKAJĄ JUŻ Z RYNKU

20 modeli

- Ciekawe samochody z różnych segmentów
- Nadchodzi ostatni moment na ich zakup

s. 40

PORADY

Czy to koniec diesli?

Lawinowo tracą udział w rynku, ale w salonach nie brakuje atrakcyjnych ofert

s. 24

PIERWSZY TEST

s. 20

BMW 216 Gran Coupe

PORÓWNANIE

1.5T Hybrid+

2.5 FHEV

s. 16

Ford Kuga kontra MG HS

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

9 770580 044602 16

Numer w sprzedaży do: 19.04.2026

eprasa.pl 09b[illegible]843

NAJMROCZNIEJSZE STRONY ŻYCIA

DO KUPIENIA W DOBRYCH PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY

eprasa.pl 09b9a2c843

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

Motor 16/2026 13 kwietnia

SPIS TREŚCI

magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Premiery Audi
Audi nie zwalnia tempa. Po licznych ubiegłorocznych debiutach szykuje kolejne niespodzianki, i to w różnych formatach. Zaprezentuje bowiem niewielkie auto elektryczne nawiązujące do A2 sprzed 25 lat i Q9 – SUV-a będącego... następcą A8.

PIERWSZA JAZDA

10 Renault Twingo

PORÓWNANIA, TESTY

12 Honda Prelude e:HEV
Fani motoryzacji kochają takie powroty, tym bardziej w czasach, kiedy większość nowości okazuje się elektrycznymi SUV-ami. Tymczasem Honda wprowadza do gamy coupe. Owszem, hybrydowe i oszczędne, ale dobrze znów widzieć Prelude na ulicy.

16 Ford Kuga kontra MG HS
Kompaktowy SUV MG, marki należącej dziś do Chińczyków, podbija polski rynek. W porównaniu z dopracowaną hybrydową Kugą szukamy odpowiedzi na pytanie, co stoi za takim sukcesem HS-a.

20 BMW 216 Gran Coupe
Nazwa Gran Coupe zapowiada emocje, a pakiet M Pro tylko podnosi oczekiwania. Ale czy w wariancie 216 o mocy 122 KM można na takie liczyć? Okazuje się, że nie jest tak źle.

PORADY

24 Ostatnie diesle
Diesel traci rynek w szybkim tempie, ale jeszcze zupełnie nie znika. W niektórych segmentach nadal jest najlepszym rozwiązaniem. Sprawdzamy, jakie auta z silnikami wysokoprężnymi są jeszcze dostępne w salonach.

28 Samodzielne odświeżenie auta
Nie trzeba inwestować dużych sum w detailing, ani być wyszkolonym ekspertem, żeby zadbać o auto. Czasami warto zainwestować swój czas, a efekty mogą zaskoczyć. Podpowiadamy, jak samodzielnie odświeżyć auto po zimie.

32 Test opon letnich do SUV-ów
Popularność SUV-ów przekłada się na zainteresowanie ogumieniem dedykowanym do tego typu aut. W naszym redakcyjnym teście sprawdzamy 8 modeli opon w rozmiarze 235/55 R18 z różnych półek cenowych. Od najtańszych chińskich po marki premium.

UŻYWANE

38 Cupra Formentor
Pierwszy model Cupry, który nie miał odpowiednika w gamie Seata, okazał się dużym przebojem. Debiutował w 2020 roku, więc coraz częściej pojawia się w ogłoszeniach używanych aut. Co do powiedzenia na temat Formentora mają jego użytkownicy?

39 Benzynowy silnik 1.2 Turbo D-4T

40 Samochody, których już nie ma
Niektóre z nich w swoim czasie miały status aut popularnych, inne nigdy nie podbiły rynku, ale były obecne na motoryzacyjnej scenie. Dziś stają się coraz rzadszym widokiem. To już ostatni moment, żeby zainteresować się tymi autami. Prezentujemy 20 modeli, które przechodzą do historii i sporadycznie pojawiają się w ogłoszeniach.

44 Porsche 911 (993)

STAŁE DZIAŁY

7 Wiadomości

46 Motor Retro

10

RENAULT TWINGO
Już dawno żaden samochód nie wzbudził tylu pozytywnych reakcji. A już tym bardziej elektryczny. Ale Francuzi potrafią połączyć nostalgię z przystępną technologią jak mało kto. Efekt tych zabiegów jest fantastyczny.

44

PORSCHE 911 (993)
Uchodzi za motoryzacyjne dzieło sztuki i ceni się podobnie. 911 generacji 993 ma status ikony za sprawą chłodzenia powietrzem i analogowego charakteru.

39

BENZYNOWY SILNIK 1.2 TURBO D-4T Downsizing w wydaniu Toyoty pojawił się w 2015 roku. Jednostka 1.2 turbo napędza takie popularne modele jak Auris i C-HR.

Auta w numerze

Audi Q9	4
BMW 216 Gran Coupe	20
Cupra Formentor	38
Cupra Raval	8
Ford Kuga 2.5 FHEV eCVT AWD	16
Ford Transit City	7
Honda Prelude e:HEV	12
MG HS Hybrid+	16
Porsche 911 (993)	44
Renault Twingo	10

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

motor **TYLKO U NAS WIZUALIZACJA**

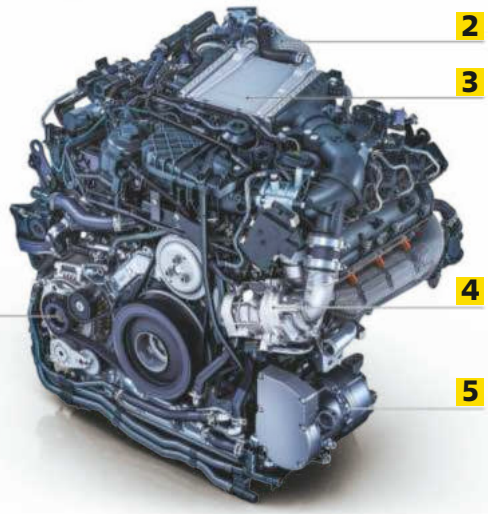
Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę

Kolejny rok prem

Testy Q9 prowadzone są już od dłuższego czasu, wraz z wykorzystującym te same rozwiązania nieco mniejszym Q7.

Q9 powinno mieć wyraźnie powyżej 5 m długości, podobnie jak konkurencyjne auta.

Kolejna ewolucja diesla 3.0 V6 TDI (EA897evo4 MHEV) powinna trafić też do Q9/Q7. Oto najważniejsze rozwiązania. 1 48-woltowy rozrusznik/alternator 2 sprężarka o zmiennej geometrii kierownic turbiny 3 intercooler 4 elektrycznie napędzany kompresor 5 elektryczna sprężarka klimatyzacji



eprasa.pl 09b9a2c843

ier

Audi Q9

SUV Q9 powinien zadebiutować około połowy 2026 roku, a do sprzedaży trafić pod jego koniec. Potężne rozmiary pozwolą zapewnić przestrzeń dla więcej niż pięciu osób, należy się zatem spodziewać także wariantów np. 6- czy 7-miejscowych.

Audi Q7

Obecna generacja Q7 ma już 11 lat, ale w tym roku pojawi się wreszcie jej następca. Jego wygląd będzie raczej stonowany – stylizacja stanie się wyraźnie zbieżna z innymi nowymi modelami, jak SUV-y Q5 czy sedan/kombi A6. Wśród silników znajdą się zapewne zarówno wersje spalinowe, jak i hybrydy plug-in o różnym poziomie mocy (obecnie Audi ma w gamie PHEV-y m.in. z jednostkami 2.0 R4 TFSI oraz 3.0 V6 TFSI).

Q7 już wielokrotnie udawało się uchwycić fotografom-szpiegom, w tym niemal bez kamuflażu.

Audi nie zwalnia tempa – choć ubiegły rok obfitował w nowości, ten będzie równie intensywny. Pojawią się m.in. dwa duże SUV-y, w tym pierwsze Q9.

Miniony, niełatwy dla branży motoryzacyjnej rok Audi zakończyło generalnie w dobrej kondycji. Dane ujawnione na konferencji go podsumowującej wskazują, że obrót wzrósł do 65,5 mld euro (+1,5%), ale zysk okazał się mniejszy niż w 2024 r. (3,4 mld euro; -13,6%). Jeśli zaś chodzi o globalną sprzedaż aut, to osiągnęła ona 1,62 mln egzemplarzy i była niższa w porównaniu z wynikiem z roku 2024 o 2,8%. Pod tym względem Audi plasuje się na trzecim miejscu wśród wielkiej niemieckiej trójki marek premium: numerem jeden pozostaje BMW (2,16 mln szt.; -1,4%), natomiast drugą pozycję zajmuje Mercedes (1,8 mln szt.; -9%).

Ostatnie dwa lata były dla Audi wyjątkowo intensywne, jeśli chodzi o odmłodzenie gamy – pojawiło się w niej wiele zmodernizowanych i całkiem nowych modeli (choćby A5, A6, A6 e-tron, Q3, Q5, Q6 e-tron).

W 2026 r. Audi kontynuuje ofensywę modelową. Oficjalnie potwierdzono m.in. debiut nowego flagowego SUV-a, który w ofercie znajdzie się powyżej, dotychczas największego, Q7. Ten samochód będzie wręcz skrojony na takie rynki jak USA (który powinien być dla niego najważniejszym), ale znajdzie się także w europejskich salonach marki. Poza tym, że będzie pełnił rolę topowego SUV-a Audi, ma też inne zadanie do spełnienia – de facto zastąpi bowiem A8, którego nowa generacja ma nie powstać. Tym samym po niemal czterech dekadach kończy się kariera limuzyn segmentu luksusowego Audi i na placu boju pozostaną Mercedes klasy S oraz BMW serii 7. Audi najwyraźniej uznało, że niska sprzedaż A8 (i generalnie w tej klasie aut) nie uzasadnia tworzenia następcy. W końcu to wielkie SUV-y są znacznie chętniej wybierane i to w nie warto inwestować środki. Q9 pozwoli Audi wreszcie rywalizować w segmencie, w którym dotąd nie było obecne. Za bezpośrednich konkurentów będzie mieć Mercedesa GLS, BMW X7 czy Range Rovera. Q9 zostanie zbudowane, podobnie jak Q7, na przekonstruowanej architekturze MLBevo, czyli Premium Platform Combustion. Pozwala ona na stosowanie zarówno

eprasa.pl 09b9a2c843

klasycznych napędów spalinowych, jak i hybrydowych typu plug-in (z pojemną baterią i zasięgiem w trybie EV ok. 100 km). Zapewne te drugie będą odgrywać szczególną rolę w USA, natomiast w Europie w tej klasie samochodów nadal ważne są jednostki wysokoprężne i z takim silnikiem Q9 trafi na rynki Starego Kontynentu.

Na konferencji podsumowującej 2025 r. poza premierą Q9 potwierdzono też tegoroczne debiuty elektrycznego A2, zmodernizowanego Q4 e-trona oraz nowej generacji Q7. Ale zapewne to nie wszystkie nowości Audi, jakie zostaną pokazane. Można się np. spodziewać RS 6. Firma mocno stawia także na rynek chiński i tam pojawią się np. A6L e-tron oraz drugi model lokalnej marki AUDI – E7X.

TEKST: ADAM SZCZEPANIAK

ZDJĘCIA: AUDI, SH PROSHOTS; WIZUALIZACJE: AVARVARII

To na razie jedyne oficjalne zdjęcie nowego A2, ale widać na nim charakterystyczny profil tyłu.

Audi A2 e-tron

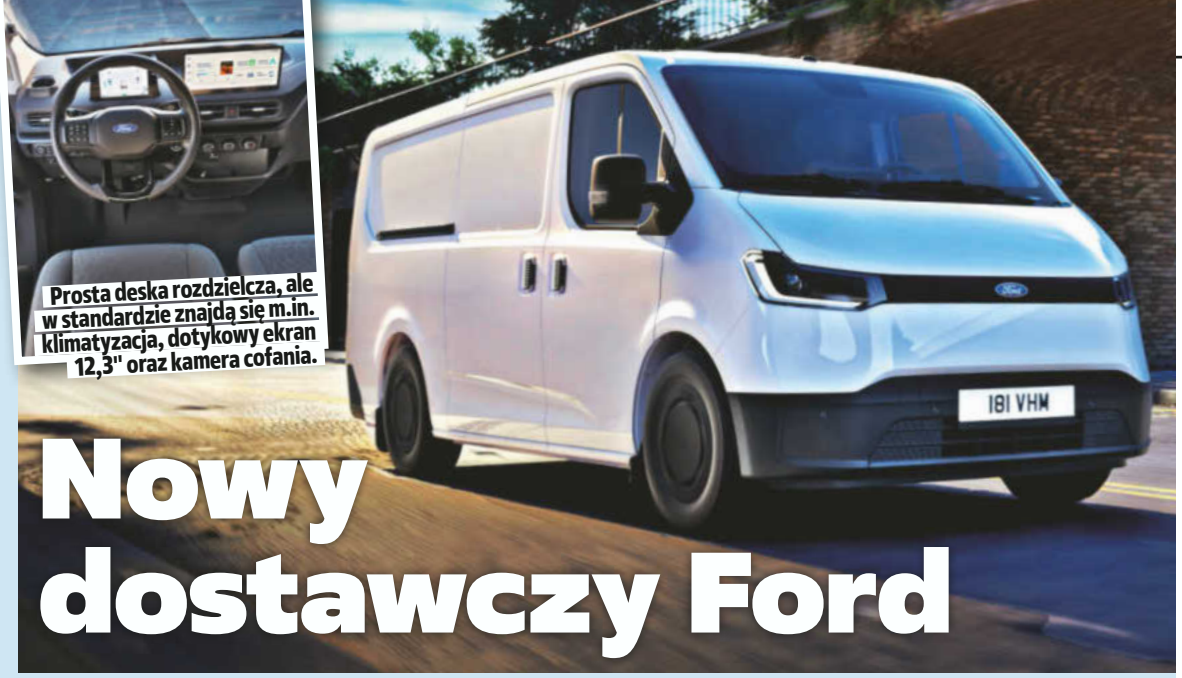
Trend polegający na oferowaniu mniejszych i przystępniejszych cenowo aut elektrycznych jest coraz bardziej widoczny, zatem nawet producenci premium chcą mieć w ofercie tego rodzaju modele. Audi podało, że jego nowy podstawowy „elektryk" będzie się nazywał A2 i zadebiutuje jesienią. Można przypuszczać, że auto powstaje na platformie MEB (RWD) i będzie blisko spokrewnione np. z VW ID.3 (oczywiście najpewniej już z jego zmodernizowaną wersją Neo, z ulepszoną elektroniką i napędami).

Audi Q4 FL

Kompaktowy elektryczny crossover Audi ma pięć lat, zatem przyszedł czas na jego face lifting. W designie zewnętrznym nie należy się spodziewać rewolucji (co zresztą sugeruje niewielki kamuflaż samochodów testowych), ale w kabinie zmiany będą bardziej znaczące i wygląda na to, że zostanie ona upodobniona np. do tej z Q3. Q4 e-tron powinno ponadto otrzymać unowocześniony napęd oraz udoskonalone rozwiązania z szeroko rozumianej elektroniki. Debiut nastąpi zapewne już wkrótce.

W kabinie zajdą spore zmiany – pojawi się m.in. duży panoramiczny ekran.

eprasa.pl 09b9a2c843



Prosta deska rozdzielcza, ale w standardzie znajdą się m.in. klimatyzacja, dotykowy ekran 12,3" oraz kamera cofania.

Nowy dostawczy Ford

- **Transit City to elektryczny model średniej wielkości**
- **Auto opracowano wraz z chińskim partnerem JMC**

Rozbudowana gama aut użytkowych Forda zostanie poszerzona o kolejny model – Transita City. Samochód został stworzony przede wszystkim do zastosowań w transporcie miejskim i ma być tańszą alternatywą np. dla tej samej klasy E-Transita Custom. Nowe auto zostało zbudowane wraz z chińską firmą JMC i bazuje na architekturze/platformie jednego z jej modeli (najpewniej jest to E-Fushun, choć tego nie podano). Transit City będzie produkowany w Państwie Środka, a jego transport do Europy ma zajmować około 2-3 miesięcy.

Do wyboru będą trzy wersje nadwoziowe: Van L1H1 (długość 498,5 cm, rozstaw osi 306 cm, pojemność ładunkowa 6,4 m³, ładowność 1085 kg), Van L2H2 (długość 528,5 cm, rozstaw osi 336 cm, pojemność ładunkowa 8,5 m³, ładowność 1275 kg) oraz podwozie z kabiną (długość 520 cm, rozstaw osi 336 cm).

Transit City ma przedni napęd, 150-konny silnik oraz akumulator trakcyjny LFP (firmy CATL) o pojemności 56 kWh (ładowanie prądem zmiennym do 11 kW lub stałym do 67 kW (niestety nie przewidziano funkcji V2L). Do dyspozycji jest system one pedal drive (rekuperacja do pełnego zatrzymania). Maksymalny zasięg ma wynosić 254 km (według Forda 90% aut tego segmentu przejeżdża do 110 km dziennie).

Auto będzie oferowane w jednej specyfikacji (bez opcji). Ceny powinny być znane wkrótce, a przyjmowanie zamówień ma ruszyć w II kwartale br.

Podwozie do zabudowy pozwoli na tworzenie wielu wariantów, m.in. z otwartą skrzynią ładunkową.

W wersjach Van mieści się od 6,4 do 8,5 m³ ładunku. Okresy międzyprzeglądowe wynoszą dwa lata lub 40 tys. km.

Plany zmian w egzaminach

Przedstawiciele ministerstwa infrastruktury ogłosili plany poważnych zmian w egzaminach na prawo jazdy. Jak powiedział wiceminister tego resortu Stanisław Bukowiec: „Od ostatniej poważnej zmiany w systemie egzaminowania kierowców upłynęło 13 lat. Na bazie dotychczasowych doświadczeń polskich i europejskich postanowiliśmy ten system zreformować, gdyż wymaga gruntownych zmian". Największe zajdą w egzaminach na kategorię B prawa jazdy. Zostanie zlikwidowana cześć praktyczna egzaminu na placu manewrowym. Najważniejsza stanie się ocena umiejętności w realnym ruchu drogowym, także w zakresie manewrów (kursanci szkół nauki jazdy, zwłaszcza w początkowej fazie szkolenia, nadal będą ćwiczyć na placu manewrowym). Egzamin teoretyczny na prawo jazdy też ma być dogłębnie zreformowany. Przede wszystkim zostanie ograniczona liczba pytań, a te mają odpowiadać aktualnym realiom ruchu drogowego. Pytania i odpowiedzi będą jawne, a ich liczba w katalogu zostanie zmniejszona (obecnie jest ich ponad 3,5 tys.).

Zmiany mają w założeniu objąć także część teoretyczną egzaminu.

W SKRÓCIE

iX3 autem roku

SUV BMW Neue Klasse, czyli iX3, został wybrany samochodem roku w konkursie World Car of the Year przez jury 98 dziennikarzy motoryzacyjnych z 33 krajów (w tym dwóch z Polski). Na razie jest on oferowany w jednej wersji napędowej 50 xDrive (4x4, 469 KM, 108,7 kWh, zasięg 805 km), ale na rynku brytyjskim już ogłoszono pojawienie się kolejnej, o oznaczeniu 40. Ma ona tylny napęd, silnik 320 KM i baterię 82,6 kWh (zasięg: 632 km).

A390 wycenione

A390 to kolejny po A290 (czyli sportowym wariancie Renault 5) elektryczny model Alpine. Auto ma napęd 4x4 realizowany przez trzy silniki: jeden z przodu i dwa z tyłu. Właśnie podano jego polskie ceny. Na razie można kupić tylko bazową wersję GT, oferującą systemowe 400 KM (0-100 km/h w 4,8 s) i kosztującą 298 900 zł. Otwarcie zamówień na 470-konną GTS (cena od 338 900 zł) przewidziano dopiero na IV kw. 2026 r. Obie mają baterię 89 kWh i zasięg do 555 km.

Z nowym silnikiem

Mazda zmodernizowała modele 3 oraz CX-30. Najważniejsze jest wprowadzenie do gamy 2,5-litrowego czterocylindrowego silnika benzynowego ze wsparciem instalacji MHEV (140 KM), który może być łączony zarówno ze skrzynią manualną, jak i automatyczną. Mazda 3 2.5 (htb/sedan) kosztuje od 112 200/120 200 zł (man./aut.), zaś ceny CX-30 2.5 rozpoczynają się od 120 400/128 400 zł (man./aut.). To o 4 tys. zł mniej niż odmiany z jednostką 2.0 R4 (186 KM).

Zdjęcia: producenci, archiwum

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazynAuto.pl

eprasa.pl 09b9a2c843

Przyszłe premiery

BMW serii 7 fl
Zmodyfikowana seria 7 ma zadebiotować już wkrótce .

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
Volkswagen ID. Polo	2026

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Alfa Romeo Giulia	2026
Audi A2 e-tron	2026
Audi A6 allroad quattro	2026
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
BMW serii 7 (fl; fot.)	2026
Ferrari Luce	2026
Hyundai Ioniq 3	2026
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C EV	2026
Mercedes-AMG GT 4Door	2026
Renault Megane E-Tech (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Alfa Romeo Stelvio	2026
Audi Q4 (fl)	2026
Audi Q7	2026
Audi Q9	2026
Bentley SUV EV	2026
BMW iX1	2027
BMW iX4	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2027
Dacia miejski BEV	2026
Fiat Panda XL	2026
Hyundai Tucson	2026
Kia XCeed (fl)	2026
Lancia Gamma	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2026
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Range Rover (fl; fot.)	2027

W 2027 r. Range Rover powinien pojawić się w wersji po modernizacji.

Skoda Epiq	2026
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026

Zdjęcia: producenci, SH Proshots, archiwum

Debiut Cupry

- Pierwsze auto grupy Volkswagena na nowej płycie podłogowej MEB+
- W gamie znajdą się cztery wersje silnikowe, w tym usportowiona VZ, i dwa akumulatory do wyboru

Inaczej niż w przypadku np. ID. Polo, w Ravalu nie zastosowano fizycznego panelu klimatyzacji. System multimedialny korzysta z rozwiązań Androida.

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Raval może mieć matrycowe reflektory. Logotypy marki są podświetlane, tak z przodu, jak i z tyłu.

Fiat 600 z nowym silnikiem

■ Gamę miejskiego crossovera Fiata rozszerzono o interesującą wersję. Zastosowano w niej zmodernizowany benzynowy silnik 1.2 R3 turbo (100 KM i 205 Nm). Co ciekawe, połączono go z manualną sześciobiegową przekładnią, a nie z automatyczną (są w nią wyposażone nadal oferowane odmiany MHEV 110 oraz 145 KM). Tak „zmotoryzowany" model 600 przyspiesza od 0 do 100 km/h w 10,6 s i może się rozpędzić do 184 km/h. Średnie zużycie paliwa wynosi 5,7 l/100 km. Nowy wariant napędowy jest oferowany w 5 wersjach wyposażenia (w tym limitowanej Street), a ceny rozpoczynają się od 98 900 zł.

Jeździmy trzeźwi

■ Według najnowszego raportu Instytutu Transportu Samochodowego (który powstał w ramach europejskiego projektu Trendline) polscy kierowcy w minimalnym odsetku wsiadają za kierownicę pod wpływem alkoholu. Badania prowadzono w 2024 r. w 96 lokalizacjach – na autostradach, drogach ekspresowych, w obszarze zabudowanym i poza nim, w dni robocze i weekendy oraz w dzień i w nocy. Pomiarem trzeźwości zostało objętych 4604 kierowców aut osobowych, wśród których 4596 (99,8%) nie prowadziło pod wpływem alkoholu.

eprasa.pl 09b9a2c843

Raval

Do tej pory wszystkie tworzone od podstaw jako elektryczne auta grupy Volkswagena wykorzystywały platformy z napędem tylnym (w tym z możliwością stosowania układu 4x4). Teraz, wraz z wprowadzeniem gamy niewielkich modeli, których pierwszym seryjnym przedstawicielem jest Raval, zastosowano płytę MEB+, a w niej silnik przekazuje moment obrotowy na przednie koła. Wkrótce pojawią się kolejne modele oparte na tej architekturze: VW ID. Polo oraz ID. Cross, a także Skoda Epiq.

Cupra Raval ma następujące rozmiary: długość 404,6 cm, szerokość 178,4 cm, wysokość 151,8 cm, rozstaw osi 260 cm. Dzięki temu, że wszystkie komponenty układu wysokonapięciowego znajdują się z przodu, udało się wygospodarować duży bagażnik: ma on 441 litrów, włącznie z głębokim schowkiem pod podłogą.

Raval będzie oferowany w czterech wersjach, z nowej generacji silnikami o oznaczeniu APP 290 oraz systemem One-pedal Driving (automatyczna rekuperacja aż do zatrzymania). Te z jednostkami o mocy 116 (Raval) oraz 135 KM (Raval Plus) korzystają z akumulatora trakcyjnego LFP o pojemności 37 kWh, który można ładować z mocą 11 kW (AC) i 50/88 kW (wyższa wartość dla odmiany 135 KM). Dla obu podano zasięg na poziomie 300 km. Warianty generujące 211 (Endurance) oraz 226 KM (VZ) zostały wyposażone w baterie NMC o pojemności 52 kWh (ładowanie AC 11 kW, DC 105 kW). Ich zasięg wynosi, odpowiednio, 450 i 400 km. Na razie podano osiągi tylko dla topowej odmiany VZ, która przyspiesza od 0 do 100 km/h w 6,8 s oraz uzyskuje prędkość maksymalną 175 km/h. Została ona wyposażona m.in. w adaptacyjne zawieszenie DCC, mechanizm różnicowy z elektroniczną blokadą oraz 19-calowe felgi z szerszymi niż w pozostałych wersjach oponami 235.

Raval korzysta z nowego systemu informacyjno-rozrywkowego opartego na Androidzie (ekrany: wskaźników 10,25 cala, centralny – 12,9"). Auto będzie oferowane z czterema rodzajami wykończenia kabiny, w siedmiu kolorach nadwozia (w tym z lakierami opalizującym, dwoma matowymi, a także z dachami w dwóch odcieniach), z felgami 17-, 18- i 19-calowymi.

Rynkowy debiut przewidziano na lato br., a cena ma wynosić od ok. 100 tys. zł.

W wyższych wersjach Ravala zastosowano kubełkowe siedzenia.

Pod podłogą bagażnika znajduje się jeszcze duży, foremny schowek.

Dynamiczna, typowa dla Cupry stylizacja. Długi rozstaw osi, krótkie zwisy.

Kia EV2: polskie ceny

W standardzie są wskaźniki 12,3", ekran do sterowania klimatyzacją 5,3" oraz wyświetlacz centralny 12,3".

■ EV2 ma długość 406 cm i rozstaw osi 257 cm. Pojemność bagażnika wersji pięcioosobowej/czteroosobowej (z trzy-/dwumiejscową kanapą) wynosi 362 litry, zaś czteroosobowej (z przesuwanymi fotelami z tyłu) – od 321 do 403 l. Podstawowa wersja napędowa Kii EV2 ma akumulator trakcyjny o pojemności 42,2 kWh oraz silnik generujący 146 KM i 250 Nm. Przyspiesza od 0 do 100 km/h w 8,5 s (ze stalowymi 16-calowymi felgami; z innymi: 8,7 s), a średni zasięg wg WLTP to 308-317 km. Z kolei odmiana z pojemniejszą baterią 61 kWh ma, ku zaskoczeniu, mniejszą moc 135 KM (ale też 250 Nm), do 100 km/h rozpędza się w 9,5-9,7 s. W tym przypadku zasięg to 413-453 km. Obie wersje EV2 uzyskują prędkość maksymalną 160 km/h. Kia zaznacza, że dostawy aut w bazowej wersji wyposażenia Light (cena od 99 900 zł w promocji, 116 200 zł poza nią) oraz z baterią 61 kWh rozpoczną się w sierpniu br.

Wersja	Silnik	Cena prom.
Light	146 KM/42,2 kWh	od 99 900 zł
Air	135 KM/61 kWh	od 134 900 zł

Skoda wyprzedziła Toyotę w Europie

■ W ciągu pierwszych dwóch miesięcy 2026 r. w 31 krajach Europy (UE, EFTA, Wielka Brytania) zarejestrowano 1 940 321 nowych samochodów osobowych, mniej o 1% niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Wśród 36 marek ujmowanych w raporcie ACEA zaledwie 11 zwiększyło sprzedaż (najwięcej BYD, o 162,7%). Spośród tych, które tracą, najbardziej dotkliwy spadek jest udziałem Mitsubishi: -41,4%. Niezagrożonym liderem pozostaje Volkswagen, ale zmiana zaszła za to na drugim stopniu podium – Skodzie wreszcie udało się wyprzedzić Toyotę. Stało się to możliwe m.in. dzięki bardzo dobrej sprzedaży samochodów elektrycznych. Na przykład Elroq w ciągu dwóch miesięcy znalazł niemal 17 tys. nabywców i tylko minimalnie ustępuje liderce, Tesli Model Y.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W EUROPIE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-II 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-II 2025 r.) [proc.]	
1	Volkswagen	200 720	-7,8	↓
2	Skoda	130 437	+14,0	↑
3	Toyota	128 922	-5,9	↓
4	BMW	107 996	-6,4	↓
5	Renault	104 995	-2,0	↓
6	Peugeot	104 187	-6,5	↓
7	Audi	96 272	+0,9	↑
8	Mercedes	87 490	-0,7	↓
9	Kia	76 680	-1,5	↓
10	Dacia	68 252	-29,3	↓

Źródła: ACEA

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazynAuto.pl

eprasa.pl 09b9a2c843

Renault Twingo

motor PIERWSZA JAZDA

Najtańszy „elektryk” w gamie Renault
Precyzyjne prowadzenie, praktyczne wnętrze i oszczędny silnik to jego asy

Twingo zbudowano na uproszczonej wersji platformy AmpR Small znanej z Renault 5 – a inżynierowie Renault byli wręcz obsesyjnie skupieni na „właściwym dopasowaniu do potrzeb” podczas opracowywania konstrukcji. W efekcie powstał samochód, który jest dokładnie tak duży, tak mocny i tak dobrze wyposażony, jak to konieczne do jego przeznaczenia. To bardzo odświeżające, bo większość producentów zapomniała już, jak budować lekkie, „odchudzone” auta.

Pewne kompromisy oczywiście wprowadzono, ale to niemal nieuniknione w przypadku taniego elektrycznego auta miejskiego. Najważniejsze jest to, że Renault ograniczyło koszty tam, gdzie kierowca tego nie odczuje. Twingo zdecydowanie nie sprawia wrażenia niedokończonego, czego nie można powiedzieć o innym elektrycznym modelu segmentu A z grupy Renault, czyli Dacii Spring.

Weźmy na przykład tylne zawieszenie. Zamiast przenosić bezpośrednio wielowahaczowy układ z Renault 5, Renault dostosowało platformę tak, aby wykorzystać belkę skrętną z modelu Captur. Dzięki temu Twingo jest tańsze w produkcji, szybsze w montażu i lżejsze o 7 kg. Co ważne, prostsza konstrukcja nie wpłynęła znacząco ani na komfort, ani na prowadzenie.

Osiągi Twingo nie robią takiego wrażenia jak w większych „elektrykach”, ale w swoim naturalnym środowisku są w zupełności wystarczające. Do dyspozycji jest silnik elektryczny zamontowany przy przedniej osi o mocy 80 KM i momencie obrotowym 175 Nm Pozwala to na przyspieszenie 0-100 km/h w 12,1 sekundy i osiągnięcie prędkości maksymalnej 130 km/h. Same liczby nie oddają jednak pełnego obrazu. Cały moment obrotowy dostępny jest natychmiast po wciśnięciu gazu, a ponieważ silnik ma niewiele masy do rozpędzenia, Twingo potrafi zostawić większość benzynowych hatchbacków na światłach. Powyżej 80 km/h zaczyna brakować mu tchu, ale przy odrobinie cierpliwości bez problemu utrzyma prędkość autostradową około 110 km/h.

Każda wersja Twingo wyposażona jest w ten sam akumulator o pojemności 27,5 kWh, który według Renault zapewnia zasięg do 263 km. Nasze pierwsze wrażenia sugerują, że rzeczywiste wyniki niewiele odbiegają od tej deklaracji.

Zza kierownicy to auto jest po prostu znakomite. Głównie dlatego, że dzieli tak wiele cech ze świetnym R5. Jednak dzięki temu, że Twingo jest o około 200 kg lżejsze nawet od podstawowej „piątki”, okazuje się znacznie zwinniejsze i wyraźnie bardziej „zabawowe” w prowadzeniu. Warto pamiętać, że waży zaledwie 1200 kg, co w świecie samochodów elektrycznych jest naprawdę niewielką wartością.

Za to Twingo jest niesamowicie lekkie i zwinne w prowadzeniu. Na krętej drodze będzie żywo reagować na zmiany nawierzchni, niemal „pracując” pod kierowcą. Co więcej, dzięki niewielkiej baterii 27,5 kWh znacznie łatwiej manipulować środkiem ciężkości, zarówno gazem, jak i hamulcem. Mówiąc prościej: jeśli masz trochę fantazji (i ciężką nogę), tym małym autem można robić naprawdę efektowne rzeczy na drodze. Minus? Nieco za silne wspomaganie, które jest doskonałe w mieście, ale przy wyższych prędkościach wprowadza trochę nerwowości.

TEKST: LUKE WILKINSON, ZDJĘCIA: RENAULT

Twingo obsługuje ładowanie prądem stałym o mocy do 50 kW. To wystarczy, by naładować baterię od 10 do 80% w około 30 minut.

DANE TECHNICZNE	TWINGO
Silnik	elektryczny
Maksymalna moc	82 KM
Maksymalny moment obrotowy	175 Nm
Zasięg	do 263 km
Czas ładowania (15-80%, DC)	0:30
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	130 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,1 s
Średnie zużycie energii	12,2 kWh/100 km
CENA	**NIEUSTALONA**

motor NASZYM ZDANIEM

Samochody dla wielu z nas są teraz nudniejsze niż kiedykolwiek. Przepisy dotyczące emisji spalin zdusiły kreatywność w branży motoryzacyjnej. Ale Twingo jest inne. Daje więcej radości z jazdy, niż można oczekiwać od taniego auta elektrycznego. Oby tylko jego cena była faktycznie sensowna (poniżej 100 tys. zł).

Nowa interpretacja Twingo to więcej niż tylko nostalgia. To świetne auto miejskie nowych czasów. Renault przywraca nadzieję, że segment najmniejszych aut przetrwa i być może przekona sceptyków, że elektryczny napęd może mieć sens. Zwłaszcza w mieście.

Luke Wilkinson, CAR

OCENA ★★★★★

eprasa.pl 09b9a2c843

Jeśli tak ma wyglądać kokpit taniego auta elektrycznego, to nie mamy nic przeciwko. Duży plus za pokrętła obsługi klimatyzacji, minus za brak środkowego nawiewu. Dźwignia wyboru kierunku jazdy na kolumnie kierownicy, tak jak w Renault 4 i 5.

Ciekawe tkaniny i elementy w kolorze lakieru nadwozia sprawiają, że Twingo nie daje odczuć budżetowego charakteru.

Czytelna grafika zegarów przekazuje kierowcy podstawowe informacje.

W kabinie nie zabrakło wielu półek i schowków (ich pojemność to 19 l).

Składany fotel pasażera pozwala na transport długich przedmiotów.

Jak w pierwowzorze – dwa miejsca z tyłu, przesuwana kanapa i zaskakująco dużo przestrzeni dla pasażerów.

REKLAMA

KUMHO TIRE

KUP OPONY KUMHO I ZGARNIJ 100 ZŁ!

Razem w bezpieczną podróż

ECSTA SPORT ECSTA SPORT S

Więcej informacji w Regulaminie promocji na https://kumho.openbenefit.pl/help/terms-of-service#/

eprasa.pl 09b9a2e813

Jakie czasy, takie

Jeszcze niedawno coupe musiały zapewniać frajdę z jazdy, dziś dbają o... normy emisji spalin. Nowa Honda Prelude jest dzieckiem swoich czasów – oszczędna, dopracowana i hybrydowa. Ale potrafi przypomnieć, że takie auta wciąż mają sens.

Powrót po latach

Honda Prelude zadebiutowała 24 listopada 1978 r. Pod względem technicznym bazowała na 2. wcieleniu Civica i pozostawała w sprzedaży do 1982 r., znajdując ponad 170 tys. nabywców. Z generacji na generację to coupe stawało się większe i nowocześniejsze. Co istotne, było pierwszym seryjnym autem z systemem tylnej osi skrętnej, który pojawił się w Prelude III. Kolejne wcielenie tego auta w końcu oficjalnie trafiło do Europy. Wyróżniało się sportowym wyglądem, a technicznie bazowało na Hondzie Accord. Zastąpiło je Prelude V, które pozostawało w produkcji od 1996 do 2001 r.

Honda Prelude I mierzyła zaledwie 409 cm, oferowała silniki o mocy 80-90 KM.

Przedostatnie wcielenie miało wysokoobrotowe jednostki napędowe (133-220 KM).

eprasa.pl 09b9a2c843

coupe

m motor PIERWSZY TEST

Honda Prelude była wytwarzana od 1978 do 2001 r. Później świat o niej zapomniał na ponad 20 lat. Najnowsza, 6. generacja tego auta pojawiła się w 2025 r. i jako pierwsza w historii otrzymała napęd hybrydowy.

Mimo że można na to kręcić nosem, dobrze, że ten samochód w ogóle powstał. W końcu w dzisiejszych czasach najważniejsze nie są emocje, lecz emisja dwutlenku węgla do atmosfery. Z tego względu Japończycy nie sięgnęli w swoim coupe po 2-litrową, turbodoładowaną jednostkę napędową, znaną z Civica Type R, lecz po coś o wiele bardziej przyziemnego.

Oszczędna hybryda

Pod maską Prelude pracuje hybrydowy układ napędowy, składający się z dwóch silników elektrycznych, z których jeden działa jako generator prądu, a drugi – 184-konny – wprawia w ruch przednie koła. Do tego dochodzą przekładnia CVT oraz wolnossąca jednostka benzynowa (143 KM), odpowiadająca głównie za doładowywanie akumulatora trakcyjnego o pojemności 1,05 kWh.

Całość działa bardzo płynnie, łagodnie i cicho. Reakcje na gaz są szybkie, choć po dociśnięciu prawego pedału do podłogi trzeba się liczyć z chwilową zwłoką, nim napęd rozwinie pełnię swoich możliwości.

Prelude zaskakuje oszczędną naturą, szczególnie w mieście, gdzie nietrudno o zużycie paliwa na poziomie 5,5-7,0 l/100 km. W trasie wynosi ono ok. 5,7 l/100 km, natomiast na autostradzie trzeba liczyć się z ok. 8,5-9,0 l/100 km. Zbiornik paliwa mieści zaledwie 40 l, ale dzięki wstrzemięźliwości Prelude wydaje się wystarczający.

Przekładnia CVT niezależnie od trybu jazdy (4 do wyboru) sili się na symulowanie zmian biegów, co wychodzi jej naprawdę dobrze. Osiągi są solidne, choć nie zawsze. Najlepszy uzyskany czas przyspieszenia 0-100 km/h wynosi 7,7 s, ale w tym miejscu należy postawić gwiazdkę z dopiskiem – przy wysokim poziomie prądu w akumulatorze trakcyjnym. Kolejne próby rozpędzania okazują się już gorsze, by za 7. razem Prelude „setkę" osiągnęło w niemal 10 s.

Emocje na życzenie

Choć napęd tego japońskiego coupe pozytywnie zaskakuje poziomem dopracowania, brakuje tutaj jednego, czyli emocji. Ale Honda ma na to odpowiedź w postaci technologii S+ Shift. Dzięki niej Prelude otrzymuje możliwość symulowania zmian biegów za pomocą łopatek przy kierownicy (normalnie służą do zarządzania rekuperacją), zintegrowaną ze sztucznym dźwiękiem.

Jak to działa? Nadspodziewanie dobrze. Odgłosy jednostki napędowej są przekonujące i świetnie zestrojone z wirtualnymi biegami, których zmiana następuje w oka mgnieniu. Nie ma tutaj w pełni niezależnego trybu ręcznego, więc jeśli kierowca zapomni o wbiciu wyższego przełożenia, zrobi to za niego komputer. Mimo tego S+ Shift pozwala poczuć emocje, które przez lata były wpisane w naturę coupe.

Bez sportowych doznań

Na drodze Prelude absolutnie nie stara się zapewnić sportowych doznań. Owszem, ma bezpośredni i przyjemnie zestrojony układ kierowniczy (2,2 obrotu od oporu do oporu), który dobrze buduje progresję. Dzięki rozdzieleniu zwrotnicy od amortyzatora przednie opony lepiej przylegają do nawierzchni w zakrętach, co skutkuje m.in. większą ilością informacji zwrotnych.

Prelude prowadzi się stabilnie, przewidywalnie i z dużym poczuciem lekkości. Chętnie zmienia kierunek jazdy, niemal się nie przechyla, a podsterowność pojawia się w nim późno i jest łatwa do opanowania. ESP można tylko teoretycznie dezaktywować – nawet po „wyłączeniu" zawsze czuwa w tle.

Pomimo swojego spokojnego charakteru coupe Hondy na odjęcie nogi z gazu w skręcie reaguje „wesołym zamiataniem" tyłem, a to oznacza odrobinę frajdy z jazdy. Tarcze Brembo pochodzą wprost z Civica Type R i są skuteczne (36,3 m ze 100 km/h po rozgrzaniu). Niestety, przy wytracaniu prędkości z maksymalną siłą Honda nieco za bardzo nurkuje.

W stronę komfortu

Adaptacyjne zawieszenie stanowi idealny kompromis pomiędzy komfortem a prowadzeniem. Elementy sprężyste pracują cicho, a na równych drogach obcowanie z Prelude jest przyjemnym doznaniem. Owszem, czuć, po jakiej nawierzchni jedzie to auto, ale większość nierówność tłumi ono szybko i sprawnie.

Prelude ma mocno opadającą linię dachu i zaledwie 135 cm wysokości. Z tyłu prezentuje się bardzo sportowo.

Wolnossący silnik o pojemności 2.0 przede wszystkim doładowuje akumulator trakcyjny, ale może również napędzać przednie koła.

eprasa.pl 09b9a2c843

W prędkościomierz i obrotomierz wpisano pola wyświetlające wybrane informacje. Zegary przekonują swoją prostotą.

System multimedialny ma proste menu i mało współczesną grafikę. Z Android Auto łączy się wyłącznie za pomocą kabla.

Dobrze wykończoną deskę rozdzielczą praktycznie w całości przejęto z Civica. Wyróżnia się fizycznymi przełącznikami klimatyzacji czy trybów jazdy. Kierownicę umieszczono niemal pionowo.

Zamiast dźwigni skrzyni CVT – panel z przyciskami. Ich obsługa jest mniej intuicyjna niż klasycznej „wajchy"

Tym przyciskiem uruchamia się możliwość zmiany przełożeń za pomocą łopatek przy kierownicy. S+ Sport potrafi tchnąć w Prelude nieco emocji.

Trzy tryby jazdy (Comfort, GT, Sport) oraz konfigurowalne ustawienie Indywidualne.

W ustawieniu sportowym Prelude staje się odrobinę bardziej skupione na drodze. Do spokojnego charakteru tego auta nie pasują nieco za głośne szumy pochodzące z opon. Z drugiej strony, przy prędkościach autostradowych nie można narzekać na jego zbytnią hałaśliwość.

Na bazie Civica

Prelude dzieli podzespoły z Civikiem. Jest od niego o 3,5 cm krótsze (452,5 cm), ale jednocześnie szersze o 7,8 cm (188 cm) i niższe o 5,9 cm (135 cm). Ma sylwetkę typową dla modeli z nadwoziem coupe, czyli ze stosunkowo długim przodem oraz mocno opadającym tyłem. Całość wygląda zgrabnie oraz atrakcyjnie, choć spasowanie elementów nadwozia miejscami kuleje.

Chowane klamki zewnętrzne nie do końca są trafionym rozwiązaniem i nie zawsze same się wysuwają. Zamykaniu drzwi towarzyszy solidny, a nie „puszkowaty" dźwięk, typowy dla Civica. Lusterka boczne odsunięto od słupków, na czym zyskuje widoczność w przód. Niestety, w obserwowaniu tego, co po przekątnej z tyłu, przeszkadza mocno zabudowane nadwozie.

Bagażnik ma bardzo wysoki próg załadunku i skromną pojemność 269 l (760 l ze złożonymi oparciami i do linii dachu). Ciekawie rozwiązano mocowanie elastycznej tylnej półki, którą wsuwa się w wąskie szpary w burtach.

Znajomy kokpit

Prelude wewnątrz mocno zdradza pokrewieństwo z Civikiem. Ma praktycznie identyczny kokpit, czego nie można uznać za wadę. Prosty, miękko wykończony u góry i z pasem ze sztucznej skóry przypominającej zamsz, prezentuje się po prostu atrakcyjnie. Punktuje zastosowaniem klasycznych pokręteł do obsługi klimatyzacji czy fizycznymi przyciskami ogrzewania foteli.

Cyfrowe zegary mają prostą formę i dwa pola, którymi zarządza się za pomocą pokręteł na kierownicy. Można wybierać pomiędzy m.in. informacjami z komputera pokładowego, radia czy smartfona. Niestety, ten ostatni w przypadku funkcji Android Auto łączy się z systemem multimedialnym wyłącznie przez kabel (Apple CarPlay – bezprzewodowo), ale przynajmniej działa stabilnie. Sam infotainment jest prosty, choć... sprawia wrażenie przestarzałego.

Fotele okazują się dość głębokie, z solidnym trzymanie bocznym i wygodne. Mają duży zakres wzdłużnej regulacji, ale przydałoby się, aby spoczywały kilka centymetrów niżej. W drugim rzędzie miejsca jest jak na lekarstwo – szczególnie nad głowami i na nogi. Kanapę zaopatrzono jednak w Isofixy, dzięki czemu z łatwością można tam zamontować foteliki dla dzieci.

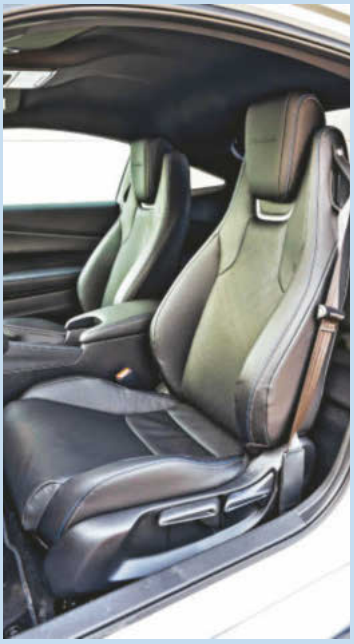
Tylko w jednej wersji

Honda Prelude występuje wyłącznie w jednej bogatej wersji wyposażenia, zwanej Advanced. Zawiera ona m.in. skórzaną tapicerkę, cyfrowe zegary, 2-strefową klimatyzację, adaptacyjne oświetlenie LED-owe czy 19-calowe obręcze z lekkich stopów. Płatnych opcji praktycznie nie ma, a za lakier metalizowany Japończycy wołają 4200 zł.

Jakie czasy, takie coupe? Prelude ewidentnie pokazuje, że dziś emocje nie są najważniejsze. Stawia bowiem na styl, wygodę i... oszczędne obchodzenie się z paliwem. Cóż, motoryzacja ostatnimi czasy skręciła w dziwnym kierunku.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

eprasa.pl 09b9a2c843



Ręcznie ustawiane fotele są wygodne i zapewniają dobre trzymanie boczne. Siedzi się nieco za wysoko.

Aby dostać się do tyłu, trzeba odchylić fotel (dźwignią) i przesunąć go do przodu.

Z tyłu – mocno ograniczona przestrzeń (zwłaszcza na głowy i kolana). Dla dzieci lub na krótkie odcinki.

Podwójna podłoga z niezbyt głęboką wnęką poniżej. Miękką półkę wsuwa się w prowadnice w burtach.

Bagażnik ma skromną pojemność 269 l i bardzo wysoki próg. Równe dno po złożeniu dzielonego oparcia.

m | PODSUMOWANIE — HONDA PRELUDE E:HEV

NADWOZIE I WNĘTRZE

+ duża przestrzeń dla kierowcy i pasażera,
  dobra jakość wykończenia,
  łatwa obsługa,
  wygodne i dobrze trzymające fotele
− skromny system multimedialny,
  mocno ograniczona przestrzeń z tyłu,
  niewielki bagażnik

UKŁAD NAPĘDOWY

+ płynna, miękka praca napędu,
  szybko reagująca skrzynia CVT z możliwością zmiany biegów łopatkami,
  niewygórowany apetyt na paliwo
− dość skromne osiągi jak na coupe,
  zbyt mała bateria, aby utrzymać stały wynik 0-100 km/h

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

+ przyjemnie działający, precyzyjny układ kierowniczy,
  pewne, stabilne i lekkie prowadzenie,
  dobre hamulce,
  wysoki komfort jazdy jak na coupe
− zbyt mocne „nurkowanie" przy ostrym hamowaniu

WYPOSAŻENIE I CENA

+ praktycznie pełne wyposażenie z zakresu komfortu i bezpieczeństwa,
  standardowo przedłużona gwarancja do 5 lat
− tylko jedna wersja wyposażenia i niemal brak opcji,
  nieco wygórowana cena jak na 184 KM

Dobrze, że Honda Prelude wróciła do życia. Tyle że to coupe nowych czasów – oszczędne, niezbyt szybkie oraz przedkładające wygodę ponad sportowe doznania z jazdy. Jeśli komuś nie przeszkadza taki charakter, otrzyma dopracowane, solidnie wykończone auto, które ma kawał historii w świecie motoryzacji.

Honda Prelude ma zaskakująco potulny charakter, przynajmniej jak na coupe, ale dobrze, że wróciła do życia

DANE TECHNICZNE	HONDA
Silnik	benzynowy + 2 x el.
Pojemność skokowa	1993 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	143 KM/5900
Moc maksymalna (el./syst.)	184/184 KM
Maks. moment obr. (benz.)	186 Nm/4500
Maks. moment obr. (el./syst.)	315/b.d. Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./bezst.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	453/188/135/260 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,6 m/13,6 cm
Masa/ładowność	1473/377 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	269/760 l
Poj. zbiornika paliwa	40 l (Pb 95)
Opony	235/40 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	188 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,2 s
Średnie zużycie paliwa	5,2 l/100 km
Zasięg	760 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,1 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,7 s	→
Przyspieszenie 0-140 km/h	17,9 s	→
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,8 m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	36,2 m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	55,4 dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,7 dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	98 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,2	
Testowe zużycie paliwa[2]	6,3/5,6/6,0	
Rzeczywisty zasięg	660 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	HONDA
Model	Prelude
Wersja	e:HEV Advance
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/ładowarka induk.	●/●
Nawigacja/dostęp bezkluczykowy	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/–
Czujniki parkowania tył/przód i tył	–/●
Asystent parkowania	–
Fotele podgrz./wentylowane	●/●
Skórzane fotele/kanapa	●/–
Kokpit pokryty syntetyczną skórą	●
Adaptacyjne światła LED	●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/●/–
Lakier metalik	○ (4200)
Cena wersji podstawowej[3]	214 500 zł
CENA	**214 500 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

214 500 zł
Honda Prelude e:HEV Advance
184 KM, 0-100: 8,2 s

235 000 zł
BMW serii 4 420i Coupe
184 KM, 0-100: 7,5 s

253 100 zł
Mercedes CLE 180 Coupe
170+23 KM, 0-100: 8,9 s

Zarówno BMW serii 4, jak i Mercedes CLE zapewniają większy prestiż, ale przegrywają z nową Hondą Prelude poziomem wyposażenia i zużyciem paliwa.

eprasa.pl 09b9a2c843

Ford Kuga 2.5 FHEV eCVT AWD
Silnik: benz. + el., **R4, 2488 cm³**
Moc systemowa: **183 KM**

MG HS Hybrid+
Silnik: benz., turbo + el., **R4, 1496 cm³**
Moc systemowa: **224 KM**

Solidny zestaw argumen

MG HS to największy chiński przebój w Polsce. W porównaniu z Fordem Kugą sprawdzamy, co zapewnia mu takie powodzenie.

Chińskie auta szturmem wdarły się do Europy. Jeszcze na początku tej dekady były egzotyką, w 2020 r. znalazły tu ledwie kilka tysięcy nabywców. W kolejnym było ich kilkadziesiąt tysięcy, w następnym już sto kilkadziesiąt. Ubiegły rok zamknęły z wynikiem ponad 750 tysięcy.

Do dominacji daleko (podobny rezultat osiągnęło samo Renault), ale wzrost sprzedaży aut z Chin jest na tyle dynamiczny, że nie da się go ignorować. Zwłaszcza że pojedyncze modele przebiły się już na szczyty rankingów popularności.

Konkretnie te marki MG: mniejszy SUV ZS w 2025 r. był najchętniej wybieranym chińskim autem na naszym kontynencie – w generalnym rankingu wskoczył już do pierwszej dwudziestki. Większego HS-a polubili Polacy. W ubiegłym roku był u nas dziesiątym najczęściej kupowanym nowym autem, i piątym wśród klientów indywidualnych (ZS, odpowiednio, 35. i 11.).

Tymczasem Ford Kuga w europejskim rankingu sprzedaży zajął w zeszłym roku 35. miejsce, a w polskim nie zmieścił się w top 50. Dlaczego? Powodów jest wiele, ale chociaż część z nich postanowiliśmy poznać, porównując Kugę z HS-em.

Mistrz pierwszego wrażenia

W kwestii designu MG nie ma się czego wstydzić na tle Forda. Atrakcyjna sylwetka okraszona efektownym oświetleniem LED może się podobać. Ale chiński SUV przekonuje także wnętrzem. Skóra – oczywiście sztuczna, jak u niemal każdego rywala, ale miękka, przyjemna w dotyku – w testowanym aucie beżowa (może też być czarna), pokrywa nie tylko siedzenia, ale i spore fragmenty deski, konsoli czy drzwi, a część elementów otrzymało ciekawy wzór. Same fotele i kanapa są dość miękkie i bardzo wygodne, choć wyżsi podróżni woleliby, żeby miały dłuższe siedziska.

W połączeniu z bardzo bogatym wyposażeniem testowanej topowej odmiany Exclusive (a i bazowej nie brakuje niczego ważnego) czyni to MG mistrzem pierwszego wrażenia.

Ford nie jest jednak bez argumentów. Jego wygląd dobrze wpisuje się w europejskie gusty, a i wnętrze – choć w wydaniu ST-Line X dość ponure kolorystycznie – zapewnia bardzo przyzwoite odczucia. Niektóre powierzchnie nie są tak miękkie jak u rywala, za to ekrany cieszą większymi możliwościami, ładniejszą grafiką i przystępniejszą obsługą, a fotele też okazują się wygodne, a do tego są większe i znacznie skuteczniej podpierają w zakrętach. Lepiej spisuje się też audio Kugi – seryjny w testowanej wersji zestaw sygnowany przez firmę Bang&Olufsen.

Nacisk na komfort albo sport

W kwestii przestronności testowane SUV-y wypadają co najmniej

Klasyka kontra nowoczesność – Kuga z widocznymi końcówkami wydechu, MG z szerokim pasem LED.

eprasa.pl 09b9a2c843

tów

nieźle – oba bez problemu mieszczą po cztery osoby mierzące 185 cm (lub po pięć, jeśli pasażerowie z tyłu są szczupli), ale miarka wykazuje jedną istotną różnicę: jadący na kanapie Forda dysponują o 6 cm większą przestrzenią na kolana niż w MG. Kabina Kugi jest też szersza, choć głównie w pierwszym rzędzie, gdzie nie ma to dużego znaczenia.

HS jest za to w stanie zabrać 507 l bagażu, kufer rywala ma skromne 412 l pojemności, w opisywanym egzemplarzy zajęte częściowo przez opcjonalną „dojazdówkę".

Ruszenie z miejsca ujawnia kolejny atut MG. Jego miękkie podwozie imponuje skutecznością tłumienia wstrząsów na wszelkich wybojach i nie hałasuje, a nadwozie nie ma skłonności do bujania. „Efektem ubocznym" jest pewna niechęć do dynamicznego pokonywania zakrętów. HS wyraźnie przechyla się po skręcie kierownicy i dość wcześnie wykazuje podsterowność w ciasnych łukach. Do niebezpiecznych zachowań jest jednak daleko

Ford Kuga 2.5 FHEV eCVT AWD ST-Line X

Uporządkowany kokpit, łatwa obsługa (stały panel klimatyzacji na dole ekranu), świetne multimedia, porządniejsze niż w MG przełączniki. Ale tworzywa przeciętne i... ponure.

Head-up (na przezroczystej płytce) wysocy kierowcy widzą na tle maski.

Duży widok z kamer; kilka ujęć, w tym szerokokątne, ułatwiające wyjazd zza przeszkody.

Pasek obsługi klimatyzacji i ogrzewania foteli czy kierownicy jest stale na ekranie.

MG HS 1.5T Hybrid+ Exclusive

Minimalistyczne wnętrze, ale obsługa całkiem przystępna. Trochę miękkich tworzyw, trochę tanich. Twarda góra „boczków" drzwiowych (wiele osób opiera tam łokieć).

Rozwijane od góry ekranu menu skrótów ułatwia obsługę głównych funkcji.

Poza typowymi ujęciami jest też podgląd obszaru obok auta po włącz. kierunkowskazu.

Na obu ramionach kierownicy MG umieszczono bardzo poręczne joysticki.

eprasa.pl 09b9a2c843

DANE TECHNICZNE	FORD	MG
Silnik	benzynowy + el.	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	2488 cm³	1496 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	b.d.	143 KM/5500
Moc maksymalna (el./syst.)	b.d./183 KM	198/224 KM
Maks. moment obr. (benz.)	b.d.	230 Nm/4000
Maks. moment obr. (el./syst.)	b.d.	340/340 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./bezstopn.	przedni; aut./2-b.
Długość/szerokość/wysokość	462/188/168 cm	467/189/166 cm
Rozstaw osi/prześwit	271/18,2 cm	277/18,2 cm
Średnica zawracania	11,4 m	11,5 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1690/625/2100 kg	1690/475/1500 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	412/1534 l	507/1484 l
Poj. zbiornika paliwa/baterii	54 l (Pb 95)/1,1 kWh	55 l (Pb 95)/1,8 kWh
Opony	225/60 R18	225/55 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	196 km/h	190 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,3 s	7,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,7-6,0 l/100 km	5,5 l/100 km
Zasięg	900-940 km	1000 km
m DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,9 s ↗	2,8 s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,0 s ↗	7,6 s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	15,5 s →	13,6 s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	39,0 m ↗	40,9 m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	40,6 m ↗	42,7 m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	53,3 dB ↗	54,7 dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	65,4 dB →	66,2 dB →
Rzeczywista prędkość[2]	96 km/h	97 km/h
Liczba obrotów kierownicą	2,5	2,6
Testowe zużycie paliwa[3]	5,8/6,2/6,0	5,4/5,7/5,6
Rzeczywisty zasięg	900 km	980 km

WYPOSAŻENIE/CENY	FORD	MG
Model	Kuga	HS
Wersja	2.5 FHEV AWD ST-L. X	1.5T Hybrid+ Excl.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●
Asyst. świateł drog./koncentracji	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●/–	●/–
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (2500)	●/–
Ekran zegarów/ładowarka ind.	●/●	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–	●/–
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (6000)/●	–/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/–	–/●
Podgrzewane fotele/kanapa	○ (3000)[4]/○ (3000)[4]	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (3000)[4]/○ (3000)[4]	–/–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	●/–	–/●
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	●	●
Światła LED/matrycowe	●/○ (5000)	●/–
Zestaw napraw./koło zapasowe	●/○ (550)	●/–
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	●/○ (3000)/○ (5100)	–/●/–
Lakier metalik	○ (2400)	○ (2250)
Cena wersji podstawowej[5]	147 200 zł	129 900 zł
CENA	**177 220 ZŁ**	**140 900 ZŁ**

Ford jest wyposażony nieznacznie słabiej od MG, ale mimo niejednej opcji w cenniku nie da się zrównać jego specyfikacji z rywalem. Można za to podnieść jego wyposażenie (ale i cenę) do poziomu niedostępnego u konkurenta.

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

– z dala od granicy przyczepności MG zachowuje sie pewnie i stabilnie, a w jej pobliżu polega na sprawnych interwencjach elektroniki.

Kuga rzadko musi z niej korzystać. Niemały wpływ na to ma jednak opisywana konfiguracja – Ford trafił do testu w wydaniu ST-Line X, czyli z usportowionym zawieszeniem, a do tego w wersji AWD (opcja za ok. 9000 zł), z wielowahaczową tylną osią. Dzięki temu wręcz zachęca do zwiększania prędkości w łuku, zadziwiając zwinnością i posłusznym wykonywaniem poleceń – także tych wydanych ujęciem gazu, po którym Kuga przyjemnie zacieśnia tor jazdy. Ceną takiego charakteru są bardziej wyczuwalne wstrząsy i delikatny „galop" przy wyższej prędkości.

Zbliżone, ale nie ceną

Układ napędowy Kugi jest zbliżony do hybryd Toyoty – tu też spory (2,5 l) wolnossący silnik współpracuje z sekcją elektryczną i bezstopniową skrzynią. Ta ostatnia może nieco razić w usportowionym aucie, ale potrafi przynajmniej „udawać" zmiany biegów przy średnio wciśniętym gazie, więc Ford rzadko męczy jednostajnym wyciem spod maski – głównie przy gwałtownym przyspieszaniu (konkurent po maksymalnym wduszeniu pedału gazu też płynnie zwiększa obroty aż do maksymalnych i pozostaje na nich aż do ujęcia gazu). Producent podaje jedynie systemową moc (183 KM) i obiecuje 8,3 s od 0 do 100 km/h. Nasze pomiary dały rezultat 8 s.

Rywal też poprawił fabryczny wynik o 0,3 s, ale wystarczyło mu 7,6 s, wykazał także lepszą dynamikę powyżej „setki" (100-140 km/h w 6 zamiast 7,5 s). Nie powinno to jednak dziwić – MG waży dokładnie tyle samo co Ford (1690 kg), a jego napęd rozwija o 41 KM wyższą moc systemową – 224 KM. Benzynowy silnik 1.5 turbo często uruchamia się albo zdecydowanie zwiększa obroty, żeby doładować baterię, ale podczas jazdy czuć, że napęd opiera się na mocnym silniku elektrycznym – żwawo reaguje na każdy ruch prawego pedału i często gasi spalinową jednostkę. Ma jednak i słabsze strony: zdarza mu się zawahać po mocniejszym dodaniu gazu (zdecydowane przyspieszenie przychodzi po chwili, gdy włączy się benzynowy silnik), a przy 140 km/h nieraz naraża na podróż w hałasie, utrzymując wysokie obroty.

Ale hybryd nie stworzono do dalekich podróży autostradowym tempem – obie testowane zużywają wtedy niemal 10 litrów na 100 km. Przy 120 km/h palą już 7,5 l, a na drogach niższych kategorii i w mieście Ford potrzebuje ok. 6 l, a MG niecałe pół litra mniej.

Kuga w wersji ST-Line X, jednej z wyższych, kosztuje ok. 177 tys. zł. Nieźle na tle np. „rawki" (w promocji 181 600-215 900 zł, lub 190 900--225 200 z napędem 4x4). Ale nie przy HS-ie kosztującym w topowym, wyposażonym lepiej niż Ford wydaniu 140 900 zł, czyli tyle co... hybrydowe Juke czy Yaris Cross, wcale nie w najbogatszych odmianach.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Ford Kuga 2.5 FHEV eCVT AWD ST-Line X

Duży fotel z wydłużanym siedziskiem, dwupłaszczyznowo regulowany zagłówek, dość wysoka pozycja kierowcy.

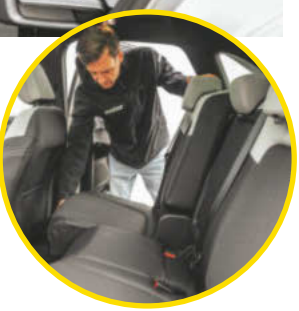
O komfortową podróż w drugim rzędzie dba nie tylko duża ilość miejsca, ale także przesuwana kanapa z regulacją kąta oparcia.

MG HS 1.5T Hybrid+ Exclusive

Miękkie, bardzo wygodne, choć nie tak duże jak w Fordzie fotele są sterowane elektrycznie (w Kudze tylko lewy).

Mniej miejsca niż w Kudze – ale i tak dużo. W obu autach jadący z tyłu maj do dyspozycji osobne nawiewy i wejścia USB.

eprasa.pl 09b9a2c843



Seryjne w ST-Line X wysuwane osłony krawędzi drzwi.

412 l i plastikowe burty. Są haki i dźwignie do składania oparć. Półka unosi się z klapą.

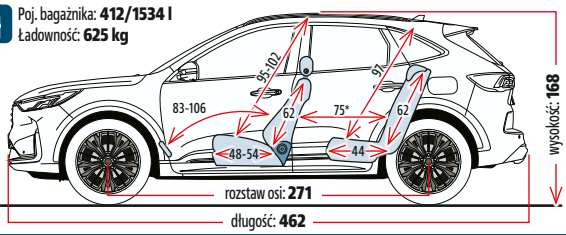
FORD KUGA 2.5 FHEV eCVT AWD

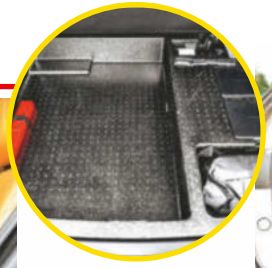
EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **54 l**
Teoretyczny zasięg: **900-940 km**

Szerokość: **188 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **146/141 cm**

Poj. bagażnika: **412/1534 l**
Ładowność: **625 kg**





Pod podłogą kufra przewidziano spory organizer.

Nieze 507 l, ale brakuje haków na burtach. Próg 73 cm nad ziemią (Kuga: 70 cm).

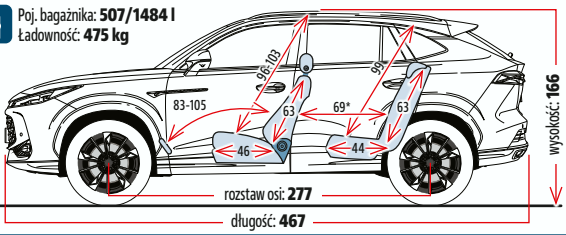
MG HS 1.5T HYBRID+

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **1000 km**

Szerokość: **189 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **140/138 cm**

Poj. bagażnika: **507/1484 l**
Ładowność: **475 kg**



PUNKTACJA - SEGMENT: KOMP. SUV-Y

SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	FORD	MG
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	32	27
Wykończenie i ergonomia	10	**8**	7
Wyciszenie	10	7	6
Multimedia i obsługa	10	8	6
Bagażnik	30	12	16
SUMA	110	67	62
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	16	17
Praca silnika	10	8	7
Skrzynia biegów	10	9	**7**
Zużycie paliwa	30	23	24
SUMA	80	56	55
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	**24**	18
Komfort jazdy	30	21	24
Układ kierowniczy	10	8	7
Hamulce	20	14	12
SUMA	90	67	61
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	190	178
MIEJSCA		1	2
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	17	**26**
Poziom wyposażenia	30	18	**20**
Systemy bezpieczeństwa	30	16	**17**
Wyposażenie dodatkowe	10	3	0
SUMA	120	54	63
RAZEM	400	244	241
MIEJSCA		1	2

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Wnętrze MG robi świetne pierwsze wrażenie, ale w szczegółach nie dorównuje Fordowi, w którym szczeliny między elementami kokpitu są mniejsze, a fizycznych przełączników jest więcej i pracują precyzyjniej.

Skrzynia MG absolutnie nie jest nieudana, ale ma swoje mankamenty – przy stałym tempie potrafi np. zmieniać przełożenie tam i z powrotem w zależności od nachylenia drogi albo... siły wiatru.

Nieco usztywnione zawieszenie testowanego Forda, wielowahaczowe z tyłu, czyni go zwinniejszym i stabilniejszym nie tylko od HS-a i większości podobnych SUV-ów, ale także od wielu zwykłych kompaktów z małym prześwitem. Komfort pozostaje przy tym niezły.

Bogato wyposażony 4,6-metrowy SUV z mocnym hybrydowym napędem sprzedawany w cenie na poziomie miejskich crossoverów – oferta MG jest trudna do przebicia.

PODSUMOWANIE

Bardziej dopracowany w szczegółach Ford ostatecznie wygrał to porównanie. Pokazało ono jednak także, gdzie tkwi siła HS-a. Chiński SUV przekonuje do siebie przyjemnym, wygodnym i dobrze wyposażonym wnętrzem, bardzo komfortowym zawieszeniem, całkiem udanym, oszczędnym napędem i 7-letnią gwarancją (Ford: 2 lata z opcją przedłużenia do 4). Ale wielką popularność MG tłumaczy przede wszystkim jego wyjątkowo korzystna cena, pozwalająca wielu osobom przymknąć oko na drobne słabości MG. A także na jego ewentualne przegrane w porównaniach.

eprasa.pl 09b9a2c843

Kontrast doświadczeń

Nowa seria 2 Gran Coupe z bazowym 3-cylindrowym silnikiem 122 KM i pakietem M Pro tylko „wygląda szybko” – ale mimo to pozytywnie zaskakuje na wielu polach.

W nowej generacji benzynowe wersje nie mają już oznaczenia „i”.

Nieco starsi Czytelnicy być może pamiętają rozwkit polskiej sceny tuningowej w latach 2000., gdy na zlotach można było spotkać obwieszone spojlerami popularne modele aut. Nierzadko z bazowymi silnikami, o mocy 60-70 KM. Do tego obowiązkowo duże felgi. Wtedy podstawowe odmiany częściej widniały w cenniku „na zachętę”. W praktyce bywały ślamazarne, a ponieważ do sprawnej jazdy wymagały wyższych obrotów, potrafiły zużywać niemało paliwa.

Pozory mylą

Dziś wciąż tak bywa, ale głównie w przypadku aut z najtańszych klas. Testowane BMW udowadnia, że bazowego silnika w nowej serii 2 Gran Coupe nie trzeba się bać.

1,5-litrowa jednostka R3 turbo wersji 216 rozwija moc 122 KM oraz 230 Nm maksymalnego momentu, dostępnego w szerokim zakresie od 1500 do 3600 obr./min (co ciekawe, ten sam silnik, wzmocniony do 170 KM i z miękką hybrydą, ma odmiana 220). Dość cicha, gładka praca sprawia, że trudno w ogóle orzec, że pod maską są „tylko” 3 cylindry. Lub, innymi słowy, jednostka BMW ma wyższą kulturę pracy niż niektóre silniki 4-cylindrowe. W połączeniu z 7-biegową skrzynią dwusprzęgłową o ponadprzeciętnie przytomnej reakcji zapewnia zupełnie wystarczające osiągi, zarówno podczas jazdy po mieście, jak i na autostradzie. Subiektywne wrażenia są lepsze, niż sugeruje zmierzony czas przyspieszenia do 100 km/h (10,2 wobec deklarowanych 9,9 s). O tym, że silnik ma nieco wysiłku z ponad 1,4-tonowym autem, informują przede wszystkim wskazania niezbyt czytelnego obrotomierza – zmiana biegu często następuje dopiero w okolicach 3-4 tys. obr./min.

BMW jeździ nie tylko sprawnie, ale i oszczędnie. W mieście potrzebuje 7,5-8 l, na lokalnych drogach poniżej 5 l, a na autostradzie – ok. 8 l/100 km. Plus za spory bak (49 l).

Nie tylko wygląd

Przez te lata nie zmienił się natomiast – a nawet przybrał na sile – trend, by samochody „wyglądały szybko”. Seria 2 Gran Coupe nawet w najsłabszej odmianie oferuje do wyboru kilka pakietów sygnowanych przez M GmbH, nawiązujących do topowej 300-konnej odmiany M235. Najdroższy M Pro łączy m.in. obniżone zawieszenie, sportowe hamulce oraz szereg wizualnych dodatków. Efekt jest bardzo przyjemny: tak skonfigurowana „dwójka” należy do najlepiej jeżdżących kompaktów dostępnych na rynku. Połączenie szybkiego, „żywego” układu kierowniczego, zwinnych reakcji, mocno przyczepnej przedniej osi i wydajnych hamulców zapewnia kierowcy sporo frajdy, dając złudzenie jazdy mniejszym autem. To wszystko przy zachowaniu wystarczającego komfortu – BMW tłumi dziury dość sztywno, lecz nadal kulturalnie.

Najnowsza seria 2 GC, zaprezentowana jesienią 2024 r., bazuje na platformie poprzednika – UKL2, ale uchodzi za nową generację (zmiana typoszeregu z F44 na F74). Faktycznie producent dokonał tu wielu korekt (obok stylizacji i gamy silnikowej m.in. nowe amortyzatory, zwiększony kąt wyprzedzenia sworznia zwrotnicy przednich kół, usztywnienia nadwozia). Nie zmieniła się przestronność, która nie należy do mocnych stron auta. Podczas gdy z przodu nie można narzekać na swobodę, tył jest ciasnawy, jak w mniejszych kompaktowych hatchbackach. Na plus: ergonomiczne otoczenie kierowcy, w tym dopracowany, szybki system operacyjny.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Kurs na minimalizm: kokpit stracił klasyczne sterowanie wentylacją i pokrętło iDrive, ukryto nawiewy. Mimo to jest przyjazny w obsłudze. Efektowne akcenty i podświetlenia.

Z obniżonym zawieszeniem M „dwójka” energicznie reaguje na skręt.

Praktycznie: trójdzielne oparcie kanapy składa się na „na płasko”.

eprasa.pl 09b9a2c843

W nowym wydaniu 2 Gran Coupe zyskało więcej wizualnej lekkości. Topowy pakiet M Pro (33 000 zł dopłaty) obejmuje m.in. przyciemnione reflektory, tylny spojler i sportowe hamulce z czerwonymi zaciskami.

W pakiecie za 17 000 zł dostępny jest dyskretnie podświetlany grill (tzw. nerki) Iconic Glow. Pakiet zawiera też np. matrycowe lampy.

„Coupe" w nazwie zobowiązuje – BMW ma szyby w drzwiach pozbawione ramek.

Lewą łopatką można na krótko aktywować pełen potencjał osiągów (funkcja Boost).

To się chwali: asystenta znaków można szybko wyłączyć guzikiem na kierownicy.

Fotele jak z większego auta – porządnie wyprofilowane, dobra integracja kierowcy.

Jak w coupe: skromnie z miejscem na stopy, kolana i głowy (do ~1,8 m wzr.).

Niezbyt duży (430 l, niektóre wersje – 360 l) bagażnik z hakiem i wnęką pod podłogą.

Racjonalny wybór: 122-konny silnik sprawia wrażenie mocniejszego. Pracuje kulturalnie i cicho, zużywając niewiele benzyny.

DANE TECHNICZNE	BMW
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**1499 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	**122 KM**/3900
Maksymalny moment obrotowy	**230 Nm**/1500
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./7-b.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/180/145/267 cm
Średnica zawracania	11,7 m
Masa własna/ładowność	1420/530 kg
Pojemność bagażnika	430 l
Pojemność zbiornika paliwa	49 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	225/40 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	214 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,9 l/100 km
Zasięg	830 km

m | DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,7** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,2** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,2** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,3** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**60,6** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**68,6** dB →
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,6**
Testowe zużycie paliwa[2]	**7,8/4,7/6,3**
Rzeczywisty zasięg	**770** km

WYPOSAŻENIE/CENY	BMW
Model	seria 2 Gran Coupe
Wersja	216
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (3200)[3]
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	○ (8500)[3]/○ (8500)[3]
Kamera cofania/asystent parkow.	●/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–
Audio Harman Kardon	○ (2700)
Aluminiowe felgi 17"/18"	●/○ (3900)
Lakier metalik	○ (4500)
Cena wersji podstawowej[4]	146 500 zł
CENA	**146 500 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

136 900 zł
Audi A3 Limousine TFSI 85 kW S tr.
115 KM, 0-100: 9,9 s

146 500 zł
BMW serii 2 216 Gran Coupe
122 KM, 0-100: 9,9 s

192 500 zł
Mercedes CLA 180
136+30 KM, 0-100: 8,8 s

Mercedes jest większy, lepiej wyposażony i ma silnik R4. Audi – najubożej wyposażone (są promocyjne pakiety), lepiej wybrać wersję TFSI 150 KM S tr. (1.5 R4, 146 100 zł).

m | PODSUMOWANIE

\+ Dobra jakość wykonania, precyzja prowadzenia, wydajny napęd, ergonomia, niezły komfort

– Ciasnota z tyłu, cena z opcjami

Seria 2 GC dojrzała i przekonuje już w bazowej wersji, a z dodatkami M przyjemnie „wciąga" prowadzeniem.

eprasa.pl 09b9a2c843

Hybryda na każdą

Sprawdzi się w mieście i na trasie. Łączy najlepsze cechy aut spalinowych oraz elektrycznych. BYD Atto 2 DM-i jest do tego oferowany w korzystnym finansowaniu.

Koncern BYD podjął próbę stworzenia samochodu, który będzie w stanie sprostać zróżnicowanym potrzebom kierowców. Długi na 4,3 metra BYD Atto 2 DM-i został zaprojektowany z myślą o swobodnej i komfortowej jeździe miejskiej. Kompaktowe rozmiary nadwozia oraz 10,6-metrowa średnica zawracania istotnie ułatwiają manewrowanie nawet w wąskich ulicach.

Wyzwaniem nie będą też dłuższe podróże. Miejsca w kabinie nie brakuje, dopracowany układ jezdny zapewnia dobre prowadzenie, bagażnik mieści 450 l, można holować przyczepy o masie do 750 kg, a na dachu można przewozić ładunek ważący do 75 kg. Wisienką na torcie jest zasięg sięgający 1000 km! Jest on zasługą wydajnej technologii Super Hybrid. Tworzy ją silnik benzynowy, który rozwija 98 KM i 122 Nm. Współpracuje on z silnikiem elektrycznym. W wersji Active napęd rozwija łączną moc 166 KM, natomiast w odmianie Boost – aż 212 KM, co pozwala na przyspieszanie od 0 do 100 km/h w zaledwie 7,5 sekundy.

Warianty różnią się także pojemnością akumulatora trakcyjnego. W wersji Active mieści on 7,8 kWh, co przekłada się na 50 km zasięgu w trybie elektrycznym w cyklu miejskim. Do 150 km w mieście można przejechać wariantem Boost z akumulatorem o pojemności 18 kWh. Uzupełnianie zapasu prądu nie jest wyzwaniem – nie trzeba szukać stacji ładowania, bo wystarczy do tego domowy wallbox czy nawet gniazdko 230 V. W przypadku ładowania prądem o mocy 3,3 kW napełnienie akumulatora odmiany Active w zakresie 15-100% trwa zaledwie 2,7 godziny. Wariant Boost można ładować prądem o mocy 6,6 kW – akumulator od 15 do 100% naładuje się w zaledwie trzy godziny. A ładować warto, bo przekłada się to na średnie spalanie w cyklu mieszanym ważonym, które wynosi odpowiednio 3,1 i 1,8 l/100 km. Przy obecnych cenach paliw może to oznaczać duże oszczędności dla domowego budżetu.

System multimedialny z 12,8-calowym ekranem dotykowym należy do wyposażenia standardowego. Sposób wyświetlania informacji można personalizować.

W wersji Boost dobrze wyprofilowane fotele są obszyte skórą wegańską. Do wyboru czarna i beżowa kolorystyka.

Podłoga w tylnej części kabiny nie ma tunelu środkowego, co daje pasażerom większą przestrzeń na stopy.

eprasa.pl 09b9a2c843

okazję

BYD Atto 2 DM-i łączy modny wygląd SUV-a z kompaktowymi rozmiarami, które ułatwiają manewrowanie i parkowanie w coraz bardziej zatłoczonych miastach. 17-calowe alufelgi nadają mu sportowego, a jednocześnie eleganckiego charakteru.

Design wnętrza jest elegancki i ponadczasowy. Fizyczne przyciski ułatwiają obsługę kluczowych funkcji pojazdu.

Benzynowy silnik 1.5 ma cztery cylindry, co przekłada się na jego wysoką kulturę pracy oraz niezbyt natarczywe brzmienie nawet podczas dynamicznej jazdy.

Pracą napędu steruje komputer, ale przyciskiem można wymusić jazdę w trybie elektrycznym i hybrydowym.

Regularne ładowanie akumulatora trakcyjnego przekłada się na niskie spalanie benzyny.

Kredyt 50/50

Zakup samochodu nie musi stanowić dużego obciążenia dla domowego budżetu. Zainteresowani zakupem BYD Atto 2 DM-i mogą rozłożyć płatność w czasie. Umożliwia to kredyt 50/50. Na start należy wpłacić 50% wartości auta. Pozostałe 50% (bez odsetek) wpłaca się dopiero za rok. Oznacza to, że nie trzeba opłacać miesięcznych rat. Kto poczuje potrzebę, drugą transzę może rozłożyć na raty, które trzeba będzie spłacać w okresie do 24 miesięcy. To wygodne rozwiązanie. Oznacza zero dodatkowych kosztów przez pierwszy rok oraz brak obciążenia budżetu miesięcznymi ratami. Jednocześnie nabywca auta ma pełną kontrolę nad sytuacją. Decyzję odnośnie formuły spłaty pozostałych 50% podejmuje po 12 miesiącach i może dopasować strategię spłaty do swojej aktualnej sytuacji finansowej. BYD Atto 2 DM-i z rocznika 2026 w kredycie 50/50 z RRSO 0% jest dostępny od 60 399 zł. Szczegóły finansowania są dostępne u dealerów marki.

eprasa.pl 09b9a2c843

Najtańsze nowe samochody z silnikami

Ostatnie diesle

Co jeszcze można kupić w salonach?

W 2025 roku w Polsce po raz pierwszy w historii sprzedano więcej nowych „elektryków" niż aut z silnikami wysokoprężnymi. Skąd bierze się spadek zainteresowania dieslami i czy to już koniec tego napędu?

Spadek sprzedaży nowych aut z silnikami wysokoprężnymi w Polsce w 2025 roku wyniósł 16,9%, a w Europie przekroczył już nawet 23%. Udział silników Diesla w sprzedaży nowych samochodów osobowych ledwo wybił się ponad 7 proc. Nawet jeśli uwzględnić, że część diesli sprzedaje się jako hybrydy, to i tak jest to wynik bardzo słaby, a przede wszystkim podtrzymujący trend spadkowy, który jest bardzo silny nie tylko wśród nowych, ale nawet używanych aut. Tu udział silników Diesla też spadł – do 38,4 procent.

Z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców wynika, że zarejestrowane w Polsce samochody z silnikami wysokoprężnymi są starsze średnio o rok od benzynowych rywali, a przede wszystkim ich stan licznika jest wyższy aż o 90 tys. km. Nic więc dziwnego, że na złom diesle trafiają cztery razy częściej niż inne rodzaje napędów. Zatem park aut osobowych zasilanych olejem napędowym bardzo szybko się kurczy.

Popularność silników Diesla jako napędu aut osobowych w Europie była czymś szczególnym. To zjawisko nieznane w Amerykach czy w Azji. Przez wiele lat temu trendowi sprzyjała niska cena oleju napędowego, znacznie niższa od benzyny. Od 2012 roku sytuacja się jednak odwróciła i to benzyna stała się tańszym paliwem. Główną rolę w zmiennej historii diesla odegrała jednak polityka. Do momentu, kiedy mówiąc o emisji szkodliwych substancji przez samochody, koncentrowano się wyłącznie na kwestii CO_2 – promowano wręcz na siłę silniki wysokoprężne, w których łatwiej można było osiągnąć pożądany rezultat.

Gdy w 2015 roku wybuchła afera Dieselgate, ten rodzaj napędu popadł w niełaskę, z której do dziś ▶

Najtańsze nowe samochody z silnikami wysokoprężnymi dostępne od ręki w Polsce

Choć oferta nowych aut z silnikiem Diesla wyraźnie się skurczyła, w salonach wciąż można jednak znaleźć jeszcze dziesiątki modeli z różnych segmentów.
W tabeli zebraliśmy najtańsze dostępne obecnie nowe samochody wysokoprężne wraz z cenami, osiągami i deklarowanym zużyciem paliwa. To pokazuje, że diesel nie zniknął jeszcze całkowicie, ale dziś występuje już głównie w wybranych klasach aut, i to coraz częściej coraz wyższych i droższych.

W Alfie Tonale, poza napędami hybrydowymi, jest 130-konny diesel.

AKTUALNA OFERTA – WYBRANE DOSTĘPNE U DEALERÓW NAJTAŃSZE MODELE

Model	Cena	0-100 km/h	Prędk. maks.	Śr. zuż. paliwa
Alfa Romeo Tonale 1.6 JTD DCT 130 KM, A6	155 000 zł	10,9 s	194 km/h	5,3 l/100km
Citroen Berlingo 1.5 BlueHDi 100 KM, M6	106 083 zł* (2025)/120 729 zł (2026)	13,0 s	172 km/h	5,3 l/100km
Citroen C5 Aircross Max 1.5 BlueHDi 130 KM, A8	128 250 zł* (2025)	10,6 s	189 km/h	5,3 l/100km
Cupra Formentor 2.0 TDI DSG 150 KM, A7	124 560 zł	9,0 s	205 km/h	5,1 l/100km
Cupra Leon Sportstourer 2.0 TDI DSG 150 KM, A7	132 750 zł	8,7 s	214 km/h	4,9 l/100km
Ford Focus Titanium X 1.5 EcoBlue 115 KM, A8	112 550 zł*	11,8 s	190 km/h	4,9 l/100km
Ford Transit Connect 230 L2 Active 1.5 EcoBlue 122 KM, A7	154 820 zł	11,4 s	186 km/h	5,6 l/100km
Hyundai Tucson 1.6 CRDI Smart 136 KM, A7	159 900 zł (2025)	11,4 s	180 km/h	5,3 l/100km
JAC T8 Pro 4x4 2.0, 136 KM, M6	121 770 zł	16,0 s	150 km/h	8,4 l/100km
Opel Astra 1.5 130 KM, A8	118 050* zł	10,6 s	209 km/h	4,9 l/100km
Opel Combo Life 1.5 100 KM, M6	139 075 zł	14,6 s	172 km/h	5,4 l/100km
Peugeot 308 1.5 BlueHDi 130 KM, A8	105 900 zł	10,6 s	207 km/h	5,1 l/100km
Peugeot Rifter Allure 1.5 BlueHDi 100 KM, M6	118 646 zł	12,8 s	172 km/h	5,4 l/100km
Peugeot Traveller 2.0 BlueHDi 177 KM, A8	175 139 zł (2025)	10,1 s	170 km/h	7,0 l/100km
Renault Kangoo Equilibre Blue dCi 115 KM, M6	104 900 zł (2025)/107 414 zł (2026)	13,6 s	175 km/h	5,6 l/100km
Skoda Octavia Combi 2.0 TDI DSG 150 KM, A7	130 140 zł	8,6 s	225 km/h	4,5 l/100km
Toyota Proace City D-4D Long 1.5, 130 KM, A8	113 856 zł*	12,1 s	183 km/h	4,7 l/100km
Volkswagen Caddy 2.0 TDI 102 KM, M6	150 909 zł	12,6 s	175 km/h	4,9 l/100km
Volkswagen Golf VIII Variant Business 2.0 TDI 116 KM, M6	117 500 zł	10,5 s	202 km/h	4,4 l/100km
Volkswagen Touran 2.0 TDI Comfortline 122 KM, M6	154 900 zł	10,8 s	195 km/h	4,9 l/100km

Źródło: dane producenta (WLTP)/dane techniczne; ceny: strony producentów i oferty dealerów na otomoto.pl (*). Stan na dzień 31.03.2026 r.

eprasa.pl 09b9a2c843

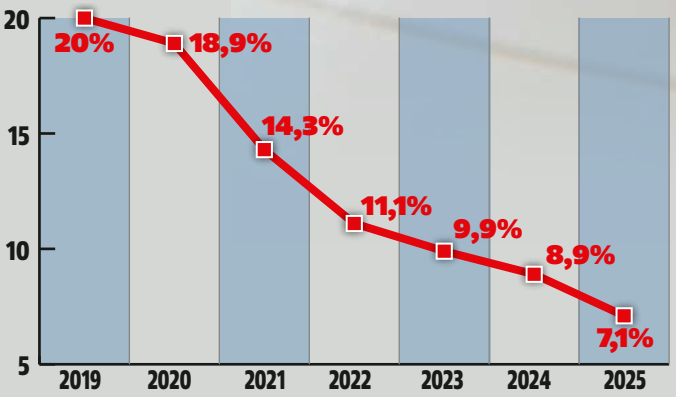
Diesla – jest ich więcej, niż myślisz

Diesel traci rynek, ale jeszcze nie znika

Auta wyposażone w silniki Diesla już od kilku lat tracą szybko udział w rynku nowych samochodów osobowych. To efekt zmian przepisów, rosnących kosztów i szybkiego rozwoju alternatywnych napędów. Mimo spadków diesel wciąż nie zniknął całkowicie i nadal broni się w niektórych segmentach rynku.

UDZIAŁ SILNIKÓW DIESLA – SPRZEDAŻ NOWYCH AUT OSOBOWYCH W POLSCE (2019-2025)

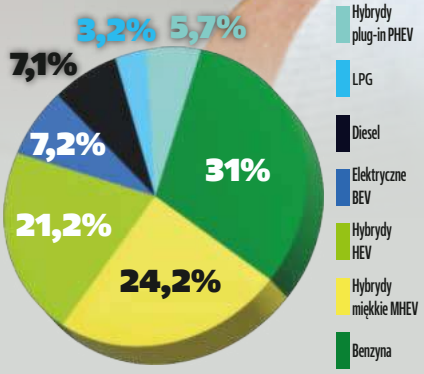
Tak spadał udział silników wysokoprężnych w ostatnich latach.

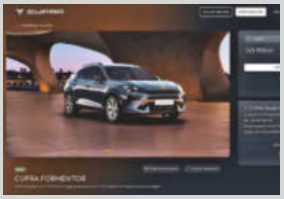


STRUKTURA REJESTRACJI AUT W POLSCE WG NAPĘDÓW (2025)

Jeżeli zliczyć wszystkie samochody z silnikiem spalinowym (klasyczne oraz hybrydy), to samochody z silnikiem benzynowym stanowiły w ubiegłym roku aż 77% rynku, a te z silnikami Diesla zaledwie 12,5%. Istnieją jeszcze diesle-hybrydy, ale to absolutna nisza na rynku. Fakt, że sprzedaż nowych aut wyposażonych w elektryczny napęd była po raz pierwszy większa od sprzedaży diesli, jest szczególnie znamienny.

Źródło: PZPM/CEP





Cupra

Formentor i Leon Sportstourer

W grupie marek z koncernu Volkswagen wciąż w wielu modelach instalowany jest znany i popularny silnik wysokoprężny 2.0 TDI w różnych wersjach mocy. Modele Cupry są pod tym względem szczególnie atrakcyjne. Nie dość, że w bardzo dobrej cenie, to łączą 150-konnego diesla z 7-biegową skrzynią DSG, który to zestaw gwarantuje wyjątkowo korzystny stosunek ceny do osiągów. Znacznie lepszy niż bliźniacze marki z tego samego koncernu.

› Cupra Formentor
› Cupra Leon Sportstourer

Hyundai

Ubiegłoroczny Tucson

Wciąż są jeszcze do kupienia SUV-y tej marki z ubiegłoroczną datą produkcji. Najtańsze z nich to jednak wersje demonstracyjne od dealerów. W cenie 160-170 tys. zł można jeszcze trafić sporo egzemplarzy ze 115-konnym silnikiem Diesla 1.6 CRDI. Te tańsze w wersji z napędem tylko na jedną oś. Hyundai – podobnie jak Kia – szybko elektryfikuje swoją ofertę. Jest to więc prawdziwa okazja, by nabyć jeszcze tego południowokoreańskiego SUV-a z napędem wysokoprężnym, a nie elektrycznym.

› Hyundai Tucson

JAC

Chiński pickup

Ok. 120 tys. złotych trzeba zapłacić za nowego, chińskiego pick-upa mało znanej w Polsce marki JAC. Rok produkcji: 2025 lub 2026. Model T8 Pro wyposażony jest w 2-litrowy silnik Diesla o mocy 136 KM z manualną skrzynią biegów i oczywiście napędem na cztery koła. Jak to najczęściej w chińskich markach bywa – wyposażenie standardowe jest bardzo bogate. Nawet skórzana tapicerka w cenie. Gwarancja mechaniczna 5 lat lub 150 tys. km. Wybór egzemplarzy do odbioru jest bardzo duży.

› JAC T8 Pro

Peugeot

Wyjątkowe 308

Jedne z największych okazji na rynku to oferta marki Peugeot. Ubiegłoroczny model 308 1.5 BlueHDI, którego cena katalogowa wynosi ponad 150 tys. zł, jest do kupienia za.. 105 900 zł. Do tego bogate wyposażenie dodatkowe obejmujące m.in.: czujniki parkowania, kamerę 360°, klimatyzację, elektrycznie sterowane szyby, reflektory LED, alufelgi 17", system bezkluczykowy i wiele innych opcji. Można trafić też niewiele droższe wersje tegoroczne.

› Peugeot 308
› Peugeot Partner/Rifter
› Peugeot Expert/Traveller

Skoda

Octavia 2025 i 2026

Oferta ubiegłorocznych Octavii z silnikiem 2.0 TDI praktycznie się już skończyła. Zostało dosłownie kilka egzemplarzy w cenie poniżej 130 tys. zł. Jest za to pełen wybór z rocznika 2026. Tu ceny zaczynają się od 130-134 tys. zł. za wersje o mocy 150 KM ze skrzynią DSG. Z droższych modeli z silnikiem Diesla można wybierać także spośród różnych wersji Superba, Karoqa i Kodiaqa.

› Skoda Octavia/Octavia Combi
› Skoda Superb/Superb Combi
› Skoda Karoq
› Skoda Kodiaq

eprasa.pl 09b9a2c843

nie może wyjść. Później było tylko gorzej. Właściwie wszystkie koncerny – w tym Volkswagen, Renault, PSA – zaliczyły jakieś wpadki związane z dieslami. Wśród jednostek tych producentów znalazły się takie, które jako bardzo awaryjne budowały złą reputację nie tylko marki, ale i rodzaju napędu.

W dużej mierze wynikało to z presji ekologicznej. Żeby spełnić wyśrubowane i ciągle zaostrzane normy środowiskowe, trzeba było wprowadzać nowe rozwiązania technologiczne – DPF, AdBlue itd. Coraz bardziej skomplikowane i droższe. To nie sprzyjało ani bezawaryjności, ani konkurencyjności cenowej. Diesle przestawały się opłacać.

Gwoździem do trumny były elektryfikacja i wprowadzenie stref czystego transportu. Diesle zaczęły znikać. W ofercie wielu marek nie ma co szukać silników wysokoprężnych. Ich tam po prostu już nie ma. Przykładem są takie firmy jak Honda czy Subaru.

Nie oznacza to jednak, że diesle przestały istnieć. Wciąż są klasy i segmenty, w których diesel jest niezastąpiony. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że nawet taka marka jak Toyota – skoncentrowana na hybrydach – wciąż pod maskami Land Crusiera czy Hiluxa montuje właśnie silniki Diesla.

Wygląda na to, że ten rodzaj napędu jeszcze trochę straci ze swojego udziału rynkowego, ale nie zniknie. Nie tylko za sprawą samochodów ciężarowych. Wśród aut osobowych nadal będzie istniało zapotrzebowanie na zalety, jakie niesie ze sobą napęd oparty o jednostkę wysokoprężną. Z całą pewnością jednak lata 90. dla diesli nie powrócą.

TEKST: K. BURMAJSTER, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

W tych segmentach diesle (jeszcze) mają się dobrze

Choć w autach osobowych silniki wysokoprężne szybko tracą znaczenie, są segmenty, w których nadal trudno je zastąpić. Dotyczy to przede wszystkim dużych SUV-ów, samochodów terenowych oraz aut dostawczych, czyli modeli wykorzystywanych do cięższej pracy, jazdy z dużym obciążeniem i pokonywania długich dystansów. W takich zastosowaniach diesel nadal przekonuje wysokim momentem obrotowym, dużym zasięgiem i relatywnie niskim zużyciem paliwa.

Ford Transit. Im większe auto użytkowe, tym większa szansa, że napędza je jeszcze silnik wysokoprężny,

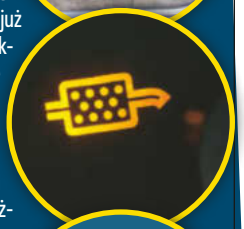
Toyota Land Cruiser. W rasowych „terenówkach" diesel nadal jest dominującym typem napędu.

O czym trzeba pamiętać, kupując diesla

Diesel nie jest dziś wyborem dla każdego, ale wciąż ma sens przy długich trasach, holowaniu i wożeniu większych ładunków. W takich warunkach jego zalety pozostają wyraźne. Trzeba jednak pamiętać, że nowoczesny silnik wysokoprężny jest skomplikowany, a niższe spalanie nie zawsze zrekompensuje wyższe koszty zakupu, serwisu i napraw. Dlatego przed zakupem warto ocenić, czy auto naprawdę będzie pokonywać na tyle duże przebiegi, by diesel był opłacalny.

Zalety i wady diesla

+ **Niższe zużycie paliwa** To wciąż jeden z najmocniejszych argumentów za dieslem.
+ **Wysoki moment obrotowy** Diesle dobrze radzą sobie przy niskich obrotach, dzięki czemu zapewniają dużą elastyczność i nie wymagają częstej redukcji biegów.
+ **Duży zasięg** Połączenie niskiego spalania i zwykle sporych zbiorników paliwa sprawia, że diesel potrafi przejechać długi dystans na jednym tankowaniu.
− **AdBlue** W wielu nowoczesnych dieslach trzeba regularnie uzupełniać płyn AdBlue. Koszt nie jest wysoki, ale to kolejny element, o którym trzeba pamiętać. Zaniedbanie może skończyć się komunikatami błędów.
− **DPF** Filtr cząstek stałych skutecznie ogranicza emisję sadzy, ale nie lubi jazdy wyłącznie na krótkich dystansach. Jeśli auto jest używane głównie w mieście, filtr może nie mieć warunków do prawidłowego wypalania, co zwiększa ryzyko zapchania.
− **Skomplikowany osprzęt** Nowoczesny diesel nie jest już prostą konstrukcją. W efekcie oszczędność na paliwie może częściowo zniknąć przez droższy serwis.
− **Droższe ubezpieczenie** W niektórych przypadkach diesel może oznaczać wyższą składkę. Nie jest to reguła, ale koszt polisy warto sprawdzić przed zakupem.
− **Możliwe problemy z odsprzedażą** Popyt na auta z dieslem jest dziś mniejszy, a część kupujących obawia się kosztów i stref czystego transportu. To oznacza, że odsprzedaż może być trudniejsza.



AdBlue, filtr DPF, skomplikowany osprzęt – poprawiają osiągi, ale i podnoszą koszty serwisu.

Jakie inne diesle jeszcze można kupić?

Na rynku zostały nie tylko najtańsze diesle. Wciąż znajdziemy wiele droższych modeli – głównie wśród aut marek premium, dużych SUV-ów, „terenówek" i aut dostawczych. To właśnie w tych segmentach diesel nadal ma najwięcej argumentów po swojej stronie.

Alfa Romeo Stelvio
Audi A5, A6, Q5, Q7, Q8
BMW seria 1, 2, 3, 5, 7, X1, X3, X4, X5, X6, X7
DS DS7
Fiat Doblo
Ford Ranger, Tourneo Custom, Transit Custom
Isuzu D-Max
JAC T8 PRO
KIA Sorento
Land Rover Defender 110, Range Rover Evoque, Sport, Velar
Mazda CX-60, CX-80
Mercedes Citan Tourer, GLA, GLB, GLC, GLE, GLS, klasa C, E, G, T, V
Nissan Primastar
Opel Movano, Zafira
Renault Kangoo, Trafic
Skoda Karoq, Kodiaq, Superb
SsangYong/KGM Rexton
Toyota Proace Verso, Hilux, Land Cruiser
Volkswagen Amarok, California, Caravelle, Crafter, Multivan, Passat, Tayron, Tiguan, Touareg, Transporter

Kia Sorento z silnikiem 2.2 CRDi (193 KM) do kupienia za 259 900 zł. Samochody z rocznika 2025.

Mercedes oferuje duży wybór modeli z silnikami Diesla. Klasa C w wersji 200 d mHEV od 200 tys. zł.

Volkswagen Tayron z roku 2026, ze 150-konnym 2.0 TDI do nabycia w cenie już od 173 tys. zł.

PODSUMOWANIE

Diesel nie powiedział jeszcze ostatniego słowa, ale jego rola wyraźnie się zmieniła. Dziś nie jest już napędem dla każdego, lecz rozwiązaniem dla kierowców, którzy naprawdę dużo jeżdżą, holują lub wykorzystują auto do pracy. Właśnie dlatego silniki wysokoprężne utrzymują się przede wszystkim w większych SUV-ach, „terenówkach" i samochodach dostawczych. Na renesans diesla nie ma już co liczyć, ale w określonych zastosowaniach pozostaje on wyborem trudnym do zastąpienia. Choć przy dzisiejszych cenach oleju napędowego jego ekonomiczna przewaga jest jeszcze mniejsza niż kiedyś.

» To jeszcze nie koniec diesli
» Na renesans nie ma jednak co liczyć

eprasa.pl 09b9a2c843

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 68 ZŁ
24 WYDANIA ZA 135 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*

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

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

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

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

PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

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

eprasa.pl 09b9a2c843

Bez dużych nakładów finansowych, a inwestując

Samodzielne

Pierwsze ciepłe dni to dobra okazja do zajęcia się autem. Nie kosztuje to wiele, a może zniwelować szpecące ślady trudów eksploatacji oraz wizualnie znacząco odświeżyć samochód.

Na drogach nie brakuje zaniedbanych samochodów. Nie dotyczy to wyłącznie leciwych i najtańszych pojazdów. Nawarstwiające się latami zaniedbania można nierzadko zaobserwować na karoseriach i we wnętrzach aut o pokaźnej rynkowej wartości. Nie każdy zdaje sobie sprawę, że utrzymanie estetyki samochodu na przyzwoitym poziomie okazuje się istotne z kilku powodów.

Użytkowanie dobrze wyglądającego samochodu, którego wnętrze jest wolne od nieprzyjemnych zapachów może skutecznie odwodzić od podjęcia decyzji o wymianie auta na inne, w myśl zasady – po co zmieniać coś, co jest dobre.

Gdyby jednak zapadła decyzja o sprzedaży samochodu, to atrakcyjny dla oka egzemplarz szybciej znajdzie kolejnego właściciela, który do tego będzie gotowy na głębsze sięgnięcie do portfela. Nieprzypadkowo profesjonalni handlarze przed wystawieniem auta na sprzedaż poddają je przynajmniej podstawowym zabiegom pielęgnacyjnym – inwestując kilkaset złotych, można zyskać nieraz znacznie więcej.

Nie można też zapominać, że bieżąca pielęgnacja pojazdu to swoista profilaktyka. Zarówno przeciwdziała odkładaniu się dużych ilości zanieczyszczeń, które z czasem stają się coraz trudniejsze do usunięcia, jak również ogranicza tempo lub nawet zatrzymuje powstawanie zniszczeń – odprysk lub zarysowanie lakieru, które nie zostały zabezpieczone, z czasem staną się ogniskiem korozji.

Dobra wiadomość jest taka, że bardzo wiele czynności przy aucie można wykonać samodzielnie, korzystając przy tym z produktów dostępnych nawet w supermarketach i na stacjach benzynowych. Nie jest także wymagany garaż. Część prac można wykonać na parkingu, inne – na myjni bezdotykowej. Pracując na otwartej przestrzeni, nie należy używać kosmetyków, które mogą ściekać i wsiąkać w podłoże, a na myjni zapytajmy personel, czy nie ma nic przeciwko.

Na kolejnych stronach prezentujemy relatywnie proste czynności, które pozwolą na odświeżenie każdego pojazdu.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

→ Czyszczenie i pielęgnacja wnętrza pojazdu

Z punktu widzenia kierowcy wnętrze pojazdu jest najważniejsze. W końcu to w nim przebywa, dotyka kierownicy, dźwigni i przełączników, a otwierając drzwi przy wsiadaniu, czuje zapach kabiny, który niestety nie zawsze jest przyjemny.

Dobra wiadomość jest taka, że elementy wnętrza są zwykle wykonane z łatwych do czyszczenia, a do tego trudnych do uszkodzenia materiałów. Nie trzeba się więc obawiać, że nie poradzimy sobie z zadaniem. Oczywiście priorytetem pozostaje zapoznanie się z instrukcją obsługi danego kosmetyku – nawet jeżeli nieprawidłowe użycie nie spowoduje nieodwracalnych szkód, to może być np. źródłem zacieków lub smug, na których usunięcie trzeba będzie poświęcić dodatkowy czas.

Pracę warto podzielić na etapy, a każdego dnia realizować jeden lub dwa. Dzięki temu pielęgnacja pojazdu stanie się mniej męcząca od strony fizycznej. Część zadań, jak np. odkurzanie wnętrza czy pranie tapicerki lub dywaników, można zlecić – nie są to drogie usługi.

CZYSZCZENIE PLASTIKÓW

Kosmetyki: płyny do czyszczenia elementów z tworzyw lub uniwersalny APC.

Sposób pracy: płyny do czyszczenia najlepiej nanosić na ręcznik z mikrofibry i dopiero nim przecierać elementy. Warto mieć też drugi ręcznik, którym będziemy wycierali czyszczone powierzchnie – osadzą się na nim kolejne drobiny brudu. Wiele tworzyw ma fakturę – aby je dokładnie wyczyścić, warto użyć pędzelka do rozprowadzenia środka czyszczącego, który następnie należy zetrzeć. Duży wpływ na ostateczny efekt prac mają detale – nie zapomnijmy o czyszczeniu szczelin między elementami czy kratek wentylacji.

CZYSZCZENIE SKÓRY

Kosmetyki: do pracy ze skórą należy używać przeznaczonych do tego produktów.

Sposób prac: zestawy do pielęgnacji skóry zawierają zwykle środek czyszczący, impregnator, a czasem także szczotkę i szmatkę. Ich użycie jest proste – produkt czyszczący rozprowadza się za pomocą szczotki, a następnie wyciera. Finalnym etapem prac jest rozprowadzenie płynu konserwującego, który na powierzchni skóry tworzy przezroczystą warstwę. Nie używajmy przypadkowych kosmetyków – mogą zniszczyć znajdującą się na naturalnej skórze powłokę farby i element trzeba będzie ponownie lakierować.

eprasa.pl 09b9a2c843

własny czas, można zmienić samochód na lepsze

odświeżenie auta

PIELĘGNACJA PASÓW

Kosmetyki: woda z mydłem lub produkty przeznaczone do czyszczenia pasów.
Sposób pracy: pas należy rozwinąć do ogranicznika, a następnie szmatką nasączoną wodą z mydłem przecierać jego powierzchnię do momentu, aż na ręczniku z mikrofibry czy papieru przestaną osadzać się zanieczyszczenia. Można do tego użyć także dedykowanych produktów, które mogą również rozwiązać problem niezwijających się pasów. Jeżeli czyścimy pasy wodą z mydłem, na koniec należy je wytrzeć, a dodatkowo odczekać przed ich zwinięciem, aż całkowicie wyschną.

GRUNTOWNE ODKURZANIE

Narzędzia: jeżeli ilość brudu jest znaczna, warto przygotować szczotkę ze sztywnym włosiem – pozwala ona na wzruszenie struktury materiału (przy dużej ilości zanieczyszczeń staje się zbita), co z kolei znacząco ułatwia usuwanie zanieczyszczeń przed odkurzacz.
Sposób pracy: najlepszym rozwiązaniem jest użycie odkurzacza o dużej mocy (np. przemysłowego lub dostępnego na stacji paliw) – przenośne urządzenia zwykle poradzą sobie jedynie z wierzchnią, a do tego luźną warstwą osadów. W trakcie pracy warto stukać końcówką węża w materiał, co uwalnia spore ilości piasku i kurzu.

NAPRAWA PĘKNIĘĆ SKÓRY

Kosmetyki: zestawy do naprawiania skórzanej tapicerki.
Sposób pracy: z czasem tapicerka, także ta wykonana z najlepszej skóry, pokrywa się zarysowaniami, załamaniami, a nawet pęknięciami. Wszystko to można naprawić. Warto pamiętać, że tak naprawdę siedzi się nie na skórze, a na warstwie kolorowego lakieru. Ma on konkretny kod koloru (zwykle możliwy do odczytania po rozkodowaniu VIN), który pozwala na dobranie lakieru do wykonania zaprawek. Jeżeli rysy są niewielkie, farbę można nanieść okrężnym ruchem patyczkiem kosmetycznym. Głębsze warto szpachlować.

PRANIE DYWANIKÓW

Narzędzia: szczotka z twardym włosiem.
Sposób pracy: materiałowe dywaniki magazynują ogromne ilości brudu. Ich czyszczenie ma na celu uwolnienie go z zakamarków tkaniny, w czym może pomóc szczotka. Dywaniki można czyścić w przeznaczonych do tego uchwytach na myjni bezdotykowej. Polecamy czyszczenie w domu (w wannie lub brodziku prysznica) – przed włożeniem do auta dywanik musi wyschnąć. Do mycia można użyć nawet płynu do podłóg.

PRANIE TAPICERKI

Narzędzia: odkurzacz – piorący lub przynajmniej odsysający wodę.
Sposób pracy: gruntowne czyszczenie tapicerki z materiału jest trudniejsze niż skórzanej – wymaga prania, jednak w sposób, który nie powoduje przemoczenia gąbek fotela. Umożliwiają to odkurzacze piorące (można je wypożyczyć). Kto ma odkurzacz przystosowany od odsysania cieczy, może go użyć także do zbierania używanych w niewielkich ilościach środków czyszczących.

eprasa.pl 09b9a2c843

Czyszczenie i drobne naprawy nadwozia

Żeby samochód prezentował się dobrze nie tylko w środku, ale również na zewnątrz, warto poświęcić nieco czasu na pielęgnację nadwozia i jego elementów. Także w tym przypadku potrzebne jest kilka typów kosmetyków oraz używanie ich zgodnie z zaleceniami instrukcji. Przedstawione prace są proste – można wykonać je bez użycia specjalistycznych narzędzi i odwiedzając jedynie myjnię bezdotykową. Pierwszym etapem jest gruntowne mycie całego auta i usunięcie z niego brudu. Dopiero później można przejść do pracy nad detalami. Jeżeli gdziekolwiek znajdziemy piasek, należy go usuwać delikatnie, najlepiej wyłącznie spłukując wodą – niestety jest skutecznym ścierniwem.

DEIRONIZACJA FELG

Kosmetyki: płyny do usuwania żelaza.
Sposób pracy: bez użycia deironizatorów, czyli produktów, które usuwają osadzone w lakierze felgi czy powierzchni kołpaka pochodzące z hamulców zanieczyszczenia metaliczne, dokładne umycie kół jest praktycznie niemożliwe. Czyszczenie z użyciem deironizatora jest proste – płyn rozpyla się na felgi i spłukuje wodą, nim dojdzie do jego wyschnięcia. Jeżeli po raz pierwszy wykonujemy ten zabieg, ilość zanieczyszczeń jest zwykle tak duża i są one tak mocno związane z lakierem, że do rozprowadzenia płynu najlepiej użyć szczotki. W trakcie prac warto używać rękawic.

DOKŁADNE MYCIE

Kosmetyki: aktywna piana, płyny typu pre-wash do aplikacji przed myciem.
Sposób pracy: mycie bezdotykowe jest wygodne, szybkie i bezpieczne dla lakieru. Niestety ma ograniczoną moc – nie usuwa zanieczyszczeń mocno przywierających do lakieru. Siłę oczyszczania lakieru można zwiększyć, używając dostępnych w niektórych punktach aktywnej piany czy szczotki. Jeżeli obsługa myjni zgodzi się, a my nie spowodujemy w ten sposób wzrostu kolejki, można użyć środków do mycia wstępnego oraz gąbki, by usunąć z lakieru osady, którym nie podobałby strumień wody.

MYCIE WNĘK NADKOLI

Kosmetyki: aktywna piana lub płyn do usuwania osadów drogowych.
Sposób pracy: dokładne mycie podwozia wymaga podniesienia auta. Ale jedną z kluczowych czynności można wykonać samodzielnie na myjni bezdotykowej – chodzi o czyszczenie wnęk nadkoli, gdzie gromadzące się osady (z soli czy błota) powodują szybki rozwój korozji. Z tego samego powodu warto myć od spodu także progi.

POLEROWANIE REFLEKTORÓW

Kosmetyki: zestawy do regeneracji klosza lamp, politura albo pasta polerska.
Sposób pracy: zmatowiałe i pożółknięte klosze lamp nie tylko pogarszają oświetlenie drogi, ale i szpecą auto. W mniej niż godzinę można przywrócić im dawny blask. Wystarczy sięgnąć po zestawy do regeneracji lamp. Z naszych doświadczeń wynika, że egzamin zdają też pasty lekkościerne, a nawet politury do lakieru. Lampę warto zabezpieczyć woskiem, ceramiką lub PPF.

WYPEŁNIENIE UBYTKÓW

Produkty: lakier zaprawkowy, kredki do maskowania uszkodzeń lakieru.
Sposób pracy: odpryski lakieru pogarszają estetykę pasa przedniego, a często stają się także ogniskami korozji. Dokładnie to samo można powiedzieć o rysach. Z tego powodu warto je zabezpieczać zaraz po zauważeniu. Można do tego użyć produktów do usuwania drobnych uszkodzeń lakieru – farby w kolorze nadwozia w opakowaniu z niewielkim pędzlem lub aplikatorem przypominającym długopis. Kto obawia się lakieru, może użyć kredek – działają, ale warstwę ochronno-koloryzującą trzeba uzupełniać, bo podlega zmywaniu.

MYCIE ZAKAMARKÓW

Kosmetyki: szampon samochodowy z wodą, płyny typu APC.
Sposób pracy: mycie bezdotykowe, automatyczne czy nawet ręczne w podstawowym zakresie nie usuwa brudu z krawędzi otworów pokrywy bagażnika czy drzwiowych, jak również lakierowanych powierzchni pod maską. Czyszczenie takich miejsc jest proste, ale czasochłonne – wymaga osobnego nanoszenia środka czyszczącego, używania pędzla i spłukiwania lub wycierania brudu. Poświęcając godzinę, powinniśmy być w stanie doczyścić wszystkie takie miejsca.

POLEROWANIE LAKIERU

Kosmetyki: politura lub pasta lekkościerna.
Sposób pracy: do usunięcia z lakieru utlenionej warstwy zewnętrznej czy niewielkich zarysowań konieczne jest polerowanie. Przed rozpoczęciem pracy trzeba dokładnie wyczyścić powierzchnię lakieru – nawet pojedyncze ziarenko piasku podczas polerowania porysuje go! Używanie specjalistycznej maszyny do polerowania czy nawet pada polerskiego nie jest niezbędne. Dobre efekty można uzyskać, korzystając np. z ręcznika z mikrofibry. Najlepiej używać produktów o niezbyt dużej sile polerowania – trudniej nimi uszkodzić lakier.

NAŁOŻENIE NA LAKIER WOSKU LUB CERAMIKI

Kosmetyki: powłoka ceramiczna, quick detailer albo dowolny wosk – miękki, twardy, w płynie lub ceramiczny.
Sposób pracy: aby możliwie długo utrzymać efekty mycia i ewentualnego polerowania nadwozia, lakier warto zabezpieczyć. Spektrum dostępnych środków jest bardzo duże, a ich ceny niewielkie – w chińskich serwisach ogłoszeniowych zestawy do tworzenia powłok ceramicznych można kupić za kilkadziesiąt złotych. Nasze testy wykazały, że działają.

ZROBIENIE ZAPRAWEK

Produkty: papier ścierny, neutralizator rdzy, lakier w kolorze nadwozia.
Sposób pracy: w dolnych częściach wielu starszych aut można znaleźć ogniska korozji – ich pierwszym symptomem jest pofalowana powierzchnia lakieru. Warto go usunąć (choćby nożem czy śrubokrętem), a rdzę oczyścić papierem ściernym i zabezpieczyć środkiem wiążącym rdzę. Na koniec pozostaje nałożenie lakieru w kolorze nadwozia i wypolerowanie powierzchni.

eprasa.pl 09b9a2c843

Poprawki mechaniczne

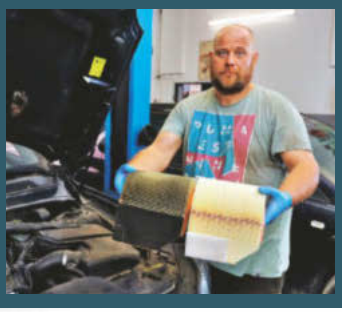
Jeżeli auto zostało doprowadzone do ładu pod względem wizualnym, to można pokusić się o drobne prace mechaniczne. Nie wymagają specjalnych narzędzi czy umiejętności, a wyjdą pojazdowi na dobre, przy okazji pozwalając na ograniczenie wydatków w serwisie.

CZYSZCZENIE I SMAROWANIE ZACISKÓW

Potrzebne narzędzia: zestaw kluczy, szczotka druciana, papier ścierny.
Sposób pracy: zaciski hamulcowe z czasem pokrywają się dużą ilością zanieczyszczeń, które mogą ograniczać ich ruchomość. Dlatego np. przy okazji wymiany kół można pokusić się o zdjęcie zacisku z mocowania, oczyszczenia jego prowadnic i zajrzenie pod osłonę przeciwkurzową tłoczka – można wprowadzić tam kroplę płynu, która będzie przeciwdziałała korozji.

WYMIANA FILTRÓW POWIETRZA I KABINOWEGO

Potrzebne narzędzia: brak lub śrubokręt.
Sposób pracy: każdy pojazd ma na pokładzie kilka filtrów – te odpowiadające za oczyszczanie powietrza wpadającego do kabiny oraz silnika są zwykle łatwo dostępne i na tyle proste w wymianie, że każdy sobie z tym poradzi. Instrukcje dla konkretnych modeli można znaleźć w internecie, a bywają też dołączane do filtra. Prace zwykle ograniczają się do odpięcia zatrzasków, ewentualnego odkręcenia śrub, wyjęcia starego filtra i montażu nowego.

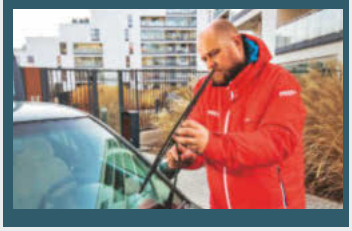


WYMIANA ŚWIEC

Potrzebne narzędzia: klucz do świec.
Sposób pracy: kto potrafi odkręcić kilka śrub, poradzi sobie także z wymianą świec zapłonowych w silniku benzynowym. Przypominamy, że przewodów zapłonowych nie należy ściągać ze świec, ciągnąć je za kable. Tak duże siły zniosą jedynie gumowe osłony zakończeń przewodów. Świece należy dokręcać kluczem dynamometrycznym z wartością podaną w instrukcji serwisowej pojazdu lub o zaledwie pół obrotu po ręcznym wkręceniu świecy i poczuciu pierwszego oporu. Mocniejsze dokręcenie może zniszczyć gwint lub świecę. Koszty naprawy będą wysokie.

WYMIANA WYCIERACZEK

Potrzebne narzędzia: brak.
Sposób pracy: stare wycieraczki należy wyczepić z mocowań, a w ich miejsce założyć nowe, długością odpowiednie dla danego auta. Jeżeli wycieraczki są przesłonięte maską, trzeba je ustawić w tzw. położeniu serwisowym – procedura jego aktywacji z reguły jest opisana w instrukcji obsługi. W starszego typu wycieraczkach (tzw. szkieletowych) można wymienić same gumki.



PODSUMOWANIE

Nie trzeba mieć dużych zdolności manualnych ani specjalistycznego warsztatu, by istotnie poprawić wygląd własnego auta. Co więcej – do większości prezentowanych prac wystarczą niedrogie kosmetyki samochodowe z supermarketu. Na kompleksowe odświeżenie zaniedbanego auta trzeba poświęcić nawet kilkanaście godzin. Nie obejdzie się też bez bólu rąk czy pleców. W obliczu tego łatwiej zrozumieć, dlaczego usługi detailingowe są tak drogie.

REKLAMA

Bogactwo szałwii!
Oryginalne, wielokrotnie wyróżnione, znane na świecie są cukierki szałwiowe firmy Reutter!
- Wspomagają funkcjonowanie gardła i krtani.
- Odświeżają śluzówkę jamy ustnej, gardła, górnych dróg oddechowych.
- Zawierają wysokiej jakości składniki.
- Cukierki szałwiowe firmy Reutter w milionach ust na świecie.
- Dla całej rodziny!

Reutter ponad 100 lat zaufania!

PRODUKT ROKU: 2006,2007,2008,2009,2010,2011,2012,2013,2014,2015,2016,2017,2018,2019,2020,2021,2022,2023,2024

Żeń-szeń i Imbir
- dobroczynne korzenie!
Cukierki Żeńszeniowo-Imbirowe z ekstraktami: żeń-szenia i imbiru

Żeń-szeń:
- wspiera organizm, dodaje energii, moc na noc,
- pobudza mózg do pracy i koncentracji,
- zwiększa odporność na stres,
- przyjazny dla zawodowych: kierowców, sportowców, itp.

Imbir:
- wspiera odporność organizmu,
- korzystny przy kaszlu, gorączce, grypie, przeziębieniu,
- wspomaga przemianę materii,
- poprawia wygląd skóry,
- miły zapach w ustach.

Reutter

eprasa.pl 09b9a2c843

TEST OPON LETNICH 2026

Badamy opo

Testujemy 8 opon w rozmiarze 235/55 R18

Przykładowe samochody z takim ogumieniem:

- **Audi** A6 Allroad, Q3
- **BYD** Tang
- **Cherry** Tiggo 8
- **Cupra** Terramar
- **Hyundai** Tucson
- **Jaecoo** 7
- **Jeep** Compass
- **Kia** Sportage
- **Nissan** Qashqai
- **Renault** Austral
- **Skoda** Kodiaq
- **Seat** Tarraco

Bridgestone
Turanza 6

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	premium
Kraj produkcji:	Hiszpania
Data produkcji:	7. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	556 zł

Dębica
Presto

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	budżetowy
Kraj produkcji:	Francja
Data produkcji:	18. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	429 zł

Goodyear
EfficientGrip 2 SUV

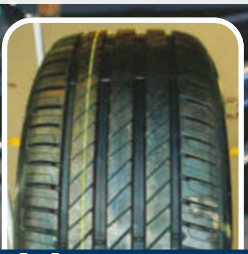
INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	premium
Kraj produkcji:	Francja
Data produkcji:	1. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	603 zł

Hankook
Ventus Prime 4 K135

INFORMACJE O OPONIE

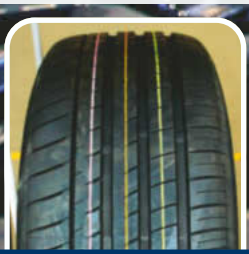
Segment rynku:	średni
Kraj produkcji:	Węgry
Data produkcji:	35. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	534 zł



Kleber
Dynaxer HP5 SUV

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	średni
Kraj produkcji:	Rumunia
Data produkcji:	10. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	502 zł



Nexen
N'Fera Primus

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	średni
Kraj produkcji:	Czechy
Data produkcji:	20. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	396 zł

Nokian Tyres
Powerproof 2

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	średni
Kraj produkcji:	Finlandia
Data produkcji:	38. tydz. 2025 r.
Cena 1 sztuki:	484 zł

Triangle
Advantex SUV TR259

INFORMACJE O OPONIE

Segment rynku:	budżetowy
Kraj produkcji:	Chiny
Data produkcji:	12. tydz. 2024 r.
Cena 1 sztuki:	303 zł

eprasa.pl 09b9a2c843

ny letnie do SUV-ów

Sprawdziliśmy własności letniego ogumienia w rozmiarze pasującym do popularnych SUV-ów. W zestawieniu uwzględniliśmy opony z różnych segmentów cenowych.

Opony do samochodów typu SUV to fragment rynku notujący najwyższe wzrosty sprzedaży. Nic dziwnego, tego rodzaju samochodów wciąż przybywa na drogach.

Z myślą o użytkownikach takich pojazdów postanowiliśmy w tym sezonie przeprowadzić dodatkowy test opon letnich. Wybraliśmy jeden z popularniejszych rozmiarów – 235/55 R18, który montowany jest do takich samochodów jak Kia Sportage czy Skoda Kodiaq. Ponadto opony tej wielkości stosuje w swoich SUV-ach większość chińskich producentów, takich jak m.in. BYD, Cherry czy Jaecoo.

Kompletując opony do testu, wybraliśmy produkty ze wszystkich segmentów cenowych. Najtańsze ogumienie reprezentują znana kierowcom polska Dębica oraz chińska opona Triangle. Najliczniejszą grupę w tegorocznym zestawieniu stanowią opony segmentu środkowego. Nie mogło tu zabraknąć debiutującego na rynku produktu firmy Nokian Tyres czy nowego modelu Klebera. W porównaniu wzięły też udział popularne opony Hankook i Nexen.

Klasę premium tym razem reprezentowały znane z wysokiego poziomu bezpieczeństwa produkty firm Goodyear oraz Bridgestone.

eprasa.pl 09b9a2c843

JAZDA PO MOKREJ NAWIERZCHNI

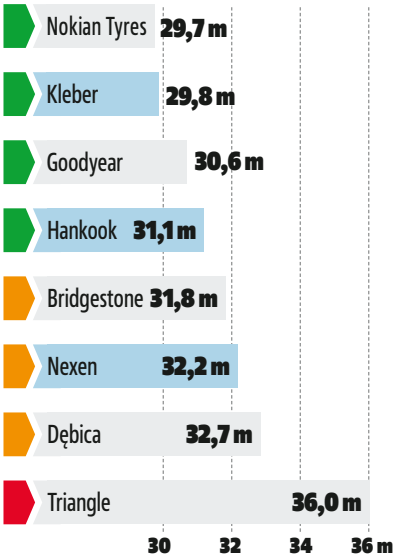
Droga hamowania ze 80 km/h

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca testowy kilkukrotnie hamuje awaryjnie na certyfikowanym stanowisku z prędkości 100 km/h. Aparatura pomiarowa rejestruje dystans przejechany w trakcie wytracania prędkości z 80 km/h do 5 km/h.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Doskonałe rezultaty uzyskują opony Nokian Tyres i Kleber. Bardzo dobrze radzą sobie też produkty Goodyear oraz Hankook. Bridgestone, Nexen i Dębica uzyskują wyniki na dobrym poziomie. Od stawki odstaje opona Triangle.



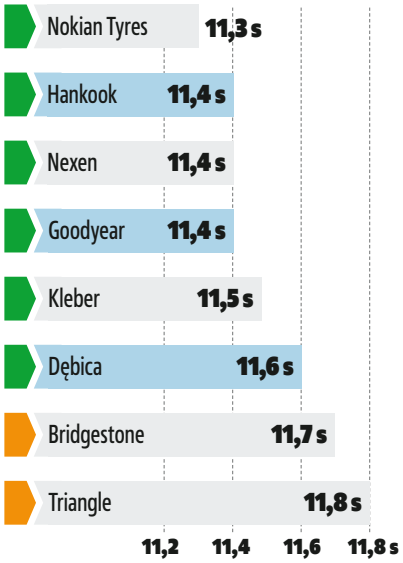
Jazda po okręgu

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca testowy – jadąc na granicy przyczepności opon – pokonuje jak najszybciej nawadniany okrąg o średnicy 65 metrów. Aparatura rejestruje czas przejazdu.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Wszystkie opony zdają egzamin. Bardzo dobre wyniki uzyskują produkty Nokian Tyres, Hankook, Nexen oraz Goodyear. Kleber i Dębica wypadają dobrze.



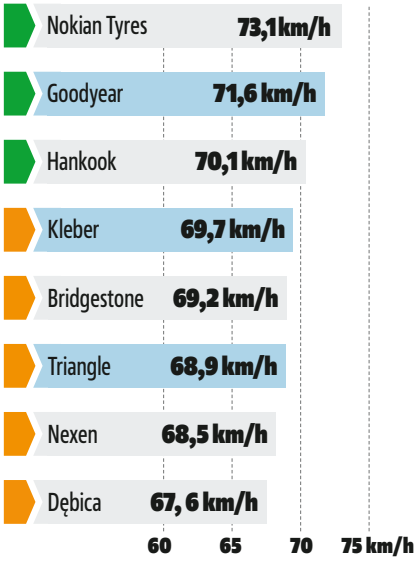
Aquaplaning poprzeczny

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca pokonuje zlokalizowane na łuku stanowisko testowe wypełnione wodą, zwiększając prędkość za każdym przejazdem. Sprzęt pomiarowy zapisuje prędkość, przy której opony tracą kontakt z podłożem – wpadają w aquaplaning poprzeczny.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Bardzo dobrze radzą sobie opony Nokian Tyres, Goodyear oraz Hankook. Kleber, Bridgestone, Triangle i Nexen wypadają nieźle. Nawet zamykająca tabelę wyników w tej konkurencji testowej Dębica zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.



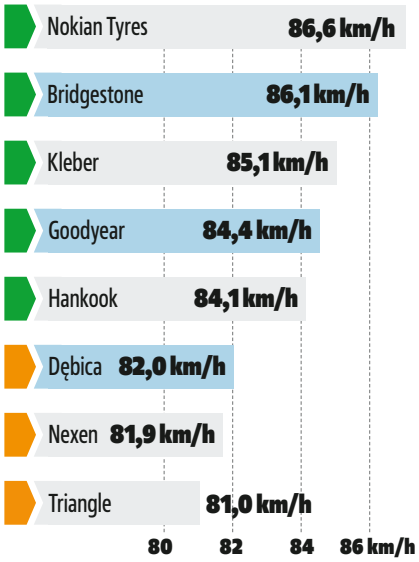
Aquaplaning wzdłużny

SPOSÓB MIERZENIA

Samochód przejeżdża na wprost przez wypełnione wodą stanowisko. Aparatura rejestruje prędkość, przy której opony tracą kontakt z asfaltem.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Produkty Nokian Tyres oraz Bridgestone uzyskują bardzo dobre wyniki. Dobrze radzą sobie też opony Kleber, Goodyear i Hankook. Dębica i Nexen wypadają nieźle.



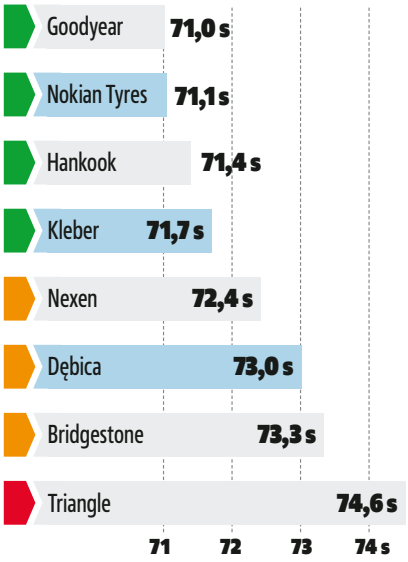
Jazda sportowa na czas

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca pokonuje jak najszybciej kręty tor o długości 1434 m. Aparatura pomiarowa rejestruje tor i czas przejazdu poszczególnych okrążeń. W tej konkurencji liczą się m.in. przyczepność boczna ogumienia oraz zachowanie na granicy poślizgu.

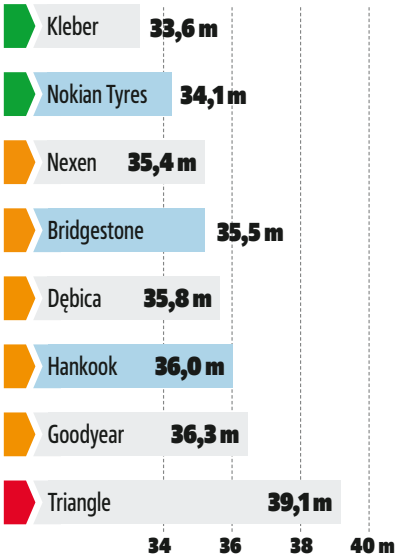
CO MÓWIĄ WYNIKI

Konkurencję sportowej jazdy na czas po mokrym torze wygrywa Goodyear. Bardzo dobrze radzą sobie też opony Nokian Tyres, Hankook oraz Kleber. Produkty firm Nexen, Dębica i Bridgestone wypadają nieźle. Chińska opona Triangle zawodzi.



eprasa.pl 09b9a2c843

JAZDA PO SUCHEJ NAWIERZCHNI



Droga hamowania ze 100 km/h

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca hamuje awaryjnie z prędkości przekraczającej 100 km/h. Sprzęt pomiarowy rejestruje drogę przebytą podczas wytracania prędkości ze 100 km/h do 5 km/h. Dystans od 5 km/h do zatrzymania nie jest brany pod uwagę, ponieważ w tym zakresie funkcjonowanie układu ABS nie jest jednakowe za każdym razem, co mogłoby negatywnie wpływać na powtarzalność pomiarów.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Doskonale radzi sobie Kleber, a za nim rywalizację z bardzo dobrym wynikiem kończy produkt Nokian Tyres. Nexen, Bridgestone, Dębica i Hankook uzyskują rezultaty na dobrym poziomie. Goodyear wypada nieźle. Kolejny raz zawodzi chińska opona Triangle. Wprawdzie droga hamowania na poziomie 39 metrów mieści się w wymaganym marginesie bezpieczeństwa, ale opona wyraźnie odstaje od stawki.

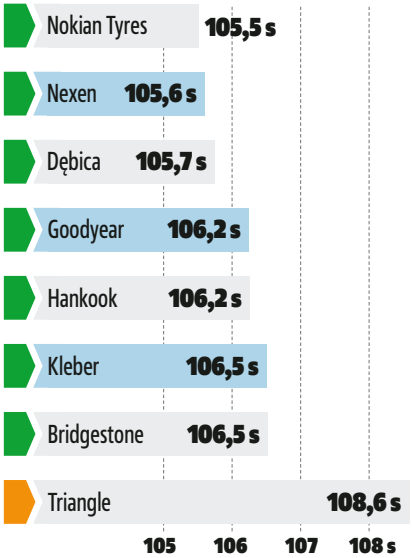
Jazda sportowa na czas

SPOSÓB MIERZENIA

Kierowca testowy o doświadczeniu sportowym pokonuje jak najszybciej kręty tor o długości 3382 m. Mierzony jest czas przejazdu. W tej próbie liczą się m.in. przyczepność oraz stabilność ogumienia na zakrętach.

CO MÓWIĄ WYNIKI

W tej próbie większość opon wypada dobrze. Konkurencję wygrywa produkt Nokian Tyres przed oponami Nexen i Dębica. Goodyear, Hankook, Kleber i Bridgestone radzą sobie bardzo dobrze. Od stawki odstaje Triangle.



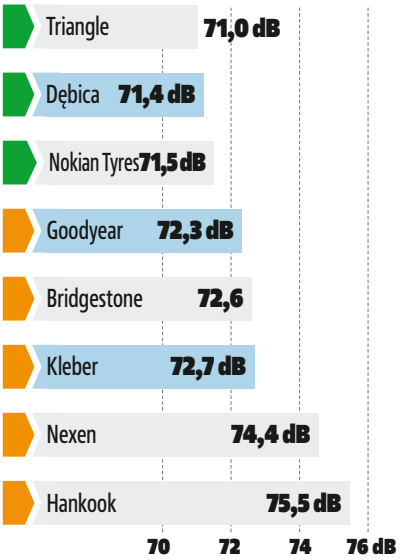
Opory toczenia

SPOSÓB MIERZENIA

Współczynnik oporów toczenia wyznaczany jest na stanowisku bębnowym w laboratorium. Określa on, ile energii tracone jest podczas toczenia opon po podłożu. Wynik przekłada się na zużycie paliwa przez silnik spalinowy samochodu lub energii elektrycznej w przypadku pojazdów elektrycznych.

CO MÓWIĄ WYNIKI

W tej konkurencji rywalizację wygrywa opona Bridgestone. Opory toczenia na niskim poziomie mają też produkty firm Dębica i Kleber. Goodyear, Nokian i Nexen wypadają nieźle, a ich rezultaty są na przeciętnym poziomie. Współczynnik oporów toczenia ogumienia Hankook jest do zaakceptowania. Z kolei chińska opona Triangle kończy próbę z kiepskim wynikiem. Jazda na takim ogumieniu wiąże się z zauważalnym wzrostem zużycia paliwa. Dla auta spalającego średnio 10 l/100 km różnica pomiędzy oponami z czołówki tabeli a chińskim produktem Triangle to ponad litr na 100 km.



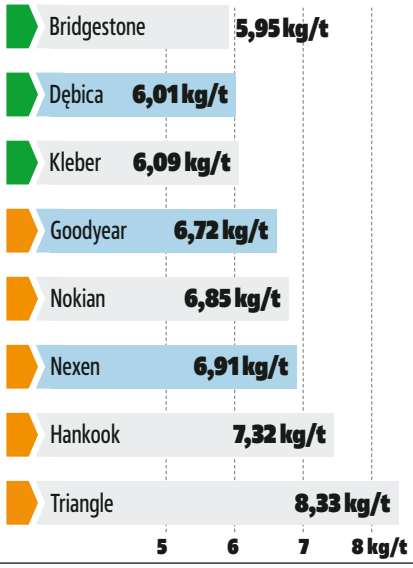
Hałas zewnętrzny przy 50 km/h

SPOSÓB MIERZENIA

Hałas emitowany przez ogumienie na zewnątrz jadącego samochodu mierzony jest na certyfikowanym stanowisku testowym. W trakcie badania auto przetacza się przez nie z prędkością 80 km/h. W trakcie pomiaru silnik samochodu jest wyłączony.

CO MÓWIĄ WYNIKI

Rywalizację zwycięża chińska opona Triangle. Niski poziom hałasu generują też produkty firm Dębica i Nokian Tyres. W tej konkurencji dobrze wypadają także opony Goodyear, Bridgestone i Kleber. Ogumienie Nexen nie jest już tak ciche. Tabelę wyników zamyka Hankook.



eprasa.pl 09b9a2c843

Zestawienie punktacji w poszczególnych kategoriach oraz klasyfikacja końcowa

PRODUCENT		NOKIAN TYRES		KLEBER		GOODYEAR	
Model		Powerproof 2		Dynaxer HP5 SUV		EfficientGrip 2 SUV	
INFORMACJE O OPONIE							
Segment rynku:		średni		średni		premium	
Kraj produkcji:		Finlandia		Rumunia		Francja	
Data produkcji:		38. tydz. 2025 r.		10. tydz. 2025 r.		1. tydz. 2025 r.	
Sztywność bieżnika:		66 Shore		64 Shore		71 Shore	
Głębokość bieżnika:		7,6 mm		6,4 mm		8,7 mm	
Cena 1 sztuki 235/55 R18:		484 zł		502 zł		603 zł	
MOKRO		wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.
Hamowanie 80-5 km/h	35	29,7 m	35,0	29,8 m	35,0	30,6 m	34,2
Aquaplaning wzdłużny	20	86,6 km/h	20,0	85,1 km/h	19,7	84,4 km/h	19,5
Aquaplaning poprzeczny	10	73,1 km/h	10,0	69,7 km/h	9,5	71,6 km/h	9,8
Jazda po okręgu	10	11,3 s	10,0	11,5 s	9,8	11,4 s	9,9
Jazda na czas	25	71,1 s	24,9	71,7 s	24,8	71,0 s	25,0
SUMA PUNKTÓW NA MOKRYM	**100**	**99,9**		**98,8**		**98,4**	
SUCHO		wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.
Hamowanie 100-5 km/h	35	34,1 m	34,8	33,6 m	35,0	36,3 m	32,6
Jazda na czas	25	105,5 s	25,0	106,5 s	24,8	106,2 s	24,9
Hałas przy 50 km/h	5	71,5 dB	5,0	72,7 dB	4,9	72,3 dB	4,9
SUMA PUNKTÓW NA SUCHYM	**65**	**64,8**		**64,7**		**62,4**	
OPORY TOCZENIA	5	6,85 kg/t	4,4	6,09 kg/t	4,9	6,72 kg/t	4,5
OGÓLNA SUMA PUNKTÓW	**170**	**169,1**		**168,4**		**165,3**	
KLASYFIKACJA		**1**		**2**		**3**	
		Nokian Tyres Powerproof 2 zalicza wyjątkowo udany debiut rynkowy. Nowość fińskiego producenta zwycięża większość konkurencji testowych. Powerproof 2 charakteryzuje się krótkimi drogami hamowania na suchej i mokrej nawierzchni oraz doskonałą precyzją prowadzenia we wszystkich warunkach. Opona ma współczynnik oporów toczenia na przeciętnym poziomie, głęboki bieżnik i atrakcyjną cenę.		Kleber Dynaxer HP5 SUV zapewnia doskonałą skuteczność hamowania zarówno na suchej, jak i mokrej nawierzchni, dzięki czemu buduje przewagę punktową nad większością rywali. W pozostałych konkurencjach radzi sobie bardzo dobrze i w żadnej z nich nie zawodzi. Kleber ma do tego niskie opory toczenia. Kupujący otrzymuje jednak bieżnik o głębokości jedynie 6,4 mm.		Goodyear EfficientGrip 2 SUV to dobrze zbilansowana opona, która zajmuje wysokie pozycje w większości konkurencji testowych. Jedynym mankamentem opony jest nieco wydłużona droga hamowania na suchej nawierzchni, ale i tu wynik mieści się w wymaganym marginesie bezpieczeństwa. Opona Goodyear ma opory toczenia na dobrym poziomie i najgłębszy w stawce bieżnik.	

Tym razem dodatkowo sprawdziliśmy głębokość bieżnika ogumienia. Okazuje się, że różnice pomiędzy oponami są znaczne. Warto to uwzględnić przy wyborze ogumienia.

Opony do tegorocznego testu zostały kupione w sklepie internetowym i dostarczone do hiszpańskiego ośrodka badawczego, gdzie przeszły testy na torze. Badanie określające współczynnik oporów toczenia wykonane zostało wcześniej w laboratorium.

OŚRODEK BADAWCZY

Tegoroczny test opon do SUV-ów przeprowadziliśmy w najnowszym w Europie ośrodku badawczym. Zlokalizowany w Hiszpanii tor zaprojektowano z myślą o testowaniu opon. Miejsce nie było przypadkowe – centrum badawcze znajduje się w pobliżu Madrytu, gdzie prawie przez cały rok pogoda pozwala na testowanie opon na suchej i mokrej nawierzchni. Na powierzchni 300 ha zbudowano certyfikowane stanowiska pomiarowe. Wokół obiektu wybudowano owalny tor umożliwiający jazdę z prędkością przekraczającą 300 km/h. W trakcie wykonywania pomiarów testowych warunki pogodowe były stabilne.

eprasa.pl 09b9a2c843

	HANKOOK		BRIDGESTONE		NEXEN		DĘBICA		TRIANGLE	
	Ventus Prime 4 K135		Turanza 6		N'Fera Primus		Presto		Advantex SUV TR259	
	średni		premium		średni		budżetowy		budżetowy	
	Węgry		Hiszpania		Czechy		Francja		Chiny	
	35. tydz. 2025 r.		7. tydz. 2025 r.		20. tydz. 2025 r.		18. tydz. 2025 r.		12. tydz. 2024 r.	
	70 Shore		69 Shore		71 Shore		66 Shore		65 Shore	
	7,1 mm		7,1 mm		7,2 mm		7,0 mm		8,1 mm	
	534 zł		556 zł		396 zł		429 zł		303 zł	
	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.
	31,1 m	33,5	31,8 m	32,7	32,2 m	32,4	32,7 m	31,9	36,0 m	28,9
	84,1 km/h	19,4	86,1 km/h	19,9	81,9 km/h	18,9	82,0 km/h	19,0	81,0 km/h	18,7
	70,1 km/h	9,6	69,2 km/h	9,5	68,5 km/h	9,4	67,6 km/h	9,3	68,9 km/h	9,4
	11,4 s	9,9	11,7 s	9,7	11,4 s	9,9	11,6 s	9,7	11,8 s	9,6
	71,4 s	24,9	73,3 s	24,2	72,4 s	24,5	73,0 s	24,3	74,6 s	23,8
	97,3		96,0		95,1		94,2		90,4	
	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.	wynik	pkt.
	36,0 m	32,9	35,5 m	33,2	35,4 m	33,4	35,8 m	33,0	39,1 m	30,3
	106,2 s	24,9	106,5 s	24,8	105,6 s	25,0	105,7 s	25,0	108,6 s	24,3
	75,5 dB	4,7	72,6 dB	4,9	74,4 dB	4,8	71,4 dB	5,0	71,0 dB	5,0
	62,5		62,9		63,2		63,0		59,6	
	7,32 kg/t	4,2	5,95 kg/t	5,0	6,91 kg/t	4,4	6,01 kg/t	5,0	8,33 kg/t	3,5
	164,0		163,9		162,7		162,2		153,5	
	4		5		6		7		8	
	Hankook Ventus Prime 4 K135 to kolejna opona w zestawieniu, która udowadnia, że dobrej jakości produkty segmentu środkowego mogą skutecznie rywalizować z oponami premium. Koreański produkt oferuje parametry jazdy na wysokim poziomie na suchej i mokrej nawierzchni. Opona generuje najwyższy w stawce poziom hałasu na zewnątrz auta i ma wysokie opory toczenia.		Bridgestone Turanza 6 przegrywa z Hankookiem zaledwie o 0,1 punktu. W tym przypadku o lokacie zadecydowały nieco słabsze parametry opony Bridgestone na mokrej nawierzchni. Pomimo to Turanza 6 zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa. Opona ma do tego najniższy w stawce współczynnik oporów toczenia. Bridgestone ma przeciętną cenę i bieżnik o głębokości 7,1 mm.		Nexen N'Fera Primus bardzo dobrze radzi sobie na suchej nawierzchni. Z kolei na mokro wypada kiepsko na tle konkurencji, zapewniając jedynie przeciętne osiągi. Nie znaczy to jednak, że N'Fera Primus nie zapewnia wymaganego poziomu bezpieczeństwa. Niewątpliwą zaletą opony jest atrakcyjna cena. Nexen jest głośny na zewnątrz auta i ma przeciętne opory toczenia. Głębokość bieżnika to 7,2 mm.		Dębica Presto kończy rywalizację z wynikiem o 0,5 punktu gorszym od Nexena. Polska opona zapewnia podobne parametry na suchej nawierzchni, a ustępuje nieco konkurentowi na mokrym asfalcie. Polska opona jest cicha i ma niski współczynnik oporów toczenia. Kupujący otrzymuje bieżnik o głębokości 7 mm. Dębica przegrywa nieco z Nexenem także, jeżeli chodzi o cenę zakupu.		Triangle Advantex SUV TR259 to chińska opona, która ma tylko dwie zalety. Jest tania i emituje najniższy poziom hałasu w zestawieniu. Niestety w konkurencjach określających bezpieczeństwo jazdy Triangle najczęściej zajmuje ostatnie lokaty. Parametry opony na mokro są na granicy akceptowalności. Advantex SUV TR259 ma głęboki bieżnik, ale opory toczenia opony są bardzo wysokie.	

Opony biorące udział w teście zostały zamówione jesienią w jednym z niemieckich sklepów internetowych. Następnie ogumienie zamontowano na jednakowe felgi aluminiowe i przetransportowano do Hiszpanii, gdzie na najnowszym w Europie torze wykonaliśmy próby testowe. Zlokalizowany w okolicy Madrytu ośrodek badawczy daje możliwość testowania opon w warunkach letnich późną jesienią.

Ogumienie zostało poddane typowym dla testu opon letnich badaniom. Sprawdziliśmy m.in. drogę hamowania na suchym i mokrym asfalcie, odporność na aquaplaning wzdłużny i poprzeczny czy przyczepność boczną ogumienia. Doświadczeni kierowcy testowi sprawdzili własności jezdne produktów podczas sportowej jazdy po suchym i mokrym torze. Dodatkowo zbadaliśmy hałas na zewnątrz auta emitowany przez toczące się opony, a w laboratorium wyznaczono współczynnik oporów toczenia dla każdego uczestnika testu.

Tym razem postanowiliśmy opublikować wyniki pomiaru głębokości bieżnika. Podobnie jak cena parametr ten nie jest oceniany, ale warto się z nim zapoznać, planując kupno nowego kompletu ogumienia. Okazuje się, że różnice pomiędzy produktami są w tym przypadku znaczne. Najpłytszy bieżnik spośród biorących udział w tegorocznym teście miały produkty firmy Kleber (6,4 mm), a najgłębszy opony Goodyear (8,7 mm).

Tabela wyników tegorocznego testu opon dla wielu kierowców może być zaskakująca. Rezultaty pokazują, że segment środkowy rośnie w siłę i stanowi realne zagrożenie dla opon premium. Ponadto pocieszający jest fakt, że większość uczestników testu (z wyjątkiem chińskiego produktu) zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

JAK TESTOWALIŚMY

Wszystkie opony zamontowano na jednakowe felgi aluminiowe. Przed wykonaniem każdej konkurencji testowej sprawdzano i w razie konieczności regulowano ciśnienie w kołach do wartości zalecanej przez producenta samochodu. Badania wykonaliśmy na Skodzie Kodiaq.

motor PODSUMOWANIE

Wyniki tegorocznego testu mogą być dla wielu zaskoczeniem – w pierwszej czwórce tabeli wyników melduje się tylko jedna opona premium. Pierwsze miejsce przypada oponie Nokian Tyres, a drugie Kleberowi. Dopiero na trzeciej pozycji rywalizację kończy Goodyear. Na pochwałę zasługuje czwarta lokata produktu segmentu środkowego – firmy Hankook. Piąta lokata opony Bridgestone pozostawia pewien niedosyt. Na szóstym miejscu zmagania kończy Nexen, który wypada nieco lepiej od siódmej Dębicy. Obie opony zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa i mogą być propozycją dla oszczędnych. Nie da się jednak tego powiedzieć o zamykającym tabelę produkcie Triangle.

eprasa.pl 09b9a2c843

UŻY…

W produkcji: od 2020 r.
Ceny: od 80 tys. zł

Cupra Formentor

Formentor idealnie „wstrzelił się" w oczekiwania klientów. Jak przedstawia się jego trwałość po kilku latach od debiutu?

Formentor był pierwszym modelem Cupry, który nie miał odpowiednika spod znaku Seata. Auto szybko udowodniło, że dynamicznie stylizowany SUV z klasycznie urządzonym kokpitem był czymś, o czym od dawna marzyli klienci. W kierunku estetyki multimediów rzadko płyną zastrzeżenia, w przeciwieństwie do niektórych materiałów wykończeniowych. Kabina bez problemu zmieści cztery dorosłe osoby i 450 l bagażu. Wizytówką większości aut Cupry bez wątpienia są rewelacyjnie wyprofilowane fotele.

Choć Formentora oferowano z turbodieslem (2.0 TDI/150 KM) i w kilku wersjach hybrydowych plug-in (na bazie 1.4/1.5 TSI; 204-272 KM), prym w tym modelu wiodły silniki benzynowe – szczególnie 2.0 TSI (190-333 KM). Do limitowanych odmian VZ5 trafiał pięciocylindrowy 2.5 TSI (390 KM). Sporą popularność zdobyła bazowa jednostka 1.5 TSI (150 KM). Awarie Cupry zazwyczaj tyczą się zepsutych radarów i czujników oraz, rzadziej, rozciągniętych łańcuchów rozrządu (w 2.0 TSI; 1.5 TSI ma pasek).

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 Cupr

Zalety

„Rewelacyjny pomysł z podświetlanym paskiem na drzwiach zamiast ikonki martwego pola w lusterku"

„Niezły i płynny w działaniu system multimedialny, dobre audio i przejrzyste wskaźniki"

„Auto większe w środku, niż sugerowałaby jego karoseria. W sam raz dla rodzin"

„Travel Assist nieoceniony w trasie. Sam hamuje i przyspiesza, a nawet zmienia pas ruchu"

Wady

„Charakterystyka pracy skrzyni potrafi irytować. Mogłaby utrzymywać silnik na wyższych obrotach"

„Jednak w Formentorze przydałby się mocniejszy silnik niż 150 KM. Ten wystarcza najwyżej do miasta"

„Wyciszenie jest najwyżej akceptowalne. Podczas jazdy autostradą trzeba podnosić głos"

„Niepodświetlany dotykowy panel pod ekranem to spora wpadka. Miał ułatwiać, a utrudnia obsługę"

DO REDAKCJI

Uniewinnienie w sądzie

Miałam sprawę z policją o przekroczenie prędkości – nagranie mające stanowić dowód mojej winy było całkowicie nieczytelne. Sędzia powołała biegłego, który stwierdził, iż nie da się ustalić, którym autem jechałem i zostałem uniewinniony.

m Pomiary wykonywane w specyficznych warunkach – np. w gęstym ruchu czy przy złej widoczności – są obarczone większym ryzykiem popełnienia błędu. Jeżeli jesteśmy przekonani co do swoich racji, a dodatkowo możemy udowodnić, z jaką prędkością faktycznie jechaliśmy na danym odcinku drogi (np. w oparciu o nagranie z kamery), to nie należy rezygnować z dowodzenia własnej niewinności przed sądem.

Zużycie LPG

Czy w relacji z pierwszych jazd zmodernizowaną Dacią Sandero Stepway zostało właściwie wskazane spalanie LPG?

m W tekście informujemy, że rzeczywiste zużycie gazu wynosiło ok. 7,8 l/100 km. Z kolei w ramce z danymi technicznymi zostało podane homologowane przez Dację spalanie (5,7/7,1 l na 100 km). Do opisu zakradł się błąd – wyższa z wartości dotyczy zużycia LPG, a nie Pb. Wyższe spalanie gazu wynika z mniejszej wartości energetycznej gazu – do uzyskania takiej samej mocy trzeba spalić więcej LPG niż benzyny.

eprasa.pl 09b9a2c843

Benzynowy silnik 1.2 Turbo D-4T

W 2015 r. Toyota pokazała swój pierwszy silnik zgodny z ideą downsizingu.
Oferowano tylko jeden wariant mocy w trzech różnych modelach, do 2021 r.

Pierwszym samochodem z zupełnie nowym silnikiem benzynowym 1.2 Turbo była Toyota Auris II po liftingu. Jednostka o oznaczeniu 8NR-FTS była wykonana z wysoką starannością, zwłaszcza o właściwą emisję spalin, na czym skupiono się najbardziej. Zmienne fazy rozrządu, cykl Atkinsona, specjalne zawirowania mieszanki, chłodzenie wodne kolektora wydechowego, turbosprężarki oraz intercoolera, realizowane dwiema pompami – to wszystko miało sprawić, że ten czterocylindrowy silnik z bezpośrednim wtryskiem paliwa będzie emitował jak najczystsze spaliny.

Uzyskano stosunkowo niezawodny napęd, choć na tle innych benzynowych silników Toyoty z tego okresu i tak wypada przeciętnie. Boryka się z niewielkim zużyciem oleju, lecz przy właściwym serwisowaniu nie jest to duży problem. Mniejsze usterki da się łatwo i względnie tanio usunąć, choć konstrukcja okazuje się skomplikowana. Podlegająca akcji serwisowej pompa wtryskowa jest newralgicznym, bardzo drogim punktem (ok. 10 tys. zł). Psuje się rzadko, ale wymiana jest kosztowna. Głównie z tego powodu warto przemyśleć zakup auta z tą jednostką. W przypadku starszego Aurisa cena powinna być wyraźnie niższa niż innych wersji. W C-HR warto wybrać ten silnik dla napędu 4x4. W Corolli XII są lepsze do wyboru.

W Toyocie Auris to ciekawa (jeśli tańsza) opcja

W Toyocie Auris II zadebiutował silnik 1.2 Turbo D-4T. Data nie była przypadkowa, bo w 2015 r. wchodziła norma Euro 6 dla modeli już będących w produkcji. Silnik ten zajął miejsce dobrego, wolnossącego 1.6 Valvematica, który pozostał w ofercie w Corolli. W porównaniu z poprzednikiem nowy silnik ma katalogowo niższą moc, ale wyższy moment obrotowy, dokładnie takie same osiągi, lecz przy niższym zużyciu paliwa. Jeśli auto jest wyraźnie tańsze od 1.6, to warto przemyśleć zakup, bo jeździ się przyjemniej.

DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1197 cm³, **Moc:** 116 KM
Moment obrotowy: 185 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Toyota: Auris II, C-HR I (z napędem 4x4).

Pb

1. CENY CZĘŚCI

pompa wtryskowa	10 000 zł
turbosprężarka	2200 zł
zawór reg. turbospr.	800 zł
cewka zapłonowa	200 zł
pompa cieczy	200 zł
dod. pompa cieczy	400 zł

2. TYPOWE USTERKI

- usterki cewek zapłonowych
- nagromadzenie nagaru
- podwyższone zużycie oleju
- wycieki cieczy z pompy wodnej
- usterka zaworu reg. turbosprężarki

1 Dostępność zamienników jest przeciętna, ale do serwisu w miarę młodego auta wystarczająca. Problem stanowi pompa wtryskowa, niedostępna poza ASO. Używane kosztują ok. 1000-1500 zł. **2** Silnik jest ogólnie niezawodny, a najczęściej psują się drobiazgi (cewki, wycieki płynu chłodzącego). Ryzyko wystąpienia awarii pompy wtryskowej nie jest duże i warto przed zakupem sprawdzić, czy nie podlega akcji serwisowej. **3** Tworząc silnik, Toyota skupiła się na możliwie najbardziej wydajnym przebiegu procesu spalania i stałej kontroli emisji spalin. Napełnienie cylindra odbywa się poprzez wytworzenie w nim silnego przepływu wirowego.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie:	wtrysk bezpośredni, wtryskiwacze elektromagnetyczne
rodzaj doładowania:	turbosprężarka (chłodzona cieczą)
napęd rozrządu:	łańcuch, bez konieczności okresowej wymiany
zmienne fazy zaworowe:	tak, na obu wałkach rozrządu
regulacja zaworów:	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania:	dwa układy chłodzenia, praca w cyklu Atkinsona

INTERCOOLER WODNY
Urządzenie służy nie tylko do schładzania powietrza za turbosprężarką, ale też ogólnie do zarządzania temperaturą procesu spalania.

Toyota C-HR pierwszej generacji debiutowała w 2016 roku, a silnik 1.2 Turbo był jednym z kilku instalowanych do tego modelu. W latach 2016-2019 oferowano go z napędem 4x4 właśnie z tą jednostką – i jest to właściwie jedyny argument, by wybrać właśnie ten silnik. Trzeba jednak wiedzieć, że w takiej konfiguracji był łączony tylko z przekładnią bezstopniową (CVT). Takich aut na rynku wtórnym jest ledwie garstka.

POMPA WTRYSKOWA
Najbardziej newralgiczny obszar silnika. Nie psuje się często, ale zakup nowej to bardzo duży wydatek.

Zalecany olej:
0W-20/5W-30, ACEA A5/B5 ILSAC GF-6A
Objętość przy wymianie: 4,0 l

eprasa.pl 09b9a2c843

Samochody, których już nie ma

LICZBA OGŁOSZEŃ 3

To ostatni moment na sentymentalny zakup

Lancia jest w ogóle marką, która znika z ulic, bo od dawna nie sprzedaje w Polsce samochodów.

Są auta, które jeszcze doskonale pamiętamy, ale już prawie nie widujemy ich na ulicach. Kiedy zajrzy się do ogłoszeń, by sprawdzić ile kosztują, okazuje się, że tu też prawie ich nie ma.

Przełom lat 90. i 2000. wydaje się wielu osobom nie tak odległy, jak jest w rzeczywistości. Dopiero po chwili namysłu uświadamiamy sobie, że niektóre modele z połowy lat 90. mają już po 30 lat. Sprawdziliśmy, które z nich jeszcze da się kupić i nawet nas zaskoczyła niewielka liczba ofert. Wybraliśmy tylko 20 samochodów z tych, które doskonale pamiętamy z polskich dróg, a których już na nich praktycznie nie ma. I niewiele ich zostało również na rynku wtórnym. Przegląd ofert na Olx.pl jest aktualny na dzień przygotowania numeru, więc zarówno ceny, jak i liczba ogłoszeń mogą się nieznacznie różnić w dniu, kiedy to czytacie.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Citroen Saxo 1996-2004

LICZBA OGŁOSZEŃ 12

Ceny ofertowe: 3-8 tys. zł

Jeszcze kilka lat temu można było kupić Saxo, a dziś powoli przechodzi do historii. Choć ładnie utrzymane egzemplarze wciąż są w cenie, bo to jedno z najprostszych i najtańszych w utrzymaniu miejskich aut. Jest komfortowe, mało pali, a części jeszcze trochę jest, więc da się je nawet normalnie naprawić, jeśli dla kogoś ma to sens. Warto jeszcze kupić takie Saxo, jeśli nie jest skorodowane, a pod maską ma jeden z trwałych silników benzynowych. Auta po 1999 r. wyraźnie poprawiono i te uznaje się za najlepsze. Na rynku można też znaleźć kilka sztuk przygotowanych do sportu.

DANE TECHNICZNE:
1.1: poj.: 1124 cm³,
moc: 60 KM, maks. moment obr.: 94 Nm, prędkość maks.: 164 km/h,
0-100 km/h: 14,9 s, spal. 6,1 l/100 km

ALFA ROMEO 166 1998-2004

LICZBA OGŁOSZEŃ 15

Ceny ofertowe: 5-20 tys. zł

Ta wyjątkowo elegancka limuzyna od lat ma już status youngtimera, a ładnie utrzymane egzemplarze traktuje się jak klasyki. Są już nawet sprowadzane z Japonii, kolebki dobrze utrzymanych aut. Najwyżej cenione są topowe wersje 3.0 i 3.2, a wyposażone w 2,5-litrowe jednostki można uznać za kompromis pomiędzy osiągami i kosztami zakupu. Silnik montowano także pod maską Alfy 156. Niestety poważniejsza operacja, jak np. wymiana rozrządu, to wysokie koszty. Naprawy wymagają odpowiedniej wiedzy, gdzie szukać części silnikowych. Dodatkowo do modelu 166 coraz trudniej o jakiekolwiek części, np. podwozia czy tym bardziej blacharskie. Sporo aut zostało sprzedanych wyłącznie jako „dawcy".

DANE TECHNICZNE:
2.5 V6: poj.: 2492 cm³,
moc: 190 KM, maks. moment obr.: 222 Nm, prędkość maks.: 225 km/h,
0-100 km/h: 8,4 s, spal. 11,9 l/100 km

eprasa.pl 09b9a2c843

LANCIA Lybra (1998-2005)

Ceny ofertowe: 2-5 tys. zł

Gwiazda Lancii po roku 2000, kiedy to inne modele były już nieco przestarzałe i czekały na odświeżenie. Lybra była świeża i nowoczesna, miała odbudować wizerunek marki jako samochód klasy premium. Świetnie wyposażony i wykończony model klasy średniej przyjął się nieźle, ale nie przyczynił do sukcesu Lancii. Co może być interesujące, Lybrę zbudowano na płycie podłogowej Fiata Bravo/Bravy z przekonstruowanym zawieszeniem. Przykładowo przednie wahacze są takie same jak we Fiacie Multipli. Jednostki napędowe Lybra w sporym stopniu dzieliła z Alfą Romeo 156, m.in. znakomitego diesla 1.9 JTD. Jednak z serwisowaniem pozostałych podzespołów nie jest łatwo. Część elementów, nawet zawieszenia czy układu kierowniczego, zaprojektowano wyłącznie dla tego modelu i ich znalezienie może być niemożliwe. Jeszcze gorzej jest z karoserią czy wnętrzem. Choćby z tego powodu nie opłaca się naprawiać i tak już taniego auta, które na tę chwilę nie ma nawet potencjału na youngtimera. Poważniejsza usterka czy delikatna stłuczka mogą wyeliminować Lybrę z eksploatacji.

DANE TECHNICZNE: ON
1.9 JTD: poj.: 1910 cm³,
moc: 105 KM, maks. moment obr.: 255 Nm, prędkość maks.: 185 km/h,
0-100 km/h: 11,3 s, spal. 6,5 l/100 km

Fiat Brava (zdjęcie po prawej) to jeden z dwóch kompaktów obok Bravy. Auta otrzymały tytuł Car of the Year.

FIAT Bravo/Brava/Marea (1996-2003)

Ceny ofertowe: 2-5 tys. zł

Nagrody Car of the Year nie zawsze sprawiają, że wyróżniony samochód odnosi sukces. Taką dostały modele Bravo i Brava, na których bazie zaprojektowano również większą Mareę. Jej niska cena zakupu i pojemność wnętrza nie przyciągnęły wielu klientów, a później korozja i brak typowych dla modelu części nie przekonały użytkowników, by dalej utrzymywać samochód. Bravo i Brava poradziły sobie lepiej, ale łącznie tych trzech modeli na rynku pozostała już tylko garstka. Mechanicznie nie można mieć dużych zastrzeżeń. Silniki są żywotne i tanie w serwisowaniu. Szczególnie poszukiwane były odmiany 1.9 JTD, choć obecnie nie ma już za bardzo w czym wybierać. Ciekawym „rarytasem" jest benzynowy pięciocylindrowy silnik 2.0 20V. Rozwija moc 147-155 KM, co według ówczesnych standardów klasyfikowało Fiata Bravo w gronie GTI (wariant z oznaczeniem HGT).

DANE TECHNICZNE: Pb
2.0 20V: poj.: 1998 cm³,
moc: 154 KM, maks. moment obr.: 186 Nm, prędkość maks.: 210 km/h,
0-100 km/h: 8,6 s, spal. 9,9 l/100 km

DAEWOO Nubira 1997-2004

DANE TECHNICZNE: Pb
1.6: poj.: 1598 cm³,
moc: 106 KM, maks. moment obr.: 145 Nm, prędkość maks.: 175 km/h,
0-100 km/h: 11,0 s, spal. 8,5 l/100 km

Ceny ofertowe: 2-7 tys. zł

Liczba pięciu aut na sprzedaż dotyczy wszystkich trzech generacji, przy czym trzecia była sprzedawana również jako Chevrolet Lacetti i pod tą marką samochodów jest więcej. Dwie starsze generacje Nubiry praktycznie wyginęły na polskim rynku wtórnym, w przeciwieństwie do popularnych Lanosów czy Matizów. Auta wystawiane na sprzedaż są zwykle opisywane jako „w dobrym stanie" i pochodzą od osób, które długo nimi jeździły. Można liczyć na przejrzystą historię serwisową i niezłą kondycję techniczną. Są ogólnie trwałe i proste mechanicznie.

JAGUAR XJ (X300/308) 1994-2002

DANE TECHNICZNE: Pb
XJ8 3.2: poj.: 3248 cm³,
moc: 237 KM, maks. moment obr.: 310 Nm, prędkość maks.: 225 km/h,
0-100 km/h: 8,5 s, spal. 13,2 l/100 km

Ceny ofertowe: 7-30 tys. zł

Korozja, wysokie ceny części, brak wyspecjalizowanych warsztatów oraz niskie ceny samochodów sprawiają, że model ten błyskawicznie znika z polskich dróg. Nikt nie chce przeznaczać pięciocyfrowych kwot na naprawy taniego samochodu, choć trzeba przyznać, że stylistyka jest absolutnie ponadczasowa i po ponad 20 latach od zakończenia produkcji auto wciąż wygląda pięknie. Rynek coraz wyraźniej dzieli się na „gruzy" i youngtimery, więc trudniej znaleźć coś pośrodku. Za najlepsze uznaje się modele X308 po 1997 r. Silnik należy wybierać pod kątem stanu technicznego, a nie wersji.

Fiat Multipla 1998-2004

Ceny ofertowe: 3-8 tys. zł

Nawet przydomek najbrzydszego samochodu w historii nie sprawił, że Multipla stała się cenionym modelem, choć jest to wyjątkowo praktyczne i tanie auto. Nie ma problemu z serwisem, trochę brakuje części karoseryjnych, ale samochody są tanie i trwałe. Niestety coraz trudniej znaleźć choć przyzwoity egzemplarz.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.6 16V: poj.: 1581 cm³,
moc: 103 KM, maks. moment obr.: 145 Nm, prędkość maks.: 170 km/h,
0-100 km/h: 12,6 s, spal. 8,6 l/100 km

Ford Mondeo Mk1/2 1993-2000

Ceny ofertowe: 3-10 tys. zł

Duży rozstrzał cenowy wynika wyłącznie z obecności na rynku pojedynczych ładnych egzemplarzy lub wersji ST200. Pierwsze Mondeo to już historia, choć samo w sobie jest bardzo udane. Właściciele mają problem z korozją, naprawami zawieszenia oraz brakiem niektórych części. Zakup obecnie nie ma większego sensu.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.0 16V: poj.: 1988 cm³,
moc: 131 KM, maks. moment obr.: 176 Nm, prędkość maks.: 199 km/h,
0-100 km/h: 10,0 s, spal. 8,9 l/100 km

Honda Legend IV 2004-2012

Ceny ofertowe: 9-25 tys. zł

Wysoce zaawansowany technicznie samochód obecnie traci wartość w szybkim tempie z powodu braku części lub trudnego do nich dostępu. Serwisowanie jeszcze jest w miarę możliwe, ale większe naprawy to „projekt". Ma seryjny napęd na cztery koła i dobrą dynamikę. Rozmiary nadwozia nie przekładają się na przestronność.

DANE TECHNICZNE: Pb
3.5 V6: poj.: 3471 cm³,
moc: 295 KM, maks. moment obr.: 353 Nm, prędkość maks.: 250 km/h,
0-100 km/h: 7,3 s, spal. 12,0 l/100 km

eprasa.pl 09b9a2c843

Kia Sportage I 1994-2002

Ceny ofertowe: 3-15 tys. zł

Prekursor kompaktowych SUV-ów z Azji, jeszcze z reduktorem, więc obecnie chętnie wykorzystywany w off-roadzie. To główny powód zwiększonego popytu na te auta w ostatnich latach, co przyczyniło się do zanikania ofert. Coraz trudniej kupić egzemplarz bez modyfikacji. Zaczyna też brakować części.

DANE TECHNICZNE:
2.0 16V: poj.: 1998 cm³, moc: 128 KM, maks. moment obr.: 175 Nm, prędkość maks.: 172 km/h, 0-100 km/h: 14,7 s, spal. 11,6 l/100 km

Mitsubishi Carisma 1995-2004

Ceny ofertowe: 2-5 tys. zł

Ten bardzo popularny niegdyś model jeszcze jest do kupienia, ale ładne egzemplarze to rzadkość. Z reguły świeżo po imporcie z Niemiec. Korozja zakończyła żywot wielu z nich. Natomiast mechanicznie trudno je zajeździć, nawet negatywnie oceniane i omijane szerokim łukiem silniki 1.8 GDI z bezpośrednim wtryskiem.

DANE TECHNICZNE:
1.6: poj.: 1597 cm³, moc: 95 KM, maks. moment obr.: 137 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 12,1 s, spal. 7,3 l/100 km

Opel Tigra A 1993-2000

Ceny ofertowe: ok. 3 tys. zł

Tigra należy do wymarłego gatunku małych coupe, bazujących na modelach miejskich. Jej konkurencja to m.in. Ford Puma (też już prawie nie ma), czy przez krótki czas Peugeot 206 CC. Tigra bazuje na mechanice Corsy B, jest więc bardzo prosta i tania w naprawach. Obecnie tak rzadka, że łatwiej kupić Calibrę.

DANE TECHNICZNE:
1.6 16V: poj.: 1598 cm³, moc: 106 KM, maks. moment obr.: 148 Nm, prędkość maks.: 203 km/h, 0-100 km/h: 10,5 s, spal. 7,7 l/100 km

MAZDA 626 V 1997-2002

LICZBA OGŁOSZEŃ 11

Ceny ofertowe: 2-9 tys. zł

Jeśli japońskie sedany z lat 90. można podzielić na te ciekawe i nudne, to królem tej drugiej kategorii może być Mazda 626. Auto tak trwałe i niezawodne, że gdyby nie korozja, do dziś jeździłoby ich znacznie więcej. W odróżnieniu od Hondy Accord VI zarówno, Mazda jak i jej rodzima konkurencja rdzewiały na potęgę. Stąd tak mało tych samochodów obecnie. Warto też zaznaczyć, że Mazda nie miała w tym okresie oficjalnego importera, więc auta były wyraźnie droższe. Za to model ten był popularny i postrzegany nieco bardziej prestiżowo w Niemczech, skąd przyjechało do nas wiele egzemplarzy. 626 da się spotkać zarówno z silnikiem benzynowym, jak i dieslem 2.0 diTD o ogromnej wytrzymałości. Do silników nie można mieć najmniejszych zastrzeżeń, idealnie do modelu pasuje benzynowy 2.0 o mocy 136 KM. Do wyboru, podobnie jak w wielu japońskich modelach klasy średniej, był nie tylko sedan, ale także liftback i pojemne kombi.

DANE TECHNICZNE:
2.0 16V: poj.: 1991 cm³, moc: 136 KM, maks. moment obr.: 178 Nm, prędkość maks.: 208 km/h, 0-100 km/h: 9,6 s, spal. 8,1 l/100 km

DANE TECHNICZNE:
2.5 V6-24: poj.: 2498 cm³, moc: 163 KM, maks. moment obr.: 223 Nm, prędkość maks.: 225 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, spal. 9,3 l/100 km

MITSUBISHI Galant VIII 1996-2006

Ceny ofertowe: 3-12 tys. zł

Jeden z najbardziej rozpoznawalnych modeli marki Mitsubishi, choć w Polsce specjalnie się nie przyjął. Należące do klasy średniej auto miało sportowy charakter i silniki V6 jak modele marek premium. Ten sportowy szyt sprawił, że kupowały go osoby młode, lubiące dynamiczną jazdę, ale niekoniecznie dbające o mechanikę i podwozie. Dlatego wiele aut skorodowało i pomimo ogromnej wytrzymałości mechanicznej skończyło na złomie. Serwisowanie Galanta było kosztowne ze względu na wysokie ceny części i brak wielu zamienników. Pod maską ostatniej sprzedawanej w Europie, siódmej generacji z reguły znajdziemy silnik benzynowy. Co ciekawe, dwulitrowy może mieć zarówno cztery, jak i sześć cylindrów. Jednostka 2.4 R4 ma wtrysk bezpośredni i obecnie jest już prawie nienaprawialna. Złotym środkiem wydaje się być 2.5 V6, natomiast rarytasem jest wersja VR-4 z turbodoładowaniem i napędem na cztery koła. Instalowano również diesle 2.0 TD o mocy 90 KM, ale ich już praktycznie nie ma. Galant to kawał pięknej historii marki Mitsubishi, za jaką wielu tęskni.

NISSAN Primera P11 1996-2001

Ceny ofertowe: 2-6 tys. zł

Jeden z najbardziej solidnych i najmniej usterkowych samochodów lat 90. nie przetrwał walki z korozją. Egzemplarze wystawione na sprzedaż długo już nie pojeżdżą, a ze względu na niską wartość raczej nikt nie będzie ich ratował. Po 1999 r. model oznaczony symbolem P11 wyraźnie poprawiono i sprzedawano z dość bogatym wyposażeniem. Przy okazji wprowadzono zupełnie nowy benzynowy silnik 1.8, który spotyka się najczęściej, ale ma bolączki związane z rozrządem i „braniem" oleju. Uwaga na wersje 2.0 wyposażone w automatyczną skrzynię CVT, której nikt nie będzie już chciał naprawić, a nawet jeśli, to taka naprawa zdecydowanie przekroczy wartość pojazdu. Primerze P11 brakowało jedynie nowoczesnych diesli z systemem common rail, choć te stosowane wówczas, o mocy 90 KM, były niemal niezniszczalne. Ze względu na bardzo rzadkie występowanie rarytasem może być Primera GT z silnikiem o mocy 150 KM. W swoim czasie nie była specjalnie atrakcyjna, ale dziś może stanowić materiał na klasyka. Ciekawa jest konstrukcja tylnego zawieszenia wersji kombi ze sztywną belką Scotta-Russela, która rdzewieje, a jej naprawa jest praktycznie niemożliwa.

DANE TECHNICZNE:
1.8i: poj.: 1769 cm³, moc: 114 KM, maks. moment obr.: 158 Nm, prędkość maks.: 196 km/h, 0-100 km/h: 11,0 s, spal. 7,3 l/100 km

eprasa.pl 09b9a2c843

RENAULT Espace III 1996-2002

Ceny ofertowe: 3-6 tys. zł

Dziś już rodzinny klasyk, który znika z rynku w zastraszającym tempie. Ostatnie auta trafiają na sprzedaż, nierzadko już jako swoista mieszanka wozu rodzinnego i użytkowego. Chętnie wykorzystywany nawet przez budowlańców. Ze względu na dobrą ochronę antykorozyjną jego trwałość jest ponadprzeciętna. Niestety elektryka nierzadko doprowadza użytkowników do szaleństwa, choć trzeba mieć świadomość, że często auta były sprowadzane po wypadku. Pod maską można trafić nawet na silnik 3.0 V6, ale polecamy poczciwe 2.0 16V bez doładowania. I tak najczęściej występuje z gazem, więc jeździ się tanio. Dziś to już powoli klasyk, ale ładnych aut prawie nie ma.

DANE TECHNICZNE:
2.0 16V: poj.: 1998 cm^3,
moc: 140 KM, maks. moment obr.: 188 Nm, prędkość maks.: 185 km/h,
0-100 km/h: 11,6 s, spal. 8,9 l/100 km

Peugeot 306 1993-2002

Ceny ofertowe: 2-10 tys. zł

Mocno już przestarzały, ale trwały i odporny na ząb czasu. Jak na swoje lata dobrze chroniony przed korozją, sprawdza się również w krajach afrykańskich. Po roku 2000 miał niezłe wyposażenie standardowe, m.in. ABS i 4 poduszki, co nie było takie oczywiste. Przy zakupie warto zwrócić uwagę na stan tylnej belki zawieszenia.

DANE TECHNICZNE:
1.6 8V: poj.: 1587 cm^3,
moc: 89 KM, maks. moment obr.: 135 Nm, prędkość maks.: 178 km/h,
0-100 km/h: 13,5 s, spal. 7,6 l/100 km

Ceny ofert.: 4-20 tys. zł

Forestery pierwszej generacji przechodzą już do historii, a rynek wyraźnie podzielił się na wozy do napraw i ładne rarytasy. Ze względu na swoją wytrzymałość, podniesione zawieszenie i napęd na cztery koła, a w wersji 2.0 również reduktor, często były i wciąż są wykorzystywane przez myśliwych i leśników, zgodnie z nazwą. Obecnie chętnie przerabia się je do off-roadu. Niestety niska odporność na korozję tylnej części nadwozia i podwozia zaskoczyła niejednego właściciela, który zauważył, że amortyzatory wpadły już do środka. To zmora nie tylko tego modelu Subaru i przypadłość, która wiąże się z wysokimi kosztami napraw. Znakomita większość egzemplarzy wystawionych na sprzedaż wymaga poważnej interwencji blacharza, więc do ceny zakupu trzeba doliczyć minimum kilka tysięcy złotych na naprawy. Nie warto już kupować go do normalnej jazdy. Lepiej celować w drugą generację, choć i tam są problemy z korozją.

SUBARU Forester I 1996-2002

DANE TECHNICZNE:
2.0: poj.: 1994 cm^3,
moc: 125 KM, maks. moment obr.: 184 Nm, prędkość maks.: 179 km/h,
0-100 km/h: 11,4 s, spal. 9,0 l/100 km

Toyota Celica VII 1999-2005

Ceny ofertowe: 5-20 tys. zł

Ostatnia generacja Celiki znika z rynku, głównie za sprawą korozji i niskich cen. Ładnie utrzymane egzemplarze są, trafiają się sporadycznie. Potrafi dać radość z jazdy, ale ten model nigdy nie spełnił oczekiwań klientów po generacjach z rajdowymi korzeniami. Samochód dla osób, które naprawdę go chcą.

DANE TECHNICZNE:
1.8 16V: poj.: 1794 cm^3,
moc: 143 KM, maks. moment obr.: 170 Nm, prędkość maks.: 205 km/h,
0-100 km/h: 8,7 s, spal. 7,7 l/100 km

VOLVO 850 1991-1996

Ceny ofertowe: 3-30 tys. zł

Legendarnie wytrzymałe Volvo 850 to prawdziwa ikona szwedzkiej marki, a pomimo wieku wciąż nieźle się trzyma. Samochód jak czołg, ale też kosztowny w utrzymaniu i naprawach. Najtańsze egzemplarze wymagają poważniejszych napraw, liczonych w kwotach przekraczających ich wartość. Nie wszystkie części da się znaleźć od ręki, więc nie należy już traktować 850 jak zwykłego samochodu. Ładne egzemplarze są wystawiane za wysokie kwoty. Nawet 30 tys. zł to wcale nie górna granica. Nie braliśmy pod uwagę cen samochodów kolekcjonerskich, nierzadko sprowadzonych z Japonii lub już na żółtych tablicach. Najwyższe ceny uzyskują sportowe warianty R. Do normalnej jazdy wystarczy trwały 2- lub 2,5-litrowy silnik benzynowy. Polecamy prostsze wersje z dwoma zaworami na cylinder. Samochód w dobrym stanie wciąż może cieszyć i służyć do jazdy na co dzień. Ogromną zaletą modelu jest świetne zabezpieczenie antykorozyjne podwozia. Jeśli 850 nie brało udziału w wypadku, z reguły podłoga jest „jak dzwon".

DANE TECHNICZNE:
2.5: poj.: 2435 cm^3,
moc: 144 KM, maks. moment obr.: 206 Nm, prędkość maks.: 205 km/h,
0-100 km/h: 10,0 s, spal. 8,5 l/100 km

PODSUMOWANIE

Jak widać, rynek mniej popularnych samochodów z przełomu wieków powoli się kończy, choć Volkswageny, Toyoty, BMW czy Mercedesy wciąż są. I to pomimo faktu, że np. Toyoty masowo wywozi się do Afryki. Nie zmienia to jednak faktu, że tak stare auta jeżdżą już tylko do pierwszej poważnej usterki lub negatywnego wyniku badania technicznego. Nie opłaca się ich naprawiać przy rosnących kosztach mechaników i spadającej dostępności części. Dlatego dobrze jest naprawiać i serwisować takie pojazdy we własnym zakresie.

» Jeśli pamiętasz jedno z tych aut z okresu dzieciństwa i chcesz je kupić, to już wiele czasu na to nie zostało

eprasa.pl 09b9a2c843

Turbo nawet według dzisiejszych standardów jest niezwykle szybkie. Ale nie angażuje tak jak Carrera S czy rzadka RS, ma w sobie więcej z gran turismo.

Porsche 911 (993)
Lata produkcji: **1993-1998**
Ceny od: **250 000 zł**

Motoryzacyjny absolut

Ceni się jak uznane dzieła sztuki. I nie ma się czemu dziwić. Ostatnie chłodzone powietrzem 911 jest w pełni analogowe, ale nie wymaga żadnych wyrzeczeń.

Niezależnie od tego, jaki model Porsche sprzedawał się najlepiej, to i tak 911 zawsze było najważniejsze. Ale na początku lat 90. postęp był niesamowity i mocno dało się już odczuć archaiczność modelu 964.

W Stuttgarcie w stworzenie kolejnej generacji 911 zainwestowano aż 400 mln marek i ponad cztery lata pracy. Efekt był jednak piorunujący. Generacja nazwana 993 prezentowała się świetnie, nowocześnie, elegancko, bardzo wygładzono charakterystyczne detale. Ale przy tym nikt nie miał wątpliwości, że to 911. Zachowano niepowtarzalne linie i proporcje. Chociaż wyraźnie poszerzył się tył – musiał zmieścić zupełnie nowe aluminiowe wielowahaczowe zawieszenie. Zmieniło one bardzo wyraźnie charakterystykę 911. Auto stało się dużo stabilniejsze przy większych prędkościach, znacznie zniwelowano nadsterowność występującą po odpuszczeniu gazu w łuku.

993 jest przyjaźniejsze dla kierowcy, ale jednocześnie zachowało analogową magię klasycznych tylnosilnikowych Porsche.

Rewolucja nastała w przypadku wersji Targa. Jej dach jest szklany i nie trzeba go demontować ręcznie – odsuwa się automatycznie. Za to bardzo klasyczna jest odmiana Cabriolet. Co ciekawe, kabrioletów powstało kilka razy więcej niż bardziej uniwersalnej odmiany Targa. 993 tak samo jak poprzednik mają automatycznie wysuwany spojler na klapie – wszystkie odmiany poza tymi z potężnym skrzydłem jak Turbo, GT2 czy Carrera RS.

Spadek po 959

W odmianach Carerra 4, 4S oraz Turbo pojawił się nowy napęd obu osi, wykorzystujący sprzęgło wiskotyczne (skorzystano z architektury napędu z modelu 959). To bezproblemowe rozwiązanie, w przeciwieństwie do napędu 4x4 w poprzedniej generacji 911. Wiszące za tylną osią sześciocylindrowe boksery pozostały chłodzone powietrzem. Są bardzo trwałe, a najbardziej nie lubią długich postojów.

Ekspert od aut marki ze Stuttgartu Piotr Sielicki, prowadzący stronę PorscheBlog.pl, zauważa, że to właśnie sporadycznie użytkowane 993 najczęściej mają wycieki oleju z pokryw zaworów oraz bloku. Po długim postoju przez pierwszą chwilę potrafią też okropnie pracować – można się przestraszyć, ale to normalne. W zastosowanych w 993 silnikach regulacja luzów zaworowych jest hydrauliczna, nie trzeba ich już regulować. Ale warto często zmieniać olej. Za to nie ma co bać się aut z większymi przebiegami, szczególnie od długoletnich właścicieli.

W 1995 roku Carerra RS, a rok później inne odmiany 911 otrzymały układ zmiennej długości kanałów dolotowych VarioRam. Moc wzrosła nieznacznie, ale charakterystyka zmieniła się wyraźnie. Młodsze boksery są bardziej żywiołowe, mają większy moment obrotowy w średnim zakresie. Czasami jednak z powodu zużycia klap w dolocie silniki te pracują nierówno.

Problemem dla pragnących posiadać najbardziej pożądane 911 są nie tylko finanse. Piotr Sielicki zauważa, że ciężko na otwartym rynku kupić dobre 993. Wiele z nich na niego nie trafia, a zmienia właścicieli w obrębie klubów Porsche. Powstał też swoisty kult 911 sprowadzonych z Japonii. Faktycznie część egzemplarzy jest świetna. Ale japońskie pochodzenie absolutnie nie gwarantuje dobrego stanu. Ani bezwypadkowości.

Niezależnie od pochodzenia zawsze trzeba takie auto przed zakupem prześwietlić na wylot, również historię serwisu. Ze względu na wartość 993 inwestycja w pomoc eksperta przy weryfikacji stanu auta może być dobrym pomysłem.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, PORSCHE

DANE TECHNICZNE	Carrera 2	Carrera 2*	Carrera 4S	Turbo
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benz., 2 x turbo
Pojemność skokowa	3600 cm³	3600 cm³	3600 cm³	3600 cm³
Układ cylindrów/zawory	B6/12	B6/12	B6/12	B6/12
Moc maksymalna	272 KM/6100	286 KM/6500	286 KM/6500	408 KM/5750
Maks. moment obrotowy	330 Nm/5000	340 Nm/5250	340 Nm/5250	540 Nm/4500
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	270 km/h	275 km/h	270 km/h	290 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,6 s	5,4 s	5,3 s	4,5 s
Średnie zużycie paliwa	11,4 l/100 km	11,5 l/100 km	11,5 l/100 km	13,2 l/100 km

* z systemem VarioRam, po 1996 roku

993 jest znacznie stabilniejsze od poprzedników dzięki nowemu wielowahaczowemu zawieszeniu na tylnej osi.

eprasa.pl 09b9a2c843

Cabriolety rzadko były używane na co dzień, częściej mają niskie przebieg.

W komorze silnika jest bardzo gorąco, cierpią przewody zapłonowe.

Okolice ramy szyby to jedno z niewielu miejsc narażonych na korozję.

Jedynie 135 l pojemności. W wersjach z 4x4 to jeszcze skromniejsze 120 l.

Historia modelu

1993: Premiera 911 generacji 993
1994: Debiut wersji Cabriolet oraz Carrera 4
1995: W wersji Carrera RS debiutuje VarioRam, pojawiają się Targa, 4S i GT2
1996: Układ VarioRam w Carrerach (rośnie ich moc), pojawia się poszerzona Carrera S (z tylnym napędem)
1997: Debiut chłodzonego cieczą 911 996, ale większość wersji 993 (poza „zwykłą" Carrerą) pozostaje w produkcji, pojawia się 450-konne Turbo S
1998: Definitywny koniec produkcji 993

Poprzednik: 964, po raz pierwszy z 4x4 i „prawdziwym" automatem.

Następca: 996, nowy rozdział w historii marki, silniki chłodzone cieczą.

Trwałość i jakość wykonania są wzorcowe. Ale ergonomia jest daleka od ideału. O dziwo w kabinie nie jest ciasno.

Sześciobiegowe przekładnie manualne świetnie znoszą próbę czasu. Sprzęgła dla niektórych mogą być męczące.

Czterobiegowe skrzynie Tiptronic są trwałe. Odbierają 911 tylko trochę animuszu.

Rewelacyjna niska pozycja za kierownicą. Siedziska nie są mocno wyprofilowane.

Tylne miejsca najlepiej traktować po prostu jako dodatkowy bagażnik.

Typowe usterki

- Nieszczelne **pokrywy zaworów**
- **Korozja** wokół uszczelek przedniej i tylnej szyby, czasami wsporników zderzaków i mocowań przednich reflektorów
- Zużyte **przewody zapłonowe**
- Uszkodzone **mechanizmy elektrycznych dachów** (Targa, Cabriolet)
- Awarie **klimatyzacji** są bardzo kosztowne

Wytrzymałość silników w 993 jest dużo wyższa niż w młodszym 996.

Jednostki napędowe w 993 są podatne na wycieki, szczególnie w autach używanych sporadycznie.

Targa nie ma częściowo zdejmowanego dachu jak w starszych 911. Jest szklany i odsuwany elektrycznie. Ta wersja 993 jest dużo rzadsza niż Cabriolet.

Sytuacja rynkowa

Ceny u nas są niższe niż na zachodzie, ale sporo 993 wymaga poprawek. Dużo tych aut jest z Japonii, jednak ich stan bywa bardzo różny. Dopłaca się sporo za manualne skrzynie, a jeszcze więcej za poszerzone nadwozia S i 4S. Rynek jest trochę przegrzany – ceny transakcyjne w końcu spadły.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

250 000-300 000	Carrera z Tiptronikiem, kompletna, zarejestrowana, sprawna. Ale wymagająca poprawek.
350 000-400 000	Budżet na 4S czy „zwykłą" Carrerę w świetnym stanie. Sporadycznie trafia się Targa.
od 700 000	Turbo są niezwykle drogie, a najlepsze Turbo S na aukcjach kosztują nawet dwa razy więcej.

motor PODSUMOWANIE

Ceny 993 są od dawna horrendalne. Ale jeśli jakieś auta mają prawo być drogie, to właśnie takie. To zjawiskowa ikona, ale jednocześnie trwałe i niepowtarzalnie jeżdżące sportowe auto. Wady? Są, ale tylko teoretyczne.

OCENA ★★★★★

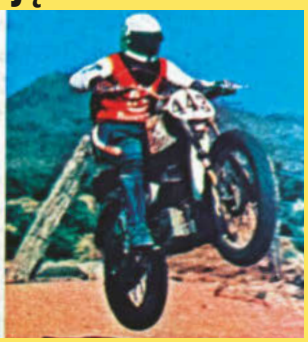
eprasa.pl 09b9a2c843

motor Retro

50 lat temu
W „Motorze" z 19 kwietnia 1976 roku

Ten świąteczny numer Motoru zapisał się jedną z bardziej efektownych okładek w historii naszego pisma. Galeria kasków kierowców Formuły 1, a wśród nich pisanki z życzeniami, robi wrażenie do dziś. Wśród właścicieli 19 kasków nie zabrakło legend tego sportu – są Emerson Fittipaldi, James Hunt czy Niki Lauda. Dalej nie było już tak kolorowo, bo między sezonami 1975 a 1976 wybuchło w F1 wiele konfliktów, na czele z tym o anulowanie GP Kanady. Reprezentujący konstruktorów Bernie Ecclestone (Brabham) oświadczył że 13 zespołów nie weźmie w tym wyścigu udziału, jeśli organizatorzy nie pokryją całkowicie kosztów podróży. Konflikt zażegnano, ale za chwilę wybuchły kolejne. Odwołano GP Afryki Południowej oraz wyścig w Buenos Aires.

Rajdy uciekają na odludzie



W latach 70. coraz ciaśniej robiło się na drogach publicznych, więc organizatorzy imprez sportowych częściej uciekali na odludzia. Przykładem była licząca 1100 mil gonitwa po pustyni w Meksyku, kryjąca się pod nazwą Baja California. Zasady były proste – uczestnicy startują w jednym końcu półwyspu i pędzą do mety. Co ciekawe, Polak mieszkający w USA wprowadza na tamten rynek halogenowe reflektory Zelmot. Niewykluczone, że trafią one do pojazdów przedzierających się przez ten wymagający kamienno-pustynny szlak.

Początki namiotów dachowych

„Autocamp" – tak nazwano specjalny namiot do rozbijania na dachu samochodu, który został zaprezentowany na targach turystycznych w Hamburgu. Długość namiotu to 2,2 m, a szerokość wynosi 1,5 m, co ma pozwalać na wygodny nocleg trzem osobom. Zaleta to łatwy montaż na dachu każdego samochodu.

KOŁA LEKKIE, LECZ DROGIE

„Wynalazek koła z lekkiego stopu nie jest niczym nowym. Po raz pierwszy spotkać je było można w samochodach Bugatti już wówczas, gdy konkurencja stosowała jeszcze koła artyleryjskie, z drewnianymi szprychami..." 50 lat później, w 1976 roku, nie było praktycznie firmy samochodowej, która nie oferowałaby kół z lekkiego stopu. Najczęściej za dopłatą lub jako wyposażenie seryjne najdroższych modeli. A jak oceniano zalety tego typu kół? Poza poprawą wyglądu zwracano uwagę na dokładne wykonanie, a co za tym idzie łatwość wyważenia. Zaletami są także sztywność i wytrzymałość oraz niższa masa. W przypadku porównywalnych rozmiarów koło stalowe waży około 7 kg, a jego aluminiowy odpowiednik od 4,8 do 5,2 kg. Magnezowe mogą być jeszcze lżejsze (4 kg). Nie należy jednak zapominać, że tego typu koła wymagają delikatnego traktowania.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

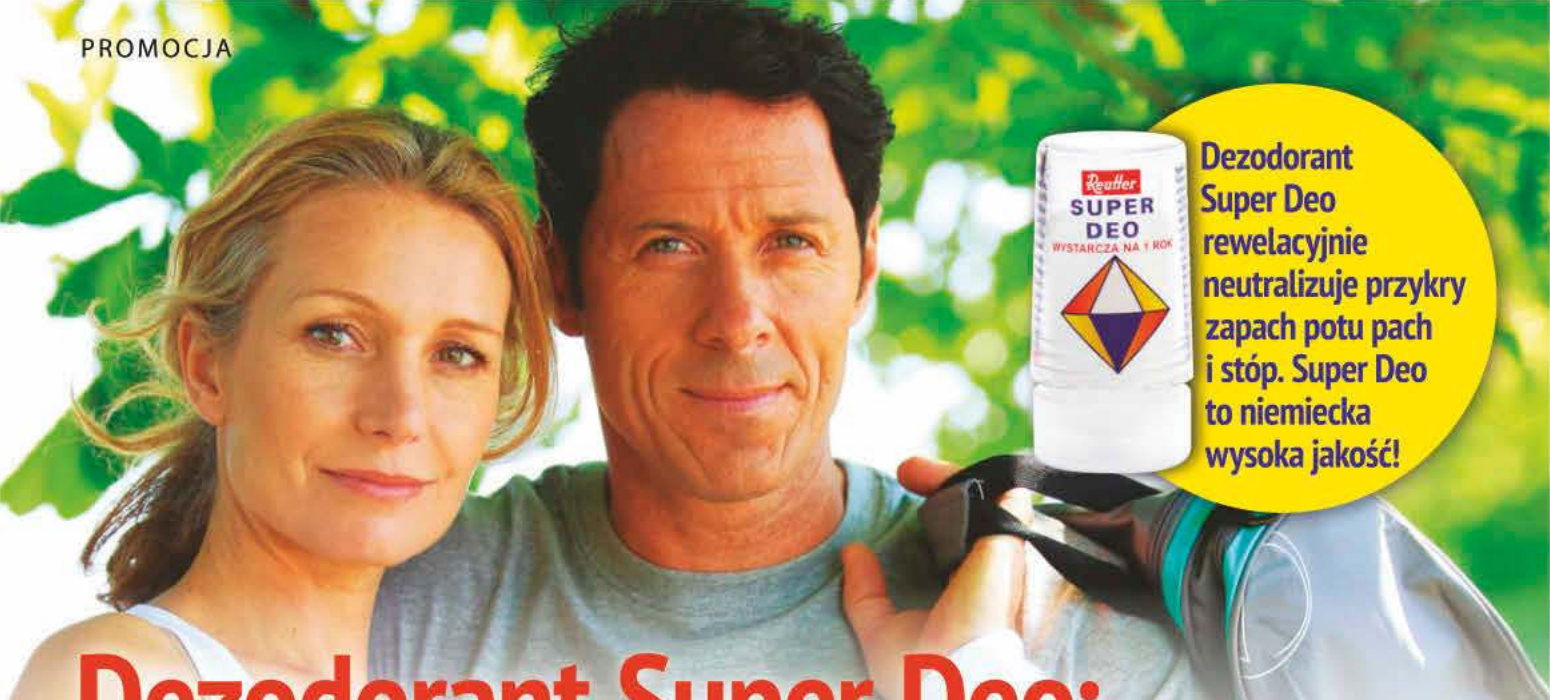
ISSN 0580-0447

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

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

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 20 kwietnia

eprasa.pl 09b9a2c843



Dezodorant Super Deo rewelacyjnie neutralizuje przykry zapach potu pach i stóp. Super Deo to niemiecka wysoka jakość!

Dezodorant Super Deo: super wolność od zapachu potu!

Nieprzyjemny zapach, wilgotne pachy, ciało pokryte potem. I to fatalne uczucie, że nasz zapach przeszkadza innym. Na nic świeża koszula, eleganckie ubranie, zadbany wygląd, gdy nie możemy poradzić sobie z przykrym zapachem naszego potu.

Prawie każdy to zna, niektórzy bardziej, inni mniej. Niby normalna rzecz, bo przecież w ten sposób organizm broni się przed przegrzaniem, ale jednak pocenie się mocno utrudnia codzienne funkcjonowanie. Przeszkadza szczególnie podczas podróży pociągiem, metrem, tramwajem, autobusem. Często przegrzewamy się, to oczywista prawidłowość. Wówczas mechanizm chłodzący organizmu działa na pełnych obrotach. Kiedy normalne chłodzenie (rozszerzanie naczyń krwionośnych) nie wystarcza, organizm zaczyna wydzielać pot. Ma to swoje konsekwencje. Wstydzimy się nieprzyjemnego zapachu, obfitego pocenia, stresuje nas to w codziennym życiu, odbiera pewność siebie, często przez tę dolegliwość unikamy kontaktów z ludźmi. Tymczasem nie jest trudno poradzić sobie z tym problemem, trzeba sięgnąć po odpowiedni dezodorant. Powinien to być produkt wysokiej jakości, cieszący się uznaniem wielu klientów, jak **Super Deo firmy Reutter** wykonany z wysokogatunkowej krystalicznej skały. Jest delikatny, gdyż nie zawiera alkoholu i jest odpowiedni dla każdego rodzaju skóry, dla pań, panów, młodzieży. **Super Deo** nie oziębia pach, jak wiele innych dezodorantów. Musi być produktem uznanym, dającym pozytywne efekty, jak dezodorant **Super Deo**. Gdy posmarujemy nim skórę powstaje ultra cienka antybakteryjna warstwa ochronna. To ona właśnie usuwa przykry zapach potu pod pachami, czy stopami, delikatnie je przy tym pielęgnując. Jego zapach nie powinien kłócić się z zapachem naszych perfum – **Super Deo** jest bezwonny. Nie powinien zostawiać plam na ubraniu i ciele, taką gwarancję daje tylko wysokiej jakości, markowy produkt jakim jest **Super Deo**. Musi być wydajny. **Super Deo** działa przez cały dzień, a opakowanie wystarcza na rok. Testowany dermatologicznie. Co ważne: powinien być to produkt oryginalny i sprawdzony. **Super Deo firmy Reutter** zaufali klienci w wielu krajach i to od lat, gdyż jest oryginalny i super dobry. **Oryginalny dezodorant Super Deo jest dostępny w aptekach i sklepach medyczno-zielarskich.**

Pierwszorzędny dezodorant!

Super Deo jest niewielki, ale ma ogromną moc!

Firma Reutter poleca doskonały dezodorant z krystalicznej skały.
Wystarcza aż na rok. Bezzapachowy, dla Pań i Panów.
Skutecznie eliminuje przykry zapach potu.

DOSTĘPNY W APTEKACH I SKLEPACH MED.-ZIEL.

Uwaga! – Nie zostawia plam! Testowany dermatologicznie.

Super Deo to wypróbowany oryginalny dezodorant!

Cena: ok. **19** zł

Firma REUTTER GmbH/ Niemcy

eprasa.pl 09b9a2c843

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU” CARAVANING

a w nim m.in.:

- Nowości, premiery i trendy w branży caravaningowej
- Prezentacje i testy najciekawszych kamperów i przyczep
- Porady, produkty i akcesoria przydatne dla miłośników biwakowania
- Przegląd rynku używanych kamperów i wskazówki dla kupujących