UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 43/2026 (3826) 19•10•2026 cena 5,99 zł w tym 8% VAT

motor

NOWOŚ… • TECHNIKA

Nowa Kia Sportage

TYLKO U NAS

s. 4

Renault E-Space

Chery Q

Citroen 2 CV

BYD Atto 8

Omoda 4

Alfa Romeo Cuorerosso

NOWOŚCI

26 premier targów w Paryżu

s. 6

PORADY

Tak miejska eksploatacja wykańcza auto

Skutki użytkowania samochodu na krótkich dystansach

s. 28

PORADY

LPG wraca do łask

s. 30

» Instalacje do wtrysku bezpośredniego

» Montaż i szacunkowy zwrot kosztów

UŻYWANE

Ford Puma (od 2019 roku) kontra Volkswagen T-Cross (od 2018 roku)

s. 36

Nowoczesne, zwinne i funkcjonalne SUV-y do miasta

UŻYWANE

Skoda Octavia 2.0 TSI z przebiegiem 308 501 km

s. 40

2.0 e:HEV

2.0 turbo

PORÓWNANIE

Honda Prelude kontra BMW 220i Coupe

s. 20

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 25.10.2026

TESTY OPON

motor

WYDANIE SPECJALNE

JUŻ W SPRZEDAŻY

a w nim m.in.:

- Testujemy opony zimowe i wielosezonowe
- Bierzemy pod lupę chińskie ogumienie
- Badamy, jak zużycie opon wpływa na bezpieczeństwo
- Sprawdzamy przydatne produkty i akcesoria

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

Motor 43/2026 19 października

SPIS TREŚCI

magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową Motor

NOWOŚCI

4 Kia Sportage
Koreański SUV jest najchętniej wybieranym przez osoby prywatne nowym samochodem w Polsce. Obecna generacja ma już swoje lata i choć ostatnio przeszła udany lifting, to prace nad następcą są już mocno zaawansowane.

6 Premiery salonu w Paryżu
Tegoroczna impreza w stolicy Francji z pewnością nie należała do nieciekawych. Nie zabrakło licznych wystawców z Chin, ale jeśli ktoś spodziewał się ich dominacji, to jest w błędzie. Europejskie marki zaprezentowały swoje plany, a te są wyjątkowo ciekawe i obiecujące. Oby tylko zostały zrealizowane.

PIERWSZA JAZDA

12 Hyundai Ioniq 3

PORÓWNANIA, TESTY

14 Volvo EX60 P10 AWD
Samochód, przed którym stoi wyjątkowo trudne zadanie. Elektryczne EX60 to odpowiednik cenionego przez klientów XC60. Z czasem ma je zastąpić, więc musi być do tego wyzwania doskonale przygotowany. Czy tak jest?

20 BMW 220i Coupe kontra Honda Prelude
W epoce elektrycznych SUV-ów są trochę jak dinozaury. Nie muszą być praktyczne, ale mogą być oszczędne. Nie muszą kipieć mocą, ale mogą dawać emocje z jazdy. Każde z tych dwóch coupe robi to jednak na swój własny sposób.

24 Chery Tiggo 7 Hybrid

PORADY

28 Miasto zabija samochód
Od razu wyjaśniamy – w tytule nie chodzi o ograniczenia ruchu i strefy czystego transportu, ale o sposób eksploatacji. Jazda w cyklu miejskim niesie za sobą wiele konsekwencji, niestety negatywnych. Warto być tego świadomym.

30 Instalacje LPG do wtrysku bezpośredniego
Ostatnie lata to powolny odwrót od LPG, jednak niestabilna sytuacja geopolityczna ma bezpośredni wpływ na ceny paliw i stan portfeli kierowców. Warsztaty zajmujące się instalacjami LPG odnotowują rosnące zainteresowanie swoimi usługami. Dotyczy to także samochodów z nowoczesnymi silnikami.

UŻYWANE

34 Lexus LS III
Lata lecą, a flagowa limuzyna Lexusa nic sobie z tego nie robi. Jak na tak wiekowy samochód (debiut w roku 2000), 3. generacja LS-a imponuje komfortem i trwałością. Pytamy użytkowników, czy ma jakieś słabe punkty.

35 Silnik Audi 3.0 TDI V6

36 Ford Puma kontra Volkswagen T-Cross
Miejskie crossovery przejmują funkcję przez lata pełnioną przez miejskie hatchbacki. Zarówno Ford, jak i Volkswagen dobrze wywiązują się z tej roli, łącząc poręczne wymiary z przestronnymi kabinami. Który z nich będzie lepszym wyborem?

40 Skoda Octavia 2.0 TSI 4x4
Popularny i dobrze znany samochód, ale w stosunkowo rzadko spotykanej wersji silnikowej. A szkoda, bo jednostka 2.0 TSI o mocy 190 KM na dystansie ponad 300 tys. km okazała się trwała i mimo napędu 4x4 zaskakująco oszczędna.

44 Ferrari 360

STAŁE DZIAŁY

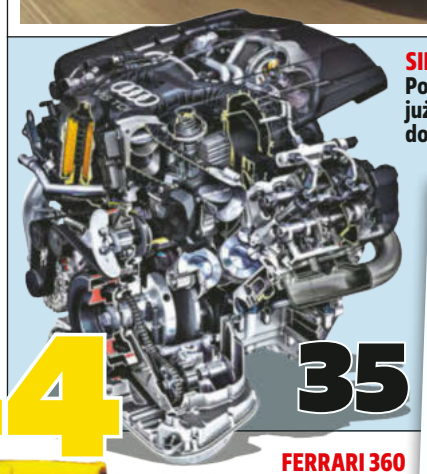
10 Wiadomości
46 Motor Retro

12

HYUNDAI IONIQ 3
Oryginalny hatchback z pogranicza klasy miejskiej i kompaktowej świetnie się prezentuje, także zza kierownicy. Hyundai udowadnia, że stosunkowo nieduża moc okazuje się w zupełności wystarczająca.

CHERY TIGGO 7 HYBRID
Hybrydy stają się nową chińską specjalnością. Po prostych silnikach benzynowych i mocnych PHEV-ach do gam trafiają oszczędne hybrydy, takie jak ta w Tiggo 7.

24



35

SILNIK AUDI 3.0 TDI V6
Potężny diesel, którego ciągły rozwój trwa już ponad 20 lat. Nie jest tani w obsłudze, ale doskonale pasuje do większych modeli Audi.

44

FERRARI 360
Debiutowało w 1999 roku, ale nadal kosztuje majątek. Dla fanów jest jednak dziełem sztuki, wartym każde pieniądze.

Auta w numerze

BMW 220i Coupe	20
Chery Tiggo 7 Hybrid	24
Ferrari 360	44
Ford Puma	36
Honda Prelude e:HEV	20
Hyundai Ioniq 3	12
Kia Sportage	4
Lexus LS III	34
Skoda Octavia 2.0 TSI 4x4	40
Volkswagen T-Cross	36
Volvo EX60 P10 AWD Ultra	14

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

Na podstawie zdjęć szpiegowskich przygotowaliśmy wizualizację nie tylko wyglądu zewnętrznego nowej generacji Kii Sportage, ale także jej kabiny.

KIA Sportage

Kolejny etap

Wraz z szóstą generacją Kia Sportage po raz kolejny mocno zmieni wygląd, „puszczając oko" do elektrycznych modeli marki. Na rynek powinna trafić pod koniec 2027 r.

Początki Kii Sportage nie należały do spektakularnych – pierwsza generacja z 1993 r. była skromnym autem o wyraźnie uterenowionym charakterze. Teraz ten kompaktowy SUV jest prawdziwą gwiazdą koreańskiej marki, jej europejskim bestsellerem (w Polsce zajmuje pozycję numer 3 ze wszystkich aut i jest ulubieńcem klientów prywatnych). Każde kolejne wcielenie Sportage'a bardzo wyraźnie zmieniało się pod względem designu. I tak też będzie z szóstą generacją, której testy przedprodukcyjne już trwają. Pokazujemy, jak może wyglądać ten przebojowy SUV, gdy w przyszłym roku nadejdzie moment jego debiutu.

W stronę „elektryków"

Obecna strategia Kii jest taka, by najnowsze modele samochodów z dwóch linii – z silnikami spalinowymi oraz elektrycznymi – były ze sobą spójne stylistycznie. Tak stało się m.in. w przypadku liftingu Stonica i XCeeda, a także całkiem nowego Seltosa. Tak też najpewniej stanie w przypadku SUV-a Sportage VI, którego prezencja będzie zbliżona do odpowiadającego mu w gamie elektrycznego modelu EV5. Wyraźniejsze, kanciaste kształty i płaskie powierzchnie zaczną dominować, panele nadwozia będą bardziej pionowe i masywne. Reflektory i tylne lampy z charakterystyczną tzw. sygnaturą świetlną pozostaną mocno wyróżniającym się elementem stylistycznym.

Wydaje się, że producent pozostanie przy oferowaniu dwóch wersji, z krótkim rozstawem osi dla Europy, a długim dla innych rynków, takich jak Chiny, Korea czy USA. Podobnie jak w przypadku właśnie

motor **TYLKO U NAS WIZUALIZACJA**

Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę

Pod względem rozmiarów nowy model kompaktowego SUV-a nie zmieni się znacząco, ale już jego wygląd będzie zupełnie inny niż dotychczas. Wszystko wskazuje na to, że – podobnie jak w przypadku innych spalinowych modeli Kii – także design Sportage'a będzie wyjątkowo spójny z obecną linią aut elektrycznych.

reformy

Sportage'a VI udało się już przyłapać podczas testów przedprodukcyjnych w Europie.

debiutującego, i blisko spokrewnionego z Kią, nowego Hyundaia Tucsona wzrost rozmiarów odmiany na Stary Kontynent nie powinien być znaczący. Obecna generacja Sportage'a ma 454 cm długości i rozstaw osi 268 cm, kolejna najpewniej „dołoży" do tych wartości po kilka centymetrów, co powinno przełożyć się na pewną poprawę przestronności.

Najnowsze zdjęcia szpiegowskie pozwoliły nam zajrzeć także do wnętrza prototypów kolejnej Kii Sportage. Prawdziwa rewolucja dotyczy stanowiska kierowcy. Spodziewamy się przede wszystkim zupełnie przeprojektowanej deski rozdzielczej, ale generalnie cała kabina powinna się wyraźnie różnić od tej w aktualnym modelu – linie będą bardziej miękkie, pojawią się też nowe rodzaje materiałów wykończeniowych. Wygląda na to, że zdecydowano się na przeniesienie dźwigni biegów na kolumnę kierownicy, co uwolni miejsce na ergonomiczne półki i schowki w konsoli między fotelami. Można oczekiwać także nowego systemu inforozrywki wykorzystującego rozwiązania Android Automotive oraz asystenta głosowego opartego na sztucznej inteligencji.

Z różnymi napędami

Wydaje się, że podobnie jak w przypadku nowego Tucsona w ofercie silnikowej może się znaleźć jednostka benzynowa bez elektrycznego wsparcia, ale zdecydowaną przewagę w gamie powinny mieć różne rodzaje hybryd. Podstawowe to oczywiście wersje „mikro", występujące w odmianach z automatyczną przekładnią. Poza tym do wyboru będą zapewne warianty w pełni hybrydowe, z silnikami benzynowym 1.6 turbo i elektrycznym, o mocy mniej więcej 245 KM (zarówno w wersjach z napędem na przednie, jak i cztery koła). Rola „flagowców" zostanie powierzona odmianom hybrydowym typu plug-in (także jako FWD i AWD), których moc systemowa może wynosić, tak jak w Hyundaiu, 292 KM. Dzięki sporemu akumulatorowi trakcyjnemu (w Tucsonie ma on 17,1 kWh) zasięg w trybie jazdy elektrycznej może wynieść szacunkowo ponad 80 km.

TEKST: L. CEREDA (QUATTRORUOTE), A. SZCZEPANIAK
ZDJĘCIA: SH PROSHOTS, WIZUALIZACJE: M. POBLETE

Dziedzictwo kontra

Tegoroczne targi w Paryżu dały jasno do zrozumienia, jakie kierunki obierają producenci. Marki z Europy stawiają na odwołania do swoich legend. Chińczycy odpowiadają technologią jutra.

EUROPEJSKIE DZIEDZICTWO

Oczywiście taka interpretacja to pewnego rodzaju uproszczenie i wcale nie znaczy, że Europejczycy nie kładą nacisku na rozwój technologiczny. Po prostu większość z tych producentów zdała sobie sprawę, że mają coś, czego próżno szukać u azjatyckiej (czytaj chińskiej) konkurencji, a to dobra okazja, żeby budzić pozytywne emocje i przyciągać nostalgią w nowoczesnym wydaniu. To, co zaprezentowali producenci ze Starego Kontynentu, a zwłaszcza reprezentanci Francji, napawa optymizmem. Jednak z drugiej strony wymaga cierpliwości, bowiem większość premier to jeszcze koncepty, które zapowiadają nadchodzące modele.

Chińczycy dla odmiany nie bawią się w sentymenty i kuszenie zapowiedziami tego, co będzie w przyszłości. Oni tę przyszłość prezentują tu i teraz. W dodatku w różnych barwach – od przystępnych miejskich „elektryków", przez liczne SUV-y po auta supersportowe. Na ich tle blado wypadli w zasadzie nieobecni w Paryżu Japończycy, reprezentowani skromnie przez Hondę i Subaru. Więcej energii można było poczuć, odwiedzając stoiska Kii oraz Hyundaia.

TEKST: WOJTEK JURKO, ADAM SZCZEPANIAK
ZDJĘCIA: WOJTEK JURKO, PRODUCENCI

Renault nie brak odwagi, by wprowadzić limitowaną, 555-konną wersję R5 Turbo 3E.

Renault E-Space Concept

Espace to jedna z ikon motoryzacji, nie tylko francuskiej.

E-Space z 2026 roku to symbol powrotu do samochodów zapewniających pełnię życia, będących komfortowym miejscem pełnym światła i możliwości. Projekt powstał z myślą o człowieku i z uwzględnieniem jego potrzeb. Stąd tak duży nacisk na jak największe przeszklenie nadwozia. Technologia ma być użyteczna i pomocna, a nie przytłaczająca. Sylwetka jednoznacznie i efektownie nawiązuje do Espace z 1984 roku.

Alfa Romeo Cuorerosso

Włoska, czerwona, ekspresyjna i sportowa. Taka powinna być wizja nowego modelu Alfy Romeo, a biorąc pod uwagę ogromne zainteresowanie tym projektem, wygląda na strzał w dziesiątkę. Alfa zapowiada, że będzie tworzyć samochody dla tych, którzy kochają prowadzić. Innowacje i technologia mają być dodatkiem – esencją pozostaje jazda. Cuorerosso to 4,7-metrowe gran turismo, które przygotowane jest na różne typy napędów. Od elektrycznego po szeroką gamę hybryd, w tym opartą na silniku 2.9 V6.

technologia

DS F3VER

Zapowiedź nowego rozdziału w historii marki DS. Nie SUV, ale 4,2-metrowy hatchback z 400-litrowym bagażnikiem zdradza kierunek, w którym podąża DS. Francuzi podkreślają, że w przyszłości kluczową rolę odgrywać będą możliwości personalizacji. Zarówno nadwozia, jak i wnętrza. Napęd? Oczywiście elektryczny.

Alpine A310 Vision

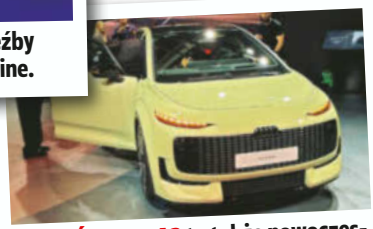
Najbardziej spektakularny koncept tegorocznych targów. Alpine zaprezentowało wizję legendarnego A310 sprzed 55 lat. Ma być hołdem dla dziedzictwa marki i pokazem jej możliwości. Jednocześnie trwają zaawansowane prace nad następcą A110, który będzie w pełni elektryczny, ale lekki i zwinny jak dotąd. Alpine ma plan dalszego rozwoju i ekspansji na kolejne rynki, w czym pomóc ma nowa gama modeli.

ZAPOWIEDŹ A110 w formie rzeźby zdradza proporcje nowego Alpine.

Citroen 2 CV Concept

Interpretacja legendy motoryzacji. Samochód-symbol w nowej odsłonie. Zadziałało w przypadku Renault 5, więc tu musi zadziałać tym bardziej. Niewielki (3,76 m), elektryczny i co ważne, tani. Taki ma być 2 CV przyszłości. Produkcja w Europie, cena na poziomie 65 tys. złotych, niska masa (około 1 tony) i wyjątkowy urok mają być gwarancją sukcesu.

205 GTi dumnie przypominało o potędze Peugeota w klasie hot hatchy.



POWRÓT AUDI A2 to także nowoczesna interpretacja modelu sprzed lat.

Lancia Gamma

Stellantis próbuje tchnąć życie w legendarną markę, wprowadzając do oferty kompaktowego crossovera, bazującego na dobrze znanych technologiach koncernu. W gamie 145-konna hybryda (MHEV) z zasięgiem do 1000 km oraz 3 odmiany elektryczne: 230 KM, 245 KM oraz 375-konna z napędem na obie osie oznaczona jako HF Integrale (kolejne nawiązanie do tradycji). Czy przebrany za Lancię Peugeot 3008 jest tym, czego oczekują miłośnicy włoskiej marki? Sami jesteśmy ciekawi.

Peugeot E-T16 Concept

Zapowiedź nowego stylu francuskiej marki zdradza przyszły wygląd kolejnej generacji Peugeota 208. Tu w najbardziej radykalnej odmianie, oddającej hołd legendarnemu modelowi 205 T16, który 40 lat temu odniósł zwycięstwo w Rajdowych Mistrzostwach Świata. E-T16 Concept łączy drapieżną sylwetkę z potężną mocą i najnowszymi technologiami. Elektryczny napęd (3 silniki) o mocy 816 KM zapewnia kosmiczne osiągi (0-300 km/h w 16 sekund).

FIAT Multiplina

Zapowiedź modelu, który ma tworzyć nową klasę aut, czyli niewielkich, ale przystępnych i funkcjonalnych elektrycznych samochodów, oferowanych w niskiej cenie. Stoisko Fiata było jednym z ciekawszych podczas tegorocznych targów w Paryżu. Miało formę placu typowego dla włoskich miasteczek, pełnego kolorów i życia. Mamy nadzieję, że to symboliczny znak, że tego życia nie zabraknie Fiatowi, a ta marka z tradycjami wróci do formy sprzed lat. Niewielkie, przystępne i funkcjonalne samochody to bowiem jej specjalność i na taką gamę Fiata czekamy.

FIAT GRIZZLY to największy model w gamie. Trafi do salonów w styczniu 2027 r.

MULTIPLAY to Fiat łączący cechy minivana, SUV-a oraz pick-upa.

Smart #2

Duże elektryczne SUV-y Smarta rozczarowały wynikami, więc tu także zastosowano manewr z powrotem do korzeni. Efektem jest model oznaczony jako #2, będący współczesną interpretacją oryginału z 1997 roku. Ten dwumiejscowy miejski pojazd (2,75 m długości) ma napęd na tył, 122-konny silnik i baterię LFP o pojemności 35,8 kWh. Zasięg sięga 290 km, a uzupełnienie energii z poziomu 10 do 80 proc. trwa około 20 minut. Imponuje średnicą zawracania, wynoszącą 6,95 metra.

CHIŃSKA TECHNOLOGIA

GAC Aion UT Cross

Miejski elektryczny model w interesującej nowej wersji o nazwie Cross. Zastosowano w niej m.in. wyższe o 2 cm zawieszenie, szersze opony (225 zamiast 215 mm), czarne nakładki karoserii, relingi dachowe czy przeprojektowane zderzaki. Auto ma silnik 204 KM i spory jak na tę klasę pojazdów akumulator trakcyjny 60 kWh. GAC zaprezentował też w Paryżu znacznie większe auto – 4,9-metrowego SUV-a Aiona GS7. To hybryda plug-in o mocy systemowej 496 KM i cenie 219 900 zł.

Omoda 4

Długo wyczekiwany debiut najbardziej odważnie stylizowanej Omody. Model o oznaczeniu 4 to kompaktowy crossover mierzący 442 cm, o 340-litrowym bagażniku. Auto powstało na platformie T1X, wykorzystywanej także w modelach 5 i 7. „Czwórka" będzie sprzedawana zarówno w wersji hybrydowej, jak i elektrycznej. Ta pierwsza wykorzystuje silniki 1.5, dwa elektryczne, przekładnię 1DHT oraz akumulator 1,83 kW (moc systemowa 224 KM, średnie zużycie paliwa 5,2 l/100 km). Odmiana BEV ma silnik generujący 211 KM i akumulator trakcyjny o pojemności 67 kWh z możliwością ładowania z mocą do 120 kW (zasięg przekracza 450 km).

Omoda 5 Next ma odmieniony design, nowe wnętrze i napędy takie jak „4".

Aito 9

Kolejna chińska marka, która wejdzie do Europy. Aito należy do koncernu Seres, debiut planowany jest na jesień przyszłego roku, ale już teraz pokazano trzy modele, w tym flagowego SUV-a 9. To potężne, mierzące aż 523 cm auto (o rozstawie osi 311 cm) ma odmiany 5- i 6-osobowe. W napędzie stosowane są silniki elektryczne lub układ hybrydowy typu range extender z jednostką benzynową 1.5 pełniącą rolę generatora. Zawieszenie jest adaptacyjne, pneumatyczne.

Denza Z

O potencjale chińskich marek najdobitniej świadczą takie samochody, jak sportowa elektryczna Denza Z. Choć pokazano ją już nieco wcześniej, obok tak spektakularnego auta trudno przejść obojętnie. Model ten wykorzystuje układ trzech silników elektrycznych o łącznej mocy 1604 KM i momencie obrotowym 1240 Nm. Denza Z występuje w odmianach z nadwoziem zamkniętym (jako Coupe i Racing), a także jako roadster. Wersja Racing, wyposażona w opcjonalne opony typu semi-slick, jest w stanie rozpędzić się od 0 do 100 km/h w zaledwie 1,96 s.

Denza Bao 5 to terenowy model z układem hybrydowym o mocy 544 KM.

Changan Nevo Q05

Changan prezentuje następną serię modelową, która trafi do Europy. Po już wprowadzonych modelach Deepal przyszedł czas na drugą gamę aut – Nevo. Najpierw do oferty, także na naszym rynku, trafi – widoczny powyżej – elektryczny kompaktowy SUV Q05 (silnik 272 KM, zasięg do 450 km), odpowiadający gabarytami m.in. takim autom jak VW T-Roc czy Toyota C-HR. Mimo niezbyt dużych gabarytów Q05 może się pochwalić dużym, bo mieszczącym 540 l bagażnikiem. Gama Nevo ma być rozszerzana, m.in. o model Q06.

Xpeng G9L

Topowy model Xpenga to elektryczny SUV klasy wyższej. G9L ma 512 cm długości i rozstaw osi wynoszący 310 cm. Będzie oferowany w odmianach 6-/7-osobowej. Zastosowano 800-woltową architekturę elektryczną i akumulator 110 kWh, który można ładować z mocą 540 kW (10-80% w 12 minut). Wariant z jednym silnikiem (RWD) ma 367 KM (0-100 km/h w 7,0 s) i zasięg 591 km. Z kolei wersja AWD z dwiema jednostkami o mocy systemowej 585 KM może pokonać 553 km, a od 0 do 100 km/h rozpędza się w 4,9 s. G9L otrzymało zawieszenie pneumatyczne i układ tylnych kół skrętnych. Produkcja: Graz w Austrii.

Chery Q

Pierwszy w pełni elektryczny model marki to przedstawiciel segmentu miejskiego o długości 4,19 m, szerokości 1,81 m, wysokości 1,56 m i rozstawie osi 2,7 m. Tylny bagażnik ma pojemność 375 l, a przedni – 70 l. Chery Q wyposażono w silnik o mocy 121 KM oraz akumulator trakcyjny 41 kWh. Zasięg wynosi 400 km (wg pomiarów w cyklu NEDC). Model ten stanie się rywalem dla takich aut jak Renault 5 czy VW ID. Polo. Chery pokazało też model 4 w wersji z benzynowym silnikiem 1.5 turbo (dotąd jedyną wersją była hybryda).

Geely Monjaro EM-i

Nowy, największy SUV marki to należące do klasy średniej Monjaro EM-i (długość 4,8 m). Zastosowano w nim hybrydowy układ napędowy typu plug-in z benzynowym silnikiem 1.5 turbo (dostępne będą odmiany FWD i AWD), który rozwija maksymalnie systemowe 335 KM. Auto jest w stanie pokonać w trybie elektrycznym 116 km (ładowanie baterii może się odbywać prądem stałym do 78 kW).

Leapmotor B03

Kolejny przedstawiciel rozrastającej się klasy samochodów miejskich. Leapmotor B03 ma 418 cm długości, a jego średnica zawracania wynosi tylko 9,8 m. Zastosowano w nim mocny, 197-konny silnik (przyspieszenie 0-100 km/h w 7,6 s) i baterię trakcyjną o pojemności 53 kWh (ładowanie DC do 133 kW, 10-80% w 21 minut), która ma pozwolić na pokonanie do 390 km. Co ważne, Leapmotor B03 będzie produkowany w Hiszpanii.

Kolejny potężny chiński SUV, tym razem od specjalisty w napędach elektrycznych – BYD-a. Atto 8 (długość 504 cm) ma bardzo pojemny akumulator trakcyjny (115 kWh), który dzięki technologii flash charging można naładować na odpowiednim urządzeniu od 10 do 70% w 5, a do 97% w 9 minut (BYD ma zamontować do końca 2027 r. 3000 ultraszybkich ładowarek w Europie). Do wyboru przewidziano warianty z napędem tylnym (462 KM) lub układem 4x4 (775 KM). Zasięg wynosi, odpowiednio, 648 oraz 598 km.

BYD Atto 8

BYD Shark DMO to pick-up z napędem PHEV o mocy systemowej 436 KM.

Zaawansowane rozwiązania, np. w dziedzinie oświetlenia, już nie zaskakują.

Chińskie firmy promują się przez sport, np. Xpeng wspiera francuską ligę rugby Top 14, a BYD sponsoruje PSG

REKLAMA

KUP OPONY KUMHO
I ZGARNIJ 100 ZŁ!

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

W SKRÓCIE

Octavia Hybrid

Najpierw Volkswagen wprowadził w pełni hybrydowy napęd (typ szeregowo-równoległy) do modeli Golf i T-Roc, a teraz trafia on do Skody Octavii. Zastosowano w nim silniki benzynowy 1.5 TSI evo2, dwa elektryczne (rozrusznik-generator i trakcyjny), jednobiegową przekładnię oraz akumulator o pojemności 1,6 kWh (bak ma pojemność 40 l). Dostępne będą dwa warianty – 136- oraz 170-konny. Bagażnik wersji liftback ma 460 l (zamiast 600 l), a kombi – 485 l (-155 l).

O połowę wolniej

W ramach rozbudowy autostrady A2 pomiędzy Łodzią a Warszawą o dodatkowy pas w każdą stronę nie tylko zmieni się organizacja ruchu, ale także zostaną wprowadzone odcinkowe pomiary prędkości (ok. 48- i 31-kilometrowe). Zamiast obowiązujących obecnie 140 km/h maksymalna dozwolona szybkość będzie wynosiła zaledwie 70 km/h. W założeniu ma to poprawić poziom bezpieczeństwa, w tym osób pracujących przy bardzo skomplikowanej budowie trasy.

Striker wyceniony

Już można zamawiać najnowszy samochód Dacii – lekko uterenowione kombi Striker. To mierzące 462 cm auto z bagażnikiem o pojemności 556--602 l (w zależności od wersji).W gamie znajdują się odmiany z silnikami 1.2 R3 turbo MHEV LPG 140 KM (cena od 92 900 zł, lub 106 900 zł z automatem), a także hybrydowe 1.2 R3 turbo 140+13 KM z napędem 4x4 (od 120 900 zł) oraz 1.8 R4 o mocy systemowej 157 KM (od 113 000 zł).

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, archiwum

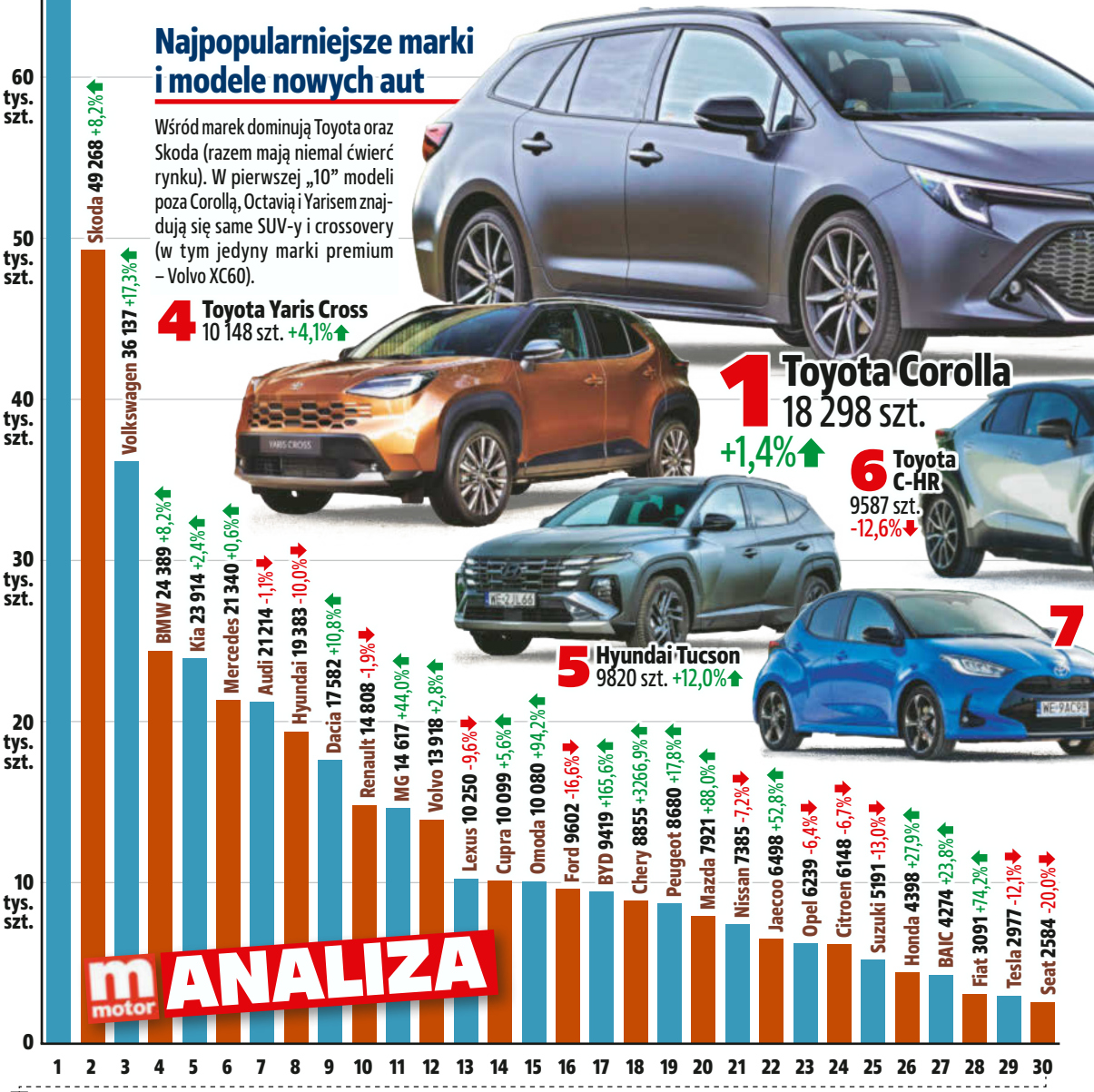
Mocne trzy kwartały na polskim rynku

- **Sprzedaż nowych „osobówek" wzrosła rok do roku aż o 10%**
- **Chińskie marki w natarciu – 29 firm zdobyło już 13,68% rynku**

Polski rynek nowych samochodów osobowych jest w dobrej kondycji. W ostatnim miesiącu III kwartału br. zarejestrowano u nas 56 354 auta – więcej aż o 13% niż we wrześniu ub.r. Także po 9 miesiącach są powody do zadowolenia – sprzedaż sięgnęła 470 497 szt. – wzrost wyniósł równe dziesięć procent. Z tej liczby 158 006 szt. (33,5%) przypada na rejestracje przez klientów indywidualnych, zaś 312 491 – instytucjonalnych (REGON). Widać wyraźnie różnice w preferencjach pomiędzy tymi grupami nabywców. Osoby prywatne najchętniej wybierały w III kwartałach br. Kię Sportage, Hyundaia Tucsona oraz Toyotę C-HR, natomiast firmy – Toyotę

Najpopularniejsze marki i modele nowych aut

Wśród marek dominują Toyota oraz Skoda (razem mają niemal ćwierć rynku). W pierwszej „10" modeli poza Corollą, Octavią i Yarisem znajdują się same SUV-y i crossovery (w tym jedyny marki premium – Volvo XC60).



31	Land Rover	2294	+13,3%	36	Leapmotor	1796	+57,7%	41	JAC	900	+4900,0%	46	DS	500	+25,6%
32	Jeep	2224	+0,9%	37	Bestune	1488	+2088,2%	42	Mitsubishi	806	-35,5%	47	Xpeng	453	+1232,4%
33	Jetour	2145	nowa marka	38	Alfa Romeo	1483	-10,5%	43	Subaru	743	-25,9%	48	GAC	449	+780,4%
34	Mini	2137	-20,2%	39	Geely	1475	+4986,2%	44	Forthing	590	+5,5%	49	Dongfeng	421	+694,3%
35	Porsche	2016	-25,7%	40	KGM	1362	-32,1%	45	Hongqi	517	+2054,2%	50	Changan	139	nowa marka

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Corollę, Skodę Octavię (oba auta znajdują się bardzo daleko na liście najpopularniejszych modeli wśród osób prywatnych) i, co dość nietypowe, też Kię Sportage.

Z ważnych rynkowych trendów trzeba zwrócić uwagę na spadek sprzedaży samochodów elektrycznych, co jest wynikiem zakończenia programu dopłat NaszEauto. Udział modeli BEV w rejestracjach nowych aut w Polsce wynosi obecnie zaledwie 5,2% (liczba rejestracji zmalała o 5,5% rok do roku i wyniosła tylko 24 404 szt.). Jednocześnie bardzo wzrosła popularność hybryd plug-in, przede wszystkim za sprawą coraz szerszej, atrakcyjnej, oferty modeli chińskich (w zestawieniu najpopularniejszych hybryd plug-in pierwsze pięć miejsc zajmują: BYD Seal U, Omoda 9, Chery Tiggo 8, Jaecoo 7 oraz Chery Tiggo 9). Obecnie PHEV-y sprzedają się u nas lepiej niż samochody elektryczne oraz z silnikami wysokoprężnymi czy z jednostkami z instalacją gazową LPG.

Chińskie marki coraz mocniej rozpychają się na rynku

Od stycznia do września br. włącznie zarejestrowano w Polsce 64 369 aut z Państwa Środka, podczas gdy w tym samym okresie ub.r. było to 28 930 szt. Tym samym marki chińskie uzyskały już 13,68% udziału w ogóle rejestracji nowych samochodów (I-IX 2025 r.: 6,76%). Najbardziej liczącymi się są obecnie MG, Omoda, BYD, Chery, Jaecoo oraz BAIC (razem 53 743 szt., czyli 83,5% wszystkich). Wg danych PZPM w tym roku zarejestrowano modele 29 marek.

NAJPOPULARNIEJSZE MODELE AUT OSOBOWYCH CHIŃSKICH MAREK

Lp.	Marka/model	Rejestracje I-IX 2026 r. (szt.)	Różnica do I-IX 2025 r. (proc.)	
1	MG HS	6750	+25,7	↑
2	MG ZS	5890	+61,3	↑
3	Omoda 5	5455	+36,7	↑
4	BYD Seal U	4076	+166,1	↑
5	Omoda 9	3488	+275,9	↑
6	Jaecoo 7	3158	-25,7	↓
7	Chery Tiggo 7	2810	+2343,5	↑
8	Chery Tiggo 4	2234	n. model	–
9	BAIC 5	2172	+21,4	↑
10	Chery Tiggo 8	2056	+1317,9	↑

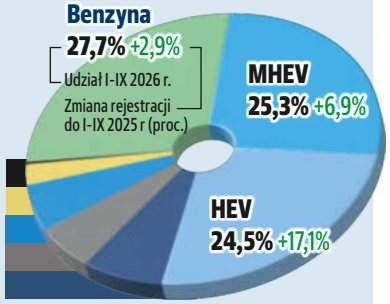
Samochody elektryczne – top 5 modeli

W naszym niewielkim rynku samochodów elektrycznych nadal przewodzi Tesla (2977 szt.), która wyprzedza BMW (2248 szt.) i Mercedesa (2006 szt.). Wśród modeli także dominuje – jej dwa auta znajdują się na pozycjach 1. oraz 2. Gdyby jednak dodać wyniki BMW iX1 oraz iX2 (1686 szt.), czyli w zasadzie różnych wersji nadwoziowych tego samego modelu, to właśnie one byłyby numerem 2.

Lp.	Marka/model	Rejestracje I-IX 2026 r. (szt.)	Różnica do I-IX 2025 r. (proc.)	
1	Tesla Model Y	1892	-2,8%	↓
2	Tesla Model 3	1068	-25,2%	↓
3	Skoda Elroq	968	+25,1%	↑
4	BMW iX1	891	+93,7%	↑
5	BMW iX2	795	-4,3%	↓

Udział rodzajów napędów w rynku

Silniki benzynowe są zdecydowanie najpopularniejsze (także dlatego, że gros hybryd jest weń wyposażonych). Auta hybrydowe (pełne i PHEV, nie licząc MHEV) mają już 33,3% rynku.



11	MG HS	6750	+25,7%	↑
12	Mercedes GLC	6052	+15,4%	↑
13	Skoda Kamiq	6050	+8,3%	↑
14	MG ZS	5890	+61,3%	↑

Mniejszy SUV MG, ZS (II gen.), świetnie się sprzedaje i jest obecnie drugim najpopularniejszym autem z Chin.

15	Cupra Formentor	5873	+21,5%	↑
16	Skoda Superb	5854	+6,1%	↑
17	Volkswagen Golf	5818	+22,4%	↑
18	Skoda Kodiaq	5799	+18,8%	↑
19	Omoda 5	5455	+36,7%	↑
20	Audi Q5	5239	+31,3%	↑
21	Volkswagen Tiguan	4994	+0,8%	↑
22	BMW X3	4993	+53,8%	↑
23	Skoda Fabia	4972	-6,5%	↓
24	Nissan Qashqai	4933	-3,4%	↓
25	Skoda Scala	4786	+11,8%	↑
26	Lexus NX	4634	-0,1%	↓
27	Toyota Corolla Cross	4544	-0,6%	↓
28	Skoda Karoq	4459	+5,6%	↑
29	Dacia Sandero	4400	+11,3%	↑
30	Dacia Bigster	4199	+96,4%	↑
31	Toyota RAV4	4172	-38,0%	↓

RAV4 notuje potężny spadek sprzedaży. Najpewniej nowe wcielenie nie zdążyło jeszcze „złapać oddechu".

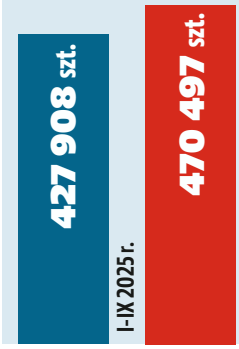
32	BYD Seal U	4076	+166,1%	↑
33	Audi A3	4007	+7,8%	↑
34	Renault Captur	3779	-19,8%	↓
35	Volkswagen T-Cross	3606	+15,8%	↑
36	Toyota Aygo X	3542	+2,7%	↑
37	Omoda 9	3488	+275,9%	↑
38	Mazda CX-5	3452	+3352,0%	↑
39	Ford Kuga	3235	+25,0%	↑
40	BMW serii 3	3199	+13,2%	↑
41	Jaecoo 7	3158	-25,7%	↓

Nietypowa sytuacja jak na model z Państwa Środka – rejestracje Jaecoo 7 zmniejszyły się w tym roku o 1/4.

42	Audi A5	3135	-3,9%	↓
43	Volvo XC40	3112	-18,9%	↓
44	Volkswagen Passat	3058	-7,1%	↓
45	Kia XCeed	3013	+15,5%	↑
46	BMW X5	2923	+33,4%	↑
47	Volkswagen Taigo	2900	+144,3%	↑
48	BMW X1	2893	+31,9%	↑
49	Mercedes CLA	2839	+42,7%	↑
50	Hyundai i20	2814	-10,3%	↓

Rejestracje: 2025 vs 2026

Wrzesień 2026 r. był ósmym miesiącem z rzędu, w którym rejestracje aut były lepsze niż w analogicznym miesiącu ub.r. Poza 470,4 tys. aut osobowych zarejestrowano też 55,4 tys. dostawczych.



Źródło danych: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Nadwozie Ioniqa 3 ma polaryzujący wygląd. Matowy lakier „Fierce Red" stanowi wydatek 5200 zł.

motor PIERWSZA JAZDA

Hyundai Ioniq 3

- Samochód elektryczny z pogranicza klas miejskiej i kompaktowej
- Do wyboru dwa rodzaje akumulatora – 42 i 61 kWh – oraz dwie moce silnika

Hyundai o swoim nowym dziecku mówi „aero hatch", podkreślając w ten sposób jego „aerodynamiczną efektywność z odwagą i elegancją". Ale tak naprawdę to auto łączy w sobie nadwozie typu hatchback i liftback, lawirując między dwiema klasami. Mierzy 415-417 cm długości (w zależności od wersji), 180 cm szerokości oraz 150-151 cm wysokości.

Bez dwóch zdań nadwozie Ioniqa 3 ma polaryzującą stylistykę i ciekawe akcenty, jak choćby czarne nadkole, centralne LED-y z przodu czy częściowo szklaną pokrywę bagażnika z poprzeczną belką, „mącącą" nieco widok w lusterku wstecznym.

Mniej mocy z większą baterią

W testowanej odmianie 61 kWh pracuje silnik o mocy 135 KM, natomiast w 42 kWh – 147 KM. Taka różnica na niekorzyść droższej wersji wynika z faktu, że Hyundai chciał uzyskać zasięg WLTP wynoszący 500 km. Skończyło się jednak na 484-488 km (428 km w wersjach N Line/N Line EVO).

135-konny silnik zapewnia wystarczające osiągi (0-100 km/h w 9,5 s), łatwe dozowanie mocy oraz kilka stopni rekuperacji, w tym jazdę za pomocą jednego pedału. W zależności od trybu reakcje na dodanie gazu są stępione (Eco, Snow) lub szybkie (Sport). Zużycie energii utrzymuje się zaś na niewygórowanym poziomie. Średnia z testowej, około 200-kilometrowej, bardzo zróżnicowanej trasy (m.in. duże miasto, kręta droga pozamiejska, autostrada) to ok. 15 kWh/100 km.

Nabijanie baterii trakcyjnej odbywa się z maksymalną mocą 119 kW, a od 10 do 80% trwa 30 min. Ładowarka pokładowa dysponuje 11 lub 22 kW. Od drugiej odmiany Trend standardem jest system kondycjonowania akumulatora, a w Prime, N Line i N Line EVO – także pompa ciepła.

Dojrzale, ale sztywno

Na drodze Ioniq 3 to bardzo dojrzałe auto. Typowo dla „elektryków" ma nisko położony środek ciężkości, dzięki czemu nawet przy wysokich prędkościach prowadzi się stabilnie. W zakrętach jeździ niemal jak hot hatch, a jego bezpośredni układ kierowniczy (2,4 obr. od oporu do oporu) pozwala na precyzyjne przestawianie przodu, choć brakuje mu więcej czucia.

Za to przy niskich prędkościach niewielka, sportowa kierownica obraca się lekko, ułatwiając manewrowanie. To ostatnie wspomagają nieduży promień skrętu (10,4 m) oraz system kamer, dostępny od 3. wersji wyposażenia (Prime).

Pewną wadę stanowi zawieszenie, wykorzystujące kolumny McPhersona z przodu i oś wielowahaczową z tyłu. Zostało ono bowiem za sztywno zestrojone, przez co progi zwalniające czy zapadnięte studzienki są wyraźnie bardziej odczuwalne niż np. w Volkswagenie ID. Polo.

Obszerna, przyjemna kabina

Pozycja do jazdy jest typowo „osobowa", a zakres wzdłużnej regulacji kolumny kierownicy i foteli – zaskakująco obszerny. Jeszcze bardziej zaskakuje jednak przestrzeń na kolana w 2. rzędzie, typowa dla aut kompaktowych, choć

DANE TECHNICZNE	42 KWH	61 KWH
Silnik	elektryczny	elektryczny
Maksymalna moc	147 KM	135 KM
Maksymalny moment obrotowy	250 Nm	250 Nm
Zasięg	341-344 km	428-488 km
Czas ładowania 10-80% (DC)	29 min	30 min
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	170 km/h	170-171 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,7 s	9,5-9,6 s
Średnie zużycie energii	14,1-14,4 kWh/100 km	14,0-15,5 kWh/100 km
CENA (PREMIEROWA)	**119 000 ZŁ**	**155 400 ZŁ**

motor NASZYM ZDANIEM

Ioniq 3 to dopracowane auto, mogące swobodnie pełnić wyglądem, przekonuje prowadzeniem, przestrzenią w kabinie, matrycowe, wentylacja foteli). Zużywa stosunkowo niewiele

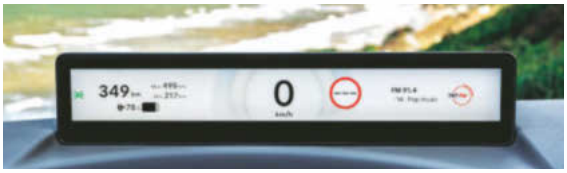
Hyundai stworzył „elektryka", który jeździ niczym hot hatch. Mimo mocy 135 KM można się nim sprawnie poruszać także poza miastem. Na plus wielkość i wygląd kabiny, na minus zbyt sztywne zawieszenie i cena.

Maciej Struk, „Motor"

OCENA ★★★★☆

Choć kokpit wykonano z samych twardych plastików, prezentuje się on po prostu dobrze. Centralny ekran ma przekątną 12,9 lub 14,6" (na zdjęciu).

Łopatki przy kierownicy do regulacji rekuperacji to standard. W odwodzie jest też funkcja „One pedal".



Ekran kierowcy (9,9") występuje od 2. wersji wyposażenia. Sposób jego umieszczenia przypomina i-Cockpit Peugeota.

z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi stóp i głowy.

Mimo przewagi twardych plastików jasne wnętrze wersji Prime wygląda bardzo przyjemnie. Nie brakuje tu „przyjaznych" detali jak pokrętła do zamykania nawiewów, przednie porty USB-C o mocy 100 W (Prime i N Line EVO) czy wnęki na smartfony w drzwiach. Szkoda, że te ostatnie nie są gumowane.

Plus należy się również za nowoczesny i szybki system multimedialny Pleos z możliwością zdalnych aktualizacji oraz wysoko umieszczony wyświetlacz zegarów (9,9"), dostępny od drugiej wersji wyposażenia.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: HYUNDAI

Przyjemna, niska pozycja za kierownicą. Przestrzeń na kolana w drugim rzędzie jest godna kompaktów.

rolę pojazdu rodzinnego. Choć polaryzuje wykończeniem czy wyposażeniem (np. światła energii, ale w wersji 61 kWh wysoko się ceni.

Bagażnik ma 441-1213 l, wliczając 119-litrowy schowek pod podłogą.

REKLAMA

Nowy Kurier tv

WIĘKSZE LITERY

ŁATWE CZYTANIE!

TWÓJ CZYTELNY PROGRAM NA CO DZIEŃ! CO TYDZIEŃ! SPRAWDŹ!

JUŻ W SPRZEDAŻY!

Hit ma godnego n

PIERWSZY TEST

„Czyste" linie i dopracowana aerodynamika – współczynnik oporu powietrza jest niski i wynosi 0,26.

Ładowanie

Dwie mocniejsze wersje EX60 z napędem 4x4 ładują się z mocą nawet 370 kW (najsłabsza, 2WD: do 320 kW). Krzywa ładowania nie jest zbyt płaska, ale przy tak hojnej mocy nie ma to dużego znaczenia (szybki wzrost, 370 kW w zakresie 10-30% i powolny spadek, 120 kW przy 80%). Średnia 10-80%: 252 kW. Podczas testu deklarowaną moc uzyskiwaliśmy „od ręki". Plus za seryjną ładowarkę AC o mocy 22 kW.

Spory, 58-litrowy frunk z wkładką z praktycznymi przegródkami i instrukcją stawiania trójkąta ostrzeg.

Tak powinno być: otwierana do góry klapka gniazda ładowania zapewnia łatwy dostęp z obu stron.

astępcę

Volvo wprowadza XC60 w epokę prądu – ale nie traktuje swojego przebojowego SUV-a jako szablonu do skopiowania 1:1. Nowe EX60 wnosi powiew świeżości, zachowując ceniony skandynawski styl.

Trudno stworzyć hit, ale być może jeszcze trudniej go zastąpić. EX60 debiutuje z wymagającą misją: musi dorównać bestsellerowemu XC60 – modelowi, który definiuje dziś Volvo i od lat pozostaje motorem napędowym sprzedaży. A w tle są groźni rywale: iX3, GLC, Model Y. Sztuką jest w takiej sytuacji niczego nie zepsuć – a jeszcze większą podnieść poprzeczkę.

Nowe do sześcianu

EX60 jest „bardzo nowe": korzysta z kolejnej generacji platformy dla modeli elektrycznych (SPA3) oraz koncepcji cell-to-body, w ramach której zrezygnowano z klasycznych modułów – ogniwa są wklejane bezpośrednio w obudowę baterii, która tworzy strukturę podłogi, co obniża masę i zwiększa przestrzeń. Kolejna nowość to znany z Tesli megacasting: wiele mniejszych elementów w konstrukcji tylnej części auta – łącznie około 100 – zastąpiono dużym odlewem (poprawa sztywności, redukcja liczby elementów). Co istotne, Volvo przewiduje strefy naprawcze. Plus oczywiście instalacja 800 V.

Nowa „60" reprezentuje nieco zmienione proporcje – można dopatrzeć się tu nawet nawiązań do starych kombi Volvo. Długość względem XC60 wzrosła o prawie 10 cm (do 480 cm), szerokość pozostała niemal bez zmian (191 cm), a wysokość zmalała o 2 cm (164 cm). Znacząco zwiększył się rozstaw osi – o prawie 11 cm, do 297 cm.

To wszystko skutkuje większą ilością miejsca na nogi i nad głowami, na poziomie symbolicznie ustępującym iX3 oraz GLC. Pod względem przestronności kabina EX60 ma szereg mocnych stron: oszczędna zabudowa deski rozdzielczej potęguje poczucie przestrzeni z przodu, a z tyłu siedzi się wygodniej niż w spalinowych Volvo ostatnich lat, w których często brakowało lepszego podparcia ud. Dodajmy do tego dużą powierzchnię szyb (w tym seryjny panoramiczny dach), a także standardowo oferowaną elektryczną regulację tylnych oparć.

Więcej miejsca przewidziano także na bagaż: 523 zamiast 483 l w XC60. Nie zabrakło trójdzielnej kanapy ani masywnych haków na torby. Część litrów „ukryła się" co prawda w dużym schowku pod podłogą, ale to nie wada – realnie pomaga on w organizacji przestrzeni i zabezpieczeniu mniejszego bagażu na czas podróży. Ładowność wszystkich wersji przekracza 500 kg, uciąg wynosi 2 t dla 2WD i 2,4 t dla 4WD.

Sztuka umiaru

Ze „skrzydełkami" zamiast klamek (zaskakująco intuicyjne) i szybami drzwi bez obramowania oraz relatywnie niewielką kierownicą, której wieniec znajduje się poniżej wyświetlacza zegarów, EX60 jest takim „młodzieżowym" Volvo... ale wciąż Volvo. W kabinie, zwłaszcza wykończonej w jasnej tonacji, panuje przytulna, uspokajająca atmosfera, która stoi w kontrze do wielu współczesnych aut – nie znajdziemy tu zbyt wielu ekspresyjnych akcentów. Nawet nastrojowe podświetlenie ma

„Skrzydełka" zamiast klamek wyglądają efektownie, a przy tym okazują się praktyczne i intuicyjne.

Bezramkowe lusterka – efektowne i o dużej powierzchni. Niestety regulacja aktywowana przez ekran.

Jak w domu – przytulny kokpit z elegancką rolką głośności, ekran pod ręką, czytelne zegary (head-up niepotrzebny). Minus: masywne podstawy słupków ograniczają widok.

Starannie wykończone „boczki" z wysoko umieszczonym uchwytem.

Pojemny, głęboki (nawet za bardzo) schowek, wyżej – ładowarka indukcyjna.

Duże, responsywne panele ekranowego menu sprawiają, że obsługa nie jest wymagająca.

Poręczne skróty do ustawiania bazowych funkcji. Regulowana rekuperacja mogłaby działać nieco płynniej.

zachowawczą formę. To wszystko „działa", i to na korzyść. Montaż jest solidny, a rozległe powierzchnie mają tapicerowane wykończenie. Przywyknąć należy jedynie do stylowo wyprofilowanych uchwytów do zamykania drzwi, które trzeba chwycić dość wysoko. No i pokrywa głębokiego schowka pod ekranem oraz „szuflada" w tunelu środkowym mogłyby pracować nieco pewniej. Długowieczność działania mechanizmów, przynajmniej w testowym wozie, może budzić zastrzeżenia.

EX60 kontynuuje volvowskie tradycje także pod względem komfortu siedzenia i logiki obsługi. Obszerny fotel zapewnia wyborne podparcie, a wygodę zwiększają wysoko umieszczone podłokietniki. Mimo całej minimalizacji nie przesadzono z redukcją instrumentów, pozostawiając użyteczne zegary z widokiem mapy oraz praktyczne dżojstiki na kierownicy. Kolejny plus: doskonały system operacyjny, który w unikalny sposób łączy szybką pracę i prostolinijny interfejs rodem ze smartfonów Apple oraz dopracowane aplikacje Google. Nowość: po integracji smartfona można nawet podglądać treść otrzymywanych wiadomości.

Bez sportowych ambicji

Względem XC60 „elektryk" prowadzi się zwinniej – ale nadal jak Volvo, czyli w sposób bezpieczny i nieco wycofany. Bardziej bezpośrednie przełożenie układu kierowniczego w połączeniu z masą skumulowaną nisko w podwoziu zapewnia intuicyjne wrażenie jazdy „wielkim hatchbackiem", w sam raz do codziennej eksploatacji. EX60 pokonuje zakręty pewnie, ale bez euforii – tu liczy się stabilność. Mimo dwusilnikowego napędu samochód ma pod obciążeniem przystępną, lekko podsterowną charakterystykę.

Mocniejsze wersje seryjnie otrzymują zawieszenie z adaptacyjnymi amortyzatorami, które redukuje drgania i „wygładza" garby, choć pracuje bez „błyskotliwości" podobnych rozwiązań w niemieckich autach premium. Mimo to EX60 jest bardzo komfortowe, wręcz pluszowo filtruje krótkie nierówności i te dłuższe też, a obraz mogą dodatkowo poprawić mniejsze obręcze. Opcjonalne 22-calowe felgi (seryjne mają 21") rzadko dają o sobie znać, ale z mniejszymi jakość tłumienia powinna być jeszcze lepsza.

EX60 w testowanej, pośredniej wersji P10 (95 kWh) rozwija zawrotne 510 KM. Do wyboru jest jeszcze tańsza, tylnonapędowa odmiana P6 (374 KM, 83 kWh) oraz mocniejsza P12, też z 4x4 (680 KM, 117 kWh). Wariant P10 kosztuje o 13 000 zł więcej od P6 – i tyle warto dopłacić, choćby za 4x4 oraz większy akumulator. Osiągi są aż nadmiarowe, do tego symbolicznie lepsze, niż deklaruje Volvo (0-100 km/h w 4,5 vs 4,6 s). I one służą przede wszystkim bezpieczeństwu – EX60 nie jest typem sprintera, co czuć po początkowo stonowanej reakcji na wciśnięcie gazu i braku wymyślnych trybów jazdy.

Na pochwałę zasługuje dobra efektywność przy niższych prędkościach. W mieście szwedzki SUV (produkcja nieopodal Göteborga) zużywa ok. 19-19,5 kWh/100 km (średnia prędkość 30-33 km/h), a na drogach lokalnych i w trasie do 90 km/h – zaledwie ok. 15 kWh. Przy 120 km/h wynik ten rośnie do 21-23 kWh, a na autostradzie to już przeciętne 28-30 kWh.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Świetne, obszerne fotele z rozległym zakresem regulacji, wysokie podłokietniki, przydałaby się jednak funkcja masażu.

Więcej miejsca na nogi i nad głowami niż w XC60, podobnie na szerokość, dość wygodna pozycja siedzenia, płaska podłoga.

Podgrzewanie kanapy – pakiet (2199 zł), z prawej: seryjna elektryczna regulacja pochylenia oparć.

Foremny, niemały bagażnik – większy niż w XC60 (bazowo 523 l) z hakami oraz schowkiem, dość wysoko umieszczony próg (77 cm). Wystarczające ładowność oraz uciąg.

Duża przestrzeń pod podłogą, opcjonalnie z praktycznymi, łatwymi do czyszczenia plastikowymi wkładami.

m | PODSUMOWANIE — VOLVO EX60 P10 AWD

NADWOZIE I WNĘTRZE

+ przestronność, funkcjonalne bagażnik i frunk, przytulne wykończenie, wiodący system multimedialny
− niuanse montażowe, obsługa skoncentrowana w menu

UKŁAD NAPĘDOWY

+ wysokie osiągi, łatwe dozowanie siły napędowej, niewygórowane zużycie energii do 120 km/h, szybkie ładowanie
− „spalanie" na autostradzie mogłoby być niższe

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

+ bezpieczne, intuicyjne prowadzenie, bardzo kulturalne tłumienie (przynajmniej z aktywnymi amortyzatorami), świetne hamulce
− frajdy z ofensywnej jazdy trzeba szukać u konkurencji

WYPOSAŻENIE I CENA

+ bogate wyposażenie wersji Ultra w akceptowalnej cenie, trzy wersje napędu, ładowanie AC 22 kW, możliwość przedłużenia gwarancji
− dopłata za zasłonę dachu, brak funkcji masażu foteli

Udana interpretacja XC60 w wydaniu elektrycznym – i atrakcyjna kontrpropozycja dla rywali. W dodatku całkiem sensownie wyceniona. EX60 to komfortowy, pakowny, przyjazny samochód, który latem poniżej 100 km/h bez trudu zapewni 500 km zasięgu na jednym ładowaniu. Nie prowadzi się z pasją – ale i nie musi, bo ma dość innych zalet.

DANE TECHNICZNE	VOLVO
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	510 KM
Systemowy moment obrotowy	710 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	480/191/164 cm
Rozstaw osi	297 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,3 m/ok. 18,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2273/537/2400 kg
Pojemność bagażnika (tył)	523/1647 l
Maks. moc ładowania (AC/DC)	22/370 kW
Poj. akumulatora (netto/brutto)	ok. 91/95 kWh
Opony (egzemplarz testowy, p.; t.)	255/40; 265/40 R22
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,6 s
Średnie zużycie energii	16,2 kWh/100 km
Zasięg	660 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,2 s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,4 m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	33,5 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	52,5 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	59,8 dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,8	
Testowe zużycie energii[2]	19,0/15,0/17,0	
Rzeczywisty zasięg	530 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	VOLVO
Model	EX60
Wersja	P10 AWD Ultra
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asystent martwego pola	●
Klimatyzacja automat. 3-strefowa	●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/–
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (6199)[3]
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (2199)[3]
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (2199)[3]/–
Fotele z masażem/wentylowane	–/●
Tapicerka z nat. skóry/wełny	○ (6999)/○ (299)
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	●/○ (6499)
Aluminiowe felgi 21"/22"	●/○ (5299)
Lakier metalik	○ (4299)
Cena wersji podstawowej[4]	294 900 zł
CENA	**324 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

294 900 zł
Volvo EX60 P10 Plus
510 KM, 0-100: 4,6 s

319 900 zł
Mercedes GLC 400 4Matic el.
489 KM, 0-100: 4,3 s

320 000 zł
BMW iX3 50 xDrive
469 KM, 0-100: 4,9 s

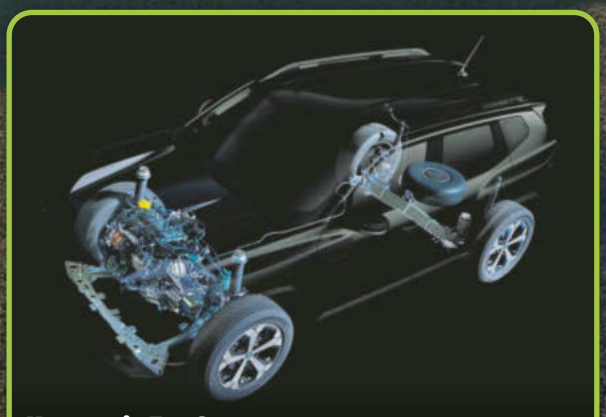
GLC – nieco większy, niebywale komfortowy z opcjonalną „pneumatyką" i najoszczędniejszy w trasie. iX3 najlepiej się prowadzi i ma największą baterię (prawie 109 kWh).

Na każdą okazję

JOGGER
Duże, rodzinne kombi, które jest dostępne w 5- oraz 7-osobowej konfiguracji. Oferowane z silnikami zasilanymi LPG oraz w oszczędnej odmianie hybrydowej. To wszystko w cenie startującej z pułapu 77 900 zł.

DUSTER
Największy przebój Dacii, który dał się poznać jako dobre auto rodzinne, jak również auto, które zwłaszcza w odmianie z napędem 4x4 doskonale sprawdza się w terenie. Ceny od 82 000 zł.

BIGSTER
Flagowy SUV Dacii wyglądem nawiązuje do Dustera, ale oferuje wyższy komfort jazdy i więcej przestrzeni. Do wyboru silniki zasilane LPG oraz hybrydy, także w wersji 4x4. To wszystko od 101 400 zł.



Koncepcja Eco Smart

W DNA marki Dacii wpisana jest koncepcja Eco Smart, czyli rozsądne i ekonomiczne podejście do mobilności. Przykładem tej strategii jest gama napędów oparta o oszczędne hybrydy oraz silniki zasilane LPG – pozwalające ograniczać koszty użytkowania zwłaszcza w dobie wysokich cen paliw. Fabryczna instalacja gazowa jest w pełni zintegrowana z samochodem, dzięki czemu może być łatwo diagnozowana i serwisowana w ASO, a informacje o zasięgu czy zużyciu gazu pojawiają się na ekranie komputera pokładowego.

Przemyślane materiały

Marka Dacia stawia także na trwałe i praktyczne rozwiązania materiałowe. Jednym z nich jest Starkle – to nielakierowane tworzywo z efektem nakrapiania, które częściowo jest produkowane z przetworzonych materiałów, a służy do wykonywania elementów ochronnych nadwozia. Nawet jeżeli zostaną zarysowane podczas jazdy w terenie, uszkodzenia nie będą aż tak rzucały się w oczy, jak na lakierowanych częściach. Taki plastik jest też odporny na mikrozarysowania i przebarwienia, czego często nie można powiedzieć o elementach metalowych, metalizowanych czy w kolorze czerni fortepianowej. Surowce z odzysku są też używane przez Dację do produkcji zmywalnej tapicerki z tkaniny MicroCloud.

Do miasta, dla fan

Swoje auta Dacia kieruje i niedrogiego w eksploatacji tryb życia, a szukających aut po mieście i weekendowych Charakterystyczna dla marki m.in. w zwiększonym utwardzonymi drogami czy

Stale powiększana gama modelowa Dacii sprawiła, że ma ona propozycje dla każdego – mieszkańca dużego miasta, fanów wypraw w nieznane, osób zainteresowanych zakupem hybrydy, jak i modelu na LPG.

SPRING
Doskonała propozycja do jazdy po mieście – zwłaszcza w dobie wysokich cen paliw niskie zużycie energii czyni elektryczną Dację Spring bardzo ciekawą propozycją. Auto można kupić od 81 500 zł.

SANDERO STEPWAY
Uterenowione auta są w modzie, a Sandero w efektownej wersji Stepway idealnie wpisuje się w potrzeby klientów. Nie straszy przy tym cenami jak SUV-y. Ceny od 71 700 zł.

SANDERO
W latach 2024-2025 było to najczęściej kupowane nowe auto w Europie. Wiele wskazuje, że praktyczne, przestronne i niedrogie w utrzymaniu Sandero utrzyma pozycję. Do kupienia od 63 900 zł.

ów outdooru

zarówno do osób poszukujących praktycznego pojazdu, jak i klientów prowadzących aktywny sprawdzających się podczas codziennej jazdy czy wakacyjnych wypraw w nieznane. outdoorowa filozofia znajduje odzwierciedlenie prześwicie, który ułatwia poruszanie się poza forsowanie wysokich krawężników.

Niskie TCO, czyli całkowite koszty użytkowania

Marka Dacia od lat jest identyfikowana z korzystnymi cenami początkowymi samochodów w salonach. Ceny wyższych wersji czy opcjonalnego wyposażenia nie są wyśrubowane, więc większość nabywców stawia na dobrze skonfigurowane Dacie. Używane auta legitymują się jednymi z najwyższych wartości rezydualnych na rynku, co wraz z gamą tanich w eksploatacji silników z instalacjami LPG czy hybryd, długą gwarancją, stosunkowo prostą konstrukcją oraz niskimi kosztami ewentualnych napraw przekłada się na niskie TCO.

W przypadku samochodu podjęcie ostatecznej decyzji zakupowej nie jest łatwe. By wejść w posiadanie auta, które będzie cieszyło przez lata, kierowca powinien przeanalizować nie tylko aspekty związane z designem, wyposażeniem, ceną zakupu czy dostępnymi narzędziami finansowymi, ale również całkowitym kosztami użytkowania, gwarancją i zasadami jej przedłużania, a nawet łatwością odsprzedaży pojazdu. We wszystkich tych aspektach od lat bardzo dobrze wypadają samochody marki Dacia, co wraz z powiększaniem przez firmę gamy modelowej oraz wprowadzaniem nowych wersji silnikowych – z hybrydami włącznie – przekłada się na świetne wyniki sprzedaży.

W 2025 r. Dacia sprzedała w Europie blisko 600 tysięcy samochodów. Dało to marce dziewiąte miejsce w gronie najczęściej wybieranych. Dokładnie taką samą lokatę Dacia zajęła w 2025 r. w klasyfikacji najpopularniejszych marek nowych aut w Polsce – dostarczyła klientom 22,4 tysiąca samochodów, co oznaczało wzrost o przeszło 12% względem 2024 r.

Świetne wyniki Dacii nie są bynajmniej wynikiem przypadku czy jedynie atrakcyjnych cen samochodów. Zaprocentowała też konsekwentnie realizowana strategia marki, w ramach której odświeżano design, poprawiano wykończenie, pod maskami montowano coraz nowocześniejsze źródła napędu oraz wypracowano nowe zasady gwarancji – standardowa trwa 3 lata, ale może być sukcesywnie przedłużana aż do osiągnięcia przez samochód wieku 7 lat lub przebiegu 150 tysięcy kilometrów. By zyskać każdy dodatkowy rok ochrony gwarancyjnej, wystarczy wykonać przegląd w ASO Dacii.

Honda Prelude e:HEV
Silnik: benz. + el., R4, 1993 cm³
Moc systemowa: 184 KM

BMW 220i Coupe
Silnik: benz., turbo, R4, 1998 cm³
Moc maksymalna: 184 KM

Forma ma znaczenie

Gdy rządzi rozsądek, trudniej znaleźć miejsce na piękno. BMW i Honda idą jednak pod prąd i oferują „nieracjonalne" coupe. Czy potrafią rozbudzić emocje czymś więcej niż stylistyką?

Co tu dużo mówić, SUV-y niezmiennie prowadzą w rankingach popularności. A przecież to w zasadzie podwyższone hatchbacki czy kombi – i tyle. Wysoka pozycja, dużo miejsca i forma podporządkowana funkcji sprawiają, że chętnie je wybieramy, ale uliczny krajobraz staje się coraz bardziej monotonny. Na odważne linie i fantazję projektantów zostaje coraz mniej przestrzeni. Gdzie podziały się choć w miarę przystępne cenowo coupe? Znaleźliśmy dwa i porównaliśmy je.

BMW daje więcej

Mimo nazwy BMW serii 2 Coupe nie dzieli platformy z przednionapędowymi modelami z serii 2, lecz z serią 3. W rezultacie w jego pierwszym rzędzie nie brak miejsca na łokcie i głowy, ale tył jest, zgodnie z oczekiwaniami, zdecydowanie ciaśniejszy.

Choć pogarszająca widoczność sylwetka fastbacka sugeruje co innego, z przodu Prelude nie ma powodów do narzekań – poza mniejszą niż w BMW przestrzenią na głowy. Tył może jednak wywołać klaustrofobię.

Coupe z Azji zwraca uwagę efektownymi okrągłymi zegarami i sensownie rozplanowanymi elementami obsługi (poza nagromadzeniem przełączników na konsoli). BMW mniej czytelnie prezentuje prędkość i moc, ale obsługę ułatwia pokrętłem iDrive i sterowaniem głosowym, które rozumie całe zdania. Odpowiednik w Hondzie działa w oparciu o menu, przez co wydaje się przestarzały.

Coupe serii 2 ma 390-litrowy kufer – zupełnie wystarczy na wyjazd we dwoje. Ten w Prelude mieści natomiast marne 269 l. Lub 760 l, gdy mocno wychyli się w przód, by złożyć oparcia. Dodatkowe utrudnienia to nisko położone dno kufra i bardzo wysoki próg załadunku.

Honda ustępuje BMW także pod względem jakości, na co wskazują choćby zapach plastiku we wnętrzu, drżąca podczas szybkiej jazdy maska oraz matowe wykończenie wewnętrznych powierzchni drzwi.

Honda wygodna, ale nie z tyłu

W kwestii wygody to Prelude wyciąga asa z rękawa: seryjne adaptacyjne amortyzatory. Dzięki nim Honda bardzo dobrze radzi sobie na mocno zniszczonym asfalcie i zaskakująco skutecznie wygładza pofalowania nawierzchni. Towarzyszą temu jednak dość głośne odgłosy toczenia kół.

Seria 2 – wyposażona w amortyzatory o progresywnej charakterystyce zależnej od skoku – wymaga od podróżujących większych kompromisów.

Dwie interpretacje coupe: Honda z nadwoziem fastback i BMW z klasycznym tyłem z wyraźnie zaznaczonym bagażnikiem.

BMW 220i Coupe Pakiet sportowy M

Okrągłe zegary w BMW to już przeszłość, na szczęście zachowano pokrętło iDrive. Przyciski na centralnym ekranie 14,9" są trochę za małe.

Wśród trybów jazdy jest konfigurowalny, ale w ofercie brak adaptacyjnych amortyzatorów.

BMW oferuje bardziej zaawansowane systemy wsparcia kierowcy.

Mnóstwo ustawień, które pozwolą uzyskać pożądane wrażenia z jazdy.

Honda Prelude e:HEV Advance

Cyfrowe zegary oferują czytelne klasyczne okrągłe tarcze, ale – tak jak centralny ekran – nie wyglądają nowocześnie. Plus za logicznie rozmieszczone elementy obsługi.

Prelude oferuje cztery tryby jazdy: Indywidualny, Sport, GT, Comfort.

Łopatki przy kierownicy służą do regulacji rekuperacji, ale mają też inną funkcję...

...w trybie S+ Shift można nimi zmieniać symulowane (akustycznie) przełożenia.

Choć szum opon jest tu lepiej tłumiony, to zestrojenie seryjnego sportowego zawieszenia M za często naraża pasażerów na gwałtowne podbijanie.

Bardzo wygodne są za to fotele BMW z wysuwanym podparciem ud, regulowanymi „boczkami" i przyjemnie jędrną tapicerką. Siedzenia rywala też zapewniają dobre trzymanie ramion, brak im jednak bezstopniowego pochylania oparcia, a ich boczki mogłyby być nieco sztywniejsze.

Kanapa Hondy w zasadzie nie nadaje się do użytku. Wsiadanie wymaga gibkości akrobaty, a gdy uda się już zająć miejsce, tył głowy uderza o tylną szybę, a boki – o słupki dachowe. O ekstremalnie ugiętych nogach nie wspominając. W BMW dorosłe osoby mogą podróżować w drugim rzędzie przynajmniej na krótkim dystansie. Wszyscy w kabinie serii 2 docenią też większą liczbę schowków.

Jedna moc, różne spalanie

Japończycy zestawili 2-litrowy 4-cylindrowy silnik wolnossący

DANE TECHNICZNE	BMW	HONDA
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy + 2 x el.
Pojemność skokowa	**1998 cm³**	**1993 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**184 KM**/5000	**184 KM**/5900
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**–/–**	**184/184 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**300 Nm**/1350	**186 Nm**/4500
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**–/–**	**315/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	tylny; aut./8-bieg.	przedni; aut./bezst.
Długość/szerokość/wysokość	454/184/139 cm	453/188/135 cm
Rozstaw osi	274 cm	260 cm
Średnica zawracania	11,1 m	11,6 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1490/475/1600 kg	1473/377/– kg
Pojemność bagażnika	390/– l	269/760 l
Pojemność zbiornika paliwa	52 l (Pb 95)	40 l (Pb 95)
Opony	225/45 R18	235/40 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	236 km/h	188 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,5 s	8,2 s
Średnie zużycie paliwa	6,4 l/100 km	5,2 l/100 km
Zasięg	810 km	760 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,7** s ↗	**3,2** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,6** s ↗	**8,1** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**14,4** s ↗	**15,7** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,8** m →	**35,1** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,8** m ↗	**34,6** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**58,0** dB →	**60,0** dB ↘
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,0** dB →	**69,0** dB ↘
Okrążenie toru testowego	**1:53,5** min	**1:59,7** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**66,5** km/h	**65,7** km/h
Średnie testowe zużycie paliwa	**7,5** l/100 km	**5,6** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**690** km	**710** km

WYPOSAŻENIE/CENY	BMW	HONDA
Model	serii 2 Coupe	Prelude
Wersja	220i Pakiet sport. M	e:HEV
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/świateł drog.	●/○ (6000)[1]	●/●
Elektrycznie składane lusterka	●	●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	–/●	–/●
Nawigacja/ekran head-up	●/–	●/–
Ładowarka indukcyjna	○ (6000)[1]	●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (11 900)[1]	●/–
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (2700)	–/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	–/●
Asystent parkowania	○ (11 900)[1]	–
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (4300)/○ (6000)[1]	–/●
Tapicerka z ekoskóry/skórzana	○ (1400)/○ (6500)	–/●[2]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (1200)/–	–/–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/○ (4300)[1]	–/–
Światła LED/matrycowe	●/○ (6000)[1]	●/–
Adaptacyjne zawieszenie	–	●
Aluminiowe felgi 18"/19"	●/○ (3600)	–/●
Lakier metalik	○ (4500)	○ (4200)
Cena wersji podstawowej[3]	212 500 zł	214 500 zł
CENA	**212 500 ZŁ**	**214 500 ZŁ**

Gdy dokupi się do BMW skórę, akt. tempomat, topowe reflektory, ładowarkę indukcyjną i system keyless, mniej więcej zrówna się wyposażeniem z Hondą (braknie adapt. zawieszenia, będą za to matrycowe światła), ale jego cena wzrośnie do 227 700 zł.

Wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] tylko na przednich siedzeniach; [3] z tym samym silnikiem

pracujący w cyklu Atkinsona (wydłużone otwarcie zaworów dolotowych redukuje straty przy niskich obciążeniach i zwiększa wydajność) z zamontowanymi na jednej osi dwoma elektrycznymi. Cały układ generuje łącznie 184 KM i ma trzy tryby pracy, które Honda dobiera automatycznie.

W trybie elektrycznym Prelude wykorzystuje prąd z baterii. W hybrydowym silnik elektryczny jest zasilany prądem przez generator, a w spalinowym „benzyniak" – przez sprzęgło blokujące – napędza przednie koła. Dzięki funkcji „S+ Shift" system akustycznie symuluje pracę 8-biegowego automatu. W praktyce nie ma tu żadnych zmian biegów, bo napęd ma tylko jedno, stałe przełożenie.

Napęd Hondy dość spontanicznie reaguje na gaz, auto żwawo przyspiesza, a przełączanie się między poszczególnymi elementami napędu oraz ich współpraca przebiegają wyjątkowo płynnie. Jednostka spalinowa pracuje jednak bardziej szorstko niż w BMW i ustępuje rywalowi oddawaniem mocy powyżej 130 km/h.

Napęd 220i pracuje płynniej i nieco bardziej „lubi" obroty. Potrafi co prawda „żeglować" i odzyskiwać energię, ale nie oferuje rozwiązań hybrydowych. Dlatego Prelude zużyło w teście zaledwie 5,6 l/100 km, podczas gdy seria 2 – 7,5 l/100 km.

Odcienie sportu

Coupe tradycyjnie kojarzą się z dynamiką, co w pełni potwierdzają oba modele. BMW błyszczy precyzyjnie zestrojonym zawieszeniem i neutralnym zachowaniem w zakrętach. Dzięki niewielkim przechyłom oraz zmiennemu, sportowemu układowi kierowniczemu pokonuje tor bardzo zwinnie i bez „nerwowości".

Coupe serii 2 pozostaje przewidywalne także w obszarze granicznym, przy wyłączonym DSC (ESP). Tylna oś reaguje delikatnym uślizgiem na zmianę obciążenia, zawsze pozostawiając kierowcy wystarczająco dużo czasu na reakcję. W ciasnych łukach, przy odpowiednio wysokich obrotach silnika, można nawet sprowokować efektowną nadsterowność. To kwintesencja dopracowanej dynamiki.

Honda jest bardziej „zadziorna". Spontaniczniej reaguje na ruchy kierownicą z pozycji centralnej, ale później wymaga subiektywnie większych kątów skrętu niż BMW. W zakrętach wyraźniej się przechyla, na granicy przyczepności wpada w lekką podsterowność, a po ujęciu gazu tył niespodziewanie zacieśnia tor jazdy. Z kolei przy gwałtownym hamowaniu z wysokich prędkości tył lekko zbacza z kursu. Nie wywołuje to jednak lęku. Hamulce Hondy, pochodzące od Brembo, reagują agresywniej niż sportowe odpowiedniki M w BMW i zapewniły lepsze wyniki w naszych próbach. Po rozgrzaniu początkowo dobrze wyczuwalny punkt nacisku hamulca stał się jednak trochę mniej wyraźny.

Z jednej półki

Honda jest ciut droższa (214 500 zł; BMW od 212 500 zł), ale rekompensuje to lepszym wyposażeniem, znacznie mniejszym spalaniem i nawet 8-letnią gwarancją (BMW ma dwuletnią).

TEKST: ELMAR SIEPEN, ZDJĘCIA: FRANK RATERING

BMW 220i Coupe Pakiet sportowy M

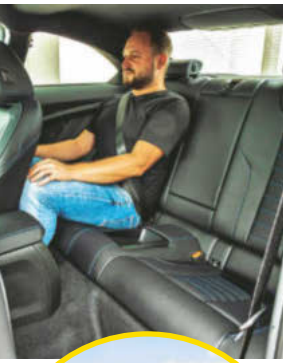
Wysuwane podparcie ud i regulowane boki zapewniają doskonałe trzymanie niezależnie od sylwetki kierowcy.

Niewysokie osoby zniosą krótką przejażdżkę z tyłu. Bezramkowe szyby to niezbędna cecha każdego stylowego coupe.

Honda Prelude e:HEV Advance

Fotele zapewniają dobre trzymanie ramion, ale brakuje bezstopniowej regulacji nachylenia oparcia.

Zagłówki Prelude nie są regulowane jak w BMW. Na kanapie Hondy wygodnie nie usiądą nawet niewysocy pasażerowie.



Kufer BMW mieści 390 litrów. Pokrywa mniejsza niż w Hondzie, ale dostęp lepszy.

Godny polecenia: sportowy układ hamulcowy M (3000 zł).

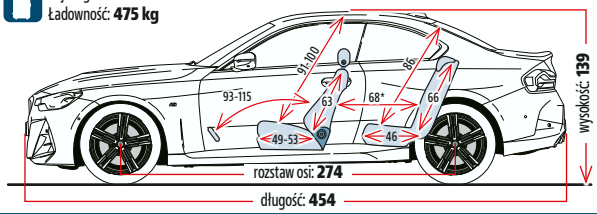
BMW 220i COUPE

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **52 l**
Teoretyczny zasięg: **810 km**

Szerokość: **184 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **152/139 cm**

Poj. bagażnika: **390 l**
Ładowność: **475 kg**



Asymetrycznie dzielona kanapa, niska podłoga, wysoki próg. Pojemność 269 l.

Układ hamulcowy Brembo reaguje bardzo zdecydowanie.

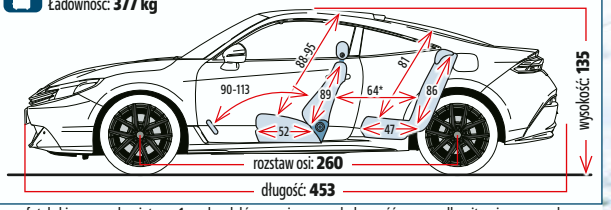
HONDA PRELUDE e:HEV

EURO NCAP NIE TESTOWANO

Poj. zbiornika paliwa: **40 l**
Teoretyczny zasięg: **760 km**

Szerokość: **188 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **152/138 cm**

Poj. bagażnika: **269/760 l**
Ładowność: **377 kg**



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

PUNKTACJA – SEGMENT: COUPE

AUTA SPORTOWE

	maks. liczba pkt	BMW	HONDA
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	40	**35**	29
Wykończenie i ergonomia	10	8	7
Wyciszenie	10	7	6
Multimedia i obsługa	10	9	8
Bagażnik	20	11	7
SUMA	90	70	57
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	40	18	16
Praca silnika	10	8	7
Skrzynia biegów	10	9	8
Zużycie paliwa	30	20	**24**
SUMA	90	55	55
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	40	**28**	**20**
Komfort jazdy	30	21	24
Układ kierowniczy	10	9	9
Hamulce	20	10	11
SUMA	100	68	64
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	193	176
MIEJSCA		1	2
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	31	31
Poziom wyposażenia	30	**10**	14
Systemy bezpieczeństwa	30	15	17
Wyposażenie dodatkowe	10	5	0
SUMA	120	61	62
RAZEM	400	254	238
MIEJSCA		1	2

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

„Dwójka" w wydaniu coupe zarówno na wygodniejszych przednich siedzeniach, jak i na kanapie zapewnia podróżującym odczuwalnie więcej przestrzeni na nogi i nad głowami niż japoński konkurent. Może również zabrać więcej bagażu.

Choć oba testowane samochody legitymują się dokładnie taką samą mocą, niemiecki zapewnia trochę lepszą dynamikę, ale zużywa przy tym zdecydowanie więcej paliwa od japońskiego.

W sportowych coupe sposób prowadzenia należy do zdecydowanie najważniejszych cech. W tym aspekcie z wyraźnie lepszej strony prezentuje się wyposażone w tylny napęd i sprawniejszy automat BMW. W kwestii mniej istotnego w takich autach komfortu lepiej wypada Honda.

Coupe z Niemiec zapewnia zdecydowanie uboższe wyposażenie standardowe od tego z Japonii, ale – w przeciwieństwie do rywala – oferuje możliwość dokupienia dodatków, i to licznych.

PODSUMOWANIE

Te dwa coupe mają do zaoferowania dużo więcej niż design. Do zwycięstwa BMW przyczyniły się praktyczność, kultura pracy napędu i zrównoważone właściwości jezdne. Honda jest co prawda mniej użyteczna na co dzień i mniej dynamiczna, za to oszczędniejsza, a tym samym bardziej przyjazna dla środowiska. Prelude oferuje też wyższy komfort i jest tańsze zarówno w zakupie, jak i eksploatacji. Dobrze, że nie wszyscy producenci rezygnują z coupe. W końcu głos serca również ma znaczenie, choć nie uwzględniamy go w punktacji.

Bazowe Tiggo 7 ma kamerę cofania, testowe – zestaw czterech wysokiej jakości kamer.

Kolejny etap hybrydyzacji

PIERWSZY TEST

Toyota upowszechniła hybrydy, ale dopiero Chińczycy czynią je naprawdę przystępnymi. W naszym teście jedna z ich najnowszych „broni" na tym froncie – Chery Tiggo 7 Hybrid.

Klasyczne hybrydy to wyjątkowo rozsądny wybór. Są dużo oszczędniejsze od aut z silnikami benzynowymi, nawet z układami mild hybrid, ale mogą stanowić dla nich alternatywę dzięki nieprzesadzonej cenie – w przeciwieństwie do większości hybryd plug-in czy „elektryków".

Spopularyzowała je Toyota. Z czasem dołączyło kilka innych marek i dziś co czwarty sprzedawany w Polsce samochód to tzw. pełna hybryda. Ale będzie ich więcej. Taki napęd coraz częściej oferują bowiem Chińczycy, łącząc go „po swojemu" z niskimi cenami.

Więcej zwykle nie trzeba

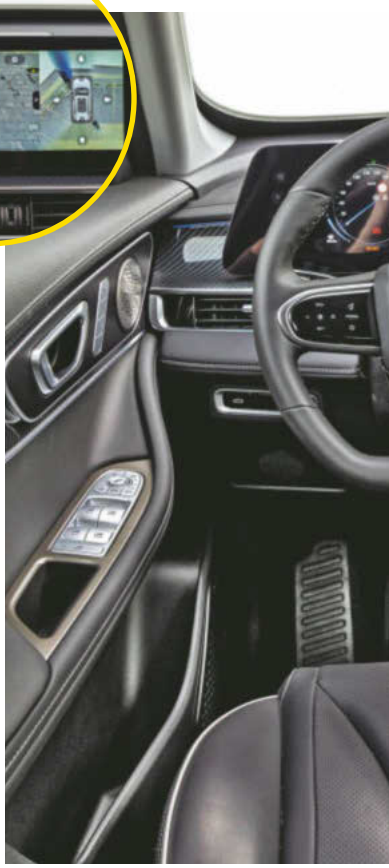
Dobrym przykładem jest Chery Tiggo 7. Początkowo oferowane u nas z silnikiem 1.6 turbo i w wersji PHEV, teraz doczekało się także wydania HEV. Jak przystało na chińską konstrukcję, auto ma mocny, 204-konny silnik elektryczny (benzynowy 1.5t rozwija 143 KM), często porusza się w trybie EV i może pracować nie tylko jako hybryda równoległa (gdy oba silniki zamiennie lub wspólnie odpowiadają za napędzanie auta, jak w Toyotach), ale i szeregowa (koła wprawia w ruch elektryczna jednostka, spalinowa tylko generuje prąd).

Dzięki temu Chery bardzo sprawnie reaguje na każde dodanie gazu i zapewnia dobrą dynamikę – choć, znów typowo dla chińskich aut, nie aż tak dobrą, jak sugeruje moc systemowa (224 KM). Katalogowe przyspieszenie 0-100 km/h trwa 8,7 s, nasze pomiary dały wynik 8 s – rywale z Europy, Korei czy Japonii nieraz są szybsi, mimo że o kilkadziesiąt koni słabsi. Nie zmienia to faktu, że takie parametry w zupełności wystarczają do sprawnego poruszania się Tiggo 7 nie tylko po mieście czy drogach lokalnych, ale i przy autostradowym tempie. Także z kompletem pasażerów.

I nawet na autostradzie Chery zużywa akceptowalne 8-8,5 l/100 km. Podróż z dwucyfrowymi prędkościami obniża „apetyt" do 5,3 l, a w miejskich korkach spalanie wynosi 5,8 l. Średni testowy wynik 5,6 l/100 km, minimalnie niższy od obiecywanego przez producenta, przekłada się na ponad 900 km zasięgu na pełnym 51-litrowym baku.

Niedrogi komfort

W przeciwieństwie do wielu konkurentów zawieszenie zestrojono pod kątem komfortu. W łukach Chery mocno się przechyla i dość wcześnie powstrzymuje podsterowność interwencjami elektroniki, ale prowadzi się stabilnie i bezpiecznie. Dużo lepiej wypada na wybojach, które „chłonie" bardzo skutecznie (choć trochę za bardzo czuć w nim np. włazy studzienek w asfalcie).



Różne tworzywa, niemało błyszczących, stonowana kolorystyka oraz elegancki droższym autem. Plus za tradycyjną

W parze z przestronnym, przyjemnie wykończonym, świetnie wyciszonym i bogato wyposażonym wnętrzem czyni to Tiggo 7 świetnym kompanem codziennych podróży dla osób bez sportowej żyłki.

Do tego to niemal najtańszy kompaktowy SUV HEV na rynku – bazowa wersja kosztuje ok. 125 tys. zł, a testowana 135 tys. zł.

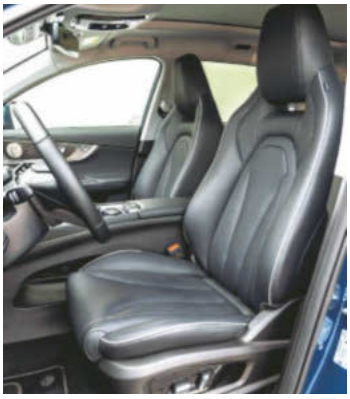
TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

Stosunkowo nieduże koła Tiggo 7 obniżają koszt wymiany opon.

ale rozległe miękkie powierzchnie, design dają wrażenie jazdy znacznie obsługę lusterek czy klimatyzacji.

Obsługa seryjnych w tym wydaniu Tiggo 7 ogrzewania i wentylacji foteli odbywa się tylko poprzez ekran.

Nie brakuje miejsca na drobiazgi, przy prawym schowku jest rozkładany haczyk.



Niezłe elektrycznie sterowane fotele z ekoskóry, ale z przykrótkimi siedziskami. Wysoka pozycja kierowcy.

Sporo miejsca z tyłu. Płaska podłoga i „podcięta" konsola sprzyjają podróżującemu na środkowym miejscu.

500 l, porządne wykończenie, 2 haki na burtach, dwie małe wnęki pod podłogą. Nisko unoszona pokrywa.

Tryby jazdy (Eco i Sport) zmienia się wygodnie pokrętłem między fotelami.

Przy niższych prędkościach silnik 1.5 turbo nie włącza się zbyt często. A gdy już pracuje, nie powoduje nadmiernego hałasu w kabinie.

DANE TECHNICZNE	CHERY
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	1499 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	143/204/224 KM
Maks. moment obr. (benz./el./syst.)	215/295/295 Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./1-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/186/170/267 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,0 m/17,6 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1617/508/750 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	500/1305 l
Poj. zbiornika paliwa/baterii	51 l (Pb 95)/1,83 kWh
Opony	225/60 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,7 s
Średnie zużycie paliwa	5,7 l/100 km
Zasięg	890 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,2 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,0 s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	15,5 s	→
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	36,6 m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	35,8 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	54,1 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	66,6 dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	98 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,7	
Testowe zużycie paliwa[2]	5,8/5,3/5,6	
Rzeczywisty zasięg	910 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	CHERY
Model	Tiggo 7
Wersja	Hybrid Premium
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. znaków/martwego pola	●/●
Akt. tempomat/klimat. aut. 2-str.	●/●
Nawigacja/ładowarka indukcyjna	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Elektr. ster./wentylowane fotele	●/●
Czujniki park. p. i t./kamery 360°	●/●
Aluminiowe felgi 18"/19"	●/–
Lakier metalik	●
Cena wersji podstawowej[3]	124 900 zł
CENA	**134 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

128 900 zł	134 900 zł	189 800 zł
MG HS Hybrid+ Exclusive 224 KM, 0-100: 7,9 s	Chery Tiggo 7 Hybrid Premium 224 KM, 0-100: 8,7 s	Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV Platinum 239 KM, 0-100: 7,8 s

Dacia Bigster i Forthing T-Five mają ceny zbliżone do Chery, Jaecoo 7 kosztuje około 145 tys. zł, a Honda ZR-V, Renault Austral, Toyota Corolla Cross i Kia Sportage – ok. 180 tys. zł.

m | PODSUMOWANIE

\+ duże, przyjemne wnętrze, sprawny i oszczędny napęd, bogate wyposażenie, niska cena

– przeciętne prowadzenie

Tiggo 7 to siódmy najpopularniejszy „chińczyk" w Polsce. Bardzo udana wersja HEV zapewne poprawi ten wynik.

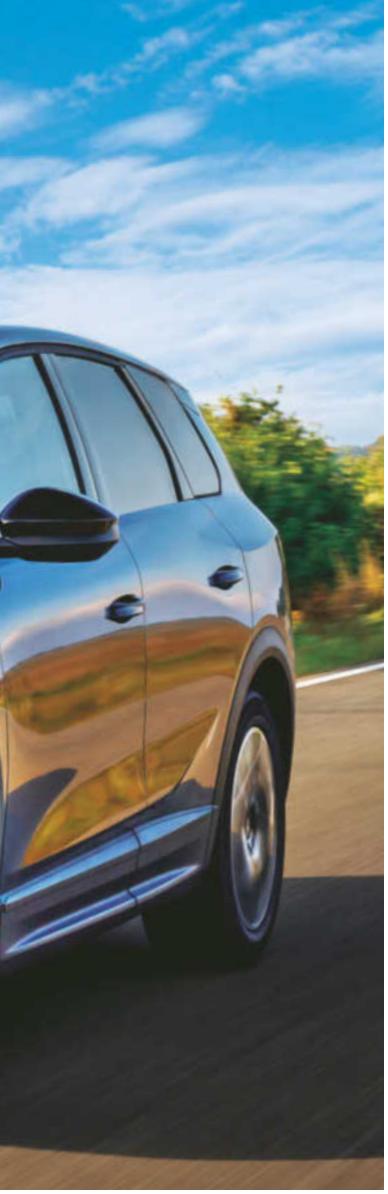
Doskonałe połączenie

Elegancki design, wygodne wnętrze, bogate wyposażenie, udane napędy, niemiecka jakość – te i wiele innych zalet łączy Opel Grandland.

Przejrzyste przełączniki, osobny panel klimatyzacji – obsługa jest łatwa.

Przesuwna przegroda wnęki między fotelami pozwala uzyskać np. dwa miejsca na napoje, a po podzieleniu jej na pół – także przestrzeń między nimi.

Pod zasłoną na konsoli kryje się m.in. ładowarka indukcyjna, półprzezroczysty panel przed nią pozwala „podglądać" telefon.



Spore kompaktowe SUV-y to obecnie bodaj najrozsądniejszy przedział rynku. Oferują rozmiary gwarantujące zarówno wystarczającą nawet w ciasnym mieście zwrotność i sprawne parkowanie, jak też przestronne wnętrze i obszerny bagażnik. Zwykle zapewniają zupełnie przyzwoity komfort, m.in. za sprawą wyposażenia niedostępnego w mniejszych autach, a do niedawna zarezerwowanego dla tych najdroższych. Co więcej, często mają nadal przystępną cenę.

Doskonałym przykładem jest Opel Grandland. Długość 4,65 m i prawie 2,8 m rozstawu osi pozwoliły wygospodarować w nim odpowiednią przestrzeń dla pięciu dorosłych osób i ich bagażu (kufer mieści 550--1645 l), ale nie uczyniły go nieporęcznym. Do zawrócenia wystarczy 10,9 m, czyli mniej niż w krótszej o pół metra Mokce. Znaczny prześwit pomaga w codziennym użytkowaniu, ułatwiając wsiadanie i pozwalając nie przejmować się wyrwami, progami czy krawężnikami.

Flagowy SUV Opla wyróżnia się przejrzystym kokpitem, który może się pochwalić licznymi miejscami na drobiazgi i wyborną ergonomią, a przy tym nie utrudnia obsługi modnym obecnie skupieniem wszystkich ustawień na dotykowym ekranie.

Grandland oferuje do tego zaawansowane wyposażenie typowe dla samochodów wyższych segmentów, obejmujące m.in. dopracowane fotele ze zwiększonym zakresem regulacji i nowoczesne, dobrze działające systemy wspierające kierowcę w różnych sytuacjach drogowych.

Dopełnieniem jest dopracowany układ jezdny, godzący pewne, a przede wszystkim bezpieczne prowadzenie z rzadko spotykanym w tej klasie komfortem. To zasługa sprawnie łączącego kierowcę z pojazdem układu kierowniczego i zawieszenia, które jest wystarczająco miękkie, by skutecznie filtrować wstrząsy na różnych niedoskonałościach jezdni, a jednocześnie na tyle sprężyste, że Grandland posłusznie wykonuje polecenia prowadzącego, imponuje stabilnością i nie pozwala na nieprzyjemne przechyły nadwozia w szybciej pokonywanych zakrętach czy podczas ostrego hamowania.

Żeby każdy mógł wybrać idealnego Grandlanda dla siebie, Opel oferuje aż 5 wariantów napędowych, 3 wersje wyposażeniowe, 6 atrakcyjnych lakierów, także łączonych z czarnym dachem, 4 wzory felg 19" i 20" oraz 3 rodzaje tapicerek. A do tego wiele dodatków pozwalających na dalszą personalizację.

Co najlepsze, by cieszyć się niemiecką jakością Grandlanda (zaprojektowanego w centrali Opla w Rüsselsheim, produkowanego w Eisenach), nie trzeba być zamożnym. W wyprzedaży rocznika 2026 podstawowa wersja Edition kosztuje już od 119 900 zł.

Niespotykane u rywali wyjątkowo dopracowane fotele z wysuwanym podparciem ud pozwolą każdmu dobrać wygodną pozycję.

Opel Grandland zapewnia mnóstwo miejsca w obu rzędach siedzeń.

Porządnie wykończony bagażnik (550 l) z ruchomą podłogą.

Szeroka gama napędów

OPEL GRANDLAND HYBRID

Podstawowy wariant wykorzystuje 145-konny napęd typu mild hybrid z dwoma silnikami (benzynowym 1.2 turbo i elektrycznym) oraz dwusprzęgłową automatyczną skrzynią o sześciu przełożeniach.

- 0-100 km/h w 10,2 s, ale dzięki korzystnej krzywej momentu obr. auto wydaje się dużo żwawsze
- Średnie zużycie paliwa: 5,5-5,6 l/100 km

OPEL GRANDLAND ELECTRIC

Odmiana Electric występuje w dwóch wydaniach – z 213-konnym silnikiem i akumulatorem o pojemności 73 kWh (505-521 km zasięgu WLTP) oraz z jednostką o mocy 230 KM i baterią 96,9 kWh (zasięg 564-585 km).

- od 0 do 100 km/h w 9 sekund
- wallbox 11 kW ładuje baterię od 20 do 80% w 4,5 godziny, szybki słupek w 30 minut

OPEL GRANDLAND ELECTRIC AWD

Wariant Electric AWD bazuje na wersji Electric z silnikiem 213 KM i akumulatorem 73 kWh, ale ma dodatkowy, 112-konny silnik elektryczny z tyłu napędzający tylną oś. Razem zapewniają napęd na 4 koła i systemową moc 325 KM.

- 0-100 km/h w zaledwie 6,1 s
- 482-483 km zasięgu na jednym ładowaniu zgodnie z normą WLTP

OPEL GRANDLAND PLUG-IN HYBRID

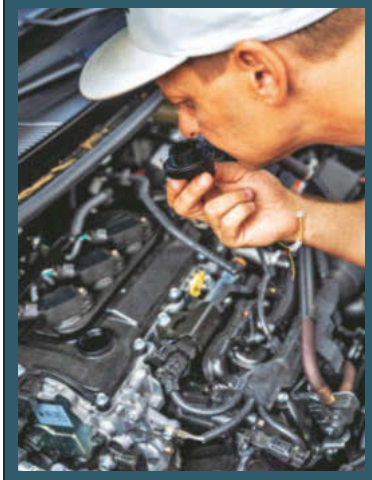
Ta wersja łączy zalety benzynowej i elektrycznej. Silniki 1.6 turbo 150 KM i elektryczny 125 KM (moc systemowa 195 KM), akumulator 17,9 kWh, 82-86 km „na prądzie", potem spalanie 6,8-7 l/100 km.

- od 0 do 100 km/h w 7,8 s
- ładowanie 0-100%: ponad 6 h (gniazdko 230 V), 5,5 h (wallbox i standardowa ładowarka 3,6 kW) lub prawie 3 h (opcjonalna ładowarka 7,4 kW)

Skrzynia biegów

Bez względu na rodzaj przekładnia spinająca silnik z kołami, i zwiększająca przy tym kierowany na nie moment obrotowy, ma skomplikowaną budowę. W jej wnętrzu pracuje wiele elementów, które podlegają eksploatacyjnemu zużyciu. Tempo tego procesu nasila się, gdy przekładnia ma do wykonania większą ilość pracy. Jest ona związana z kolejnymi zmianami biegów. W cyklu miejskim biegi są nieustannie zmieniane, co obciąża synchronizatory (na fot.), łożyska, koła zębate oraz różnego rodzaju siłowniki, które pracują w skrzyniach automatycznych i zautomatyzowanych. Jeżeli auto porusza się głównie autostradami czy trasami ekspresowymi, jedno włączenie biegu może pozwolić na pokonanie dziesiątek, a nieraz i setek kilometrów.

› Kierowca chcący utrzymać skrzynię w dobrym stanie powinien pamiętać, że pracujący w niej olej także wymaga rozgrzania – na pierwszych kilometrach biegi warto więc zmieniać możliwie płynnie i nie obciążać skrzyni mocnym naciskaniem na gaz. Olej przekładniowy warto wymieniać.



Silnik spalinowy

Jazda na krótkich dystansach mocno daje się we znaki silnikowi, który często nie osiąga temperatury roboczej (ok. 90°C). Trwa to nawet kilkanaście minut, bo do podgrzania jest kilka litrów płynu chłodzącego i oleju oraz dziesiątki kilogramów metalu. Przed rozgrzaniem silnik nie jest optymalnie smarowany, a elementy metalowe zmieniają rozmiary w różnym tempie. Pojawia się też problem z niespalonym paliwem, które przenika do oleju i nie jest odparowywane. Dodatkowo zimą olej może mieszać się ze skroploną parą wodną.

› Olej rozgrzewa się dłużej niż płyn chłodzący – warto o tym pamiętać, nim skorzysta się z pełnej mocy.

Tarcza sprzęgła

Sytuacja wygląda analogicznie, jak w przypadku skrzyń biegów. Kolejne zmiany przełożeń oznaczają, że tarcza sprzęgła, która odpowiada nie tylko za przenoszenie sił napędowych, ale także za wyrównywanie prędkości obrotowej między kołem zamachowym a wałkiem skrzyni biegów, ma więcej pracy. W efekcie zestaw, który przy jeździe wyłącznie na trasie jest w stanie wytrzymać 300 tys. km, przy jeździe jedynie w cyklu miejskim może kwalifikować się do wymiany po 100 tys. km – zwłaszcza gdy kierowca nieumiejętnie operuje pedałem sprzęgła, co skutkuje paleniem okładzin ciernych.

› Obciążenie sprzęgła można zmniejszyć poprzez podniesienie płynności zmian biegów oraz rezygnację z bardzo dynamicznego ruszania.

Miasto zabija samochód

Użytkowanie auta w cyklu miejskim daje się we znaki jego wielu komponentom.

Przekręcenie kluczyka w stacyjce, włączenie podgrzewania fotela oraz kierownicy i pokonanie kilku przecznic. Dla kierowcy to wygoda. Dla samochodu – skrajnie niekorzystne warunku eksploatacji, które istotnie skracają jego żywotność i mogą skutkować bardzo drogimi naprawami.

Silniki spalinowe oraz elementy ich osprzętu, w tym układu oczyszczenia spalin, pracują najlepiej po rozgrzaniu ich do temperatury roboczej. Jak na ironię konstruktorzy aut robią możliwie dużo, by maskować ich mechaniczną naturę. W wielu modelach nie znajdziemy wskaźników temperatury płynu chłodzącego i oleju, a elektryczny dogrzewacz w układzie wentylacji pozwala cieszyć się powiewem ciepłego powietrza na długo wcześniej, nim do nagrzewnicy trafi rozgrzana ciecz chłodząca.

Dlatego każdy kierowca powinien zdawać sobie sprawę, co tak naprawdę oznaczają miejskie, ciężkie warunki eksploatacji pojazdu.

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

W warunkach trudnej eksploatacji instrukcje obsługi pojazdów zalecają zmianę częstotliwości serwisowania i wymian oleju.

Zalecenia serwisowe

Praktycznie każdy producent w instrukcji obsługi wskazuje, że trudne warunki eksploatacji wymuszają zmianę terminów między kolejnymi przeglądami czy wymianami oleju. Poszczególne marki różnie definiują trudne warunki eksploatacji. Zwykle jest mowa o powtarzalnych, krótkich przejazdach na odległość nie większą niż kilka kilometrów (zwłaszcza przy niskich temperaturach), częstych postojach na biegu jałowym czy regularnej jeździe z niskimi prędkościami. Brzmi jak typowo miejska eksploatacja...

Dwumasowe koło zamachowe

W nowoczesnych autach nagłe dodanie i odjęcie gazu nie skutkuje nieprzyjemnym szarpnięciem – znanym ze starszych aut. To zasługa dwumasowego koła zamachowego. Jego elementy (tzw. masy) mogą przesuwać się między sobą, a ich ruch kontrolują specjalne sprężyny oraz wypełniający kanał tłumienia smar. Jak nietrudno się domyślić, liczne zmiany prędkości czy obciążenia silnika obciążają dwumasowe koło zamachowe (spotykane w samochodach z ręcznymi skrzyniami biegów, dwusprzęgłowymi, a nawet niektórymi automatami). Podobnie jak w przypadku tarczy sprzęgła jazda wyłącznie po mieście oznacza dużo niższe przebiegi do wymiany niż w przypadku użytkowania samochodu jedynie na drogach szybkiego ruchu.

› By zmniejszyć obciążenie dwumasowego koła zamachowego, można popracować nad płynnością jazdy oraz zmian biegów.

Filtr sadzy

Uszkodzenia DPF-u przy relatywnie niskich przebiegach są najlepiej znanym z niekorzystnych skutków jazdy wyłącznie po mieście. Wszystko przez liczone w tysiącach złotych koszty napraw. Dla kontrastu w dieslach używanych głównie na trasie filtr sadzy potrafi wytrzymać... do złomowania samochodu np. z powodu korozji czy wypadku. Kierowca powinien pamiętać, by dieslem, a nawet samochodem benzynowym z filtrem sadzy, okresowo pokonywać dłuższą trasę, np. podmiejską obwodnicą, co stworzy warunki do wypalenia nagromadzonej w filtrze sadzy. Warto także kontrolować stopień zapełnienia DPF-u czy GPF-u oraz nie przerywać trwającego procesu automatycznej regeneracji (wypalania sadzy z użyciem zmienionych dawek paliwa). Pozwalają na to aplikacje lub specjalne moduły.

› Niektórzy zmotoryzowani chwalą sobie dodatki do paliwa. Ich zadaniem jest obniżenie temperatury utleniania sadzy. Dzięki temu mniej sadzy zalega w filtrze, a ten oczyszcza się rzadziej.

Układ EGR

Przy każdym rozruchu zimnego silnika osprzęt odpowiadający za oczyszczanie spalin ma dużo pracy. Wystarczy zwrócić uwagę na podwyższone obroty oraz hałas spod maski, spowodowany pracą pompy powietrza wtórnego, która tłoczy je do kolektora wydechowego, by uzyskać poprawne dopalenie spalin – ich pierwotny skład nie jest idealny ze względu na wzbogacenie mieszanki. Zaburzenia składu sprzyjają także powstawaniu sadzy. Jeżeli auto pokonuje dłuższe odcinki, temperatura i ciśnienie spalin powodują jej wyżarzenie. Na krótkich trasach liczyć na to nie można, co skutkuje m.in. przedwczesnymi problemami z układem recyrkulacji spalin.

› Profilaktyczne czyszczenie układu EGR może wydłużyć jego trwałość.

Felgi, opony, zawieszenie

Drogi międzymiastowe są zwykle w przynajmniej dobrym stanie, więc jazda nimi nie obciąża zawieszenia, które nie jest zmuszane do kolejnych cykli uginania się i powracania do pierwotnej pozycji. Nie zawsze można to powiedzieć o ulicach w miastach czy mniejszych miejscowościach. Poza wyboistymi odcinkami spotkamy tam progi zwalniające, torowiska czy bruk. Osobnym rozdziałem są krawężniki – nawet jeden błąd przy podjeżdżaniu na nie może doprowadzić do uszkodzenia opony, felgi, a w skrajnym przypadku elementów zawieszenia czy nadwozia.

› Wiele uszkodzeń nawierzchni, włącznie z wystającymi lub zapadniętymi studzienkami kanalizacyjnymi, spostrzegawczy kierowca jest w stanie ominąć.

› Warto pamiętać, że nierówności nie należy pokonywać z wciśniętym hamulcem.

Lakier

Dla wprawnego oka wystarczy rzut oka na karoserię, by wiedzieć, jakie warunki przeważały w procesie eksploatacji danego auta. Wypiaskowany przedni zderzak, dolna krawędź maski, rejestracja czy końcówki progów zdradzają, że dany samochód pokonał dużo kilometrów autostradami i drogami ekspresowymi. Z kolei typowe dla użytkowania miejskiego są obicia krawędzi drzwi (od otwierania ich w ciasnych przestrzeniach), obicia i wgniecenia elementów spowodowane uderzeniem w nie drzwiami innych pojazdów czy wreszcie zarysowania i uszkodzenia błotników, zderzaków oraz progów. Częste otwieranie drzwi skutkuje rysami we wnękach klamek.

› Niezłą formą ochrony lakieru przed drobnymi zarysowaniami jest nawet punktowe oklejenie go folią PPF.

Tapicerka

Wyraźne ślady zużycia czy wręcz przetarcia foteli wcale nie muszą świadczyć o bardzo wysokim przebiegu. Jeżeli samochód ma dobrze wyprofilowane fotele, a do tego długie drzwi czy nisko osadzone fotele utrudniają wsiadanie i wysiadanie z niego, wyraźne skazy na tapicerce potrafią się pojawić na długo przed osiągnięciem przebiegu 200 tys. km. Jeżeli pojazd jest eksploatowany wyłącznie w mieście, proces niszczenia znacząco przybiera na sile. Każdy cykl wsiadania i wysiadania generuje mikroskopijne zużycie elementów. Na dystansie np. 300 km pokonanym w mieście może on zostać powtórzony kilkadziesiąt razy, podczas gdy przy jeździe na trasie cykl wsiadania i wysiadania może mieć miejsce tylko raz.

› Jeżeli kierowcy zależy na wydłużeniu życia tapicerki, powinien zwracać uwagę, czy np. spodnie lub kurtki nie mają metalowych elementów. Uszkodzenia skóry warto niezwłocznie naprawiać.

Instalacje LPG do wtrysku bezpośredniego

Wtrysk bezpośredni nie jest już

Benzyna jest już tak droga, że nawet do tej pory nieprzekonani decydują się na montaż instalacji autogazu. Również do współczesnych aut.

Gaz jako paliwo alternatywne świetnie sprawdzał się w silnikach z wtryskiem pośrednim. Jednak czasy się zmieniają i wtrysk bezpośredni, który dwie dekady temu był postrzegany jako wyjątkowy, jest obecnie standardem. Natomiast montaż instalacji LPG do takich silników wydawał się abstrakcją lub rozwiązaniem wyłącznie dla osób zamożnych, które jeżdżą bardzo dużo. Wraz z popularyzacją wtrysku bezpośredniego wydawało się, że nadchodzi zmierzch rynku autogazu i pozostaje tylko poczekać, aż starsze zmodyfikowane samochody będą trafiały na złom. Nagle sytuacja się odwróciła.

– Jeszcze kilka miesięcy temu w branży LPG można było wyczuć niepewność co do dalszego zainteresowania montażem instalacji gazowych. Dziś sytuacja zmieniła się bardzo wyraźnie. Z warsztatów i hurtowni docierają do nas informacje o wielokrotnie większej liczbie zapytań, wydłużających się kolejkach na montaż oraz bardzo szybkim obrocie popularnymi komponentami. W wielu przypadkach dostępność części staje się ważniejsza niż ich cena. Widzimy również powrót do montażu LPG warsztatów, które wcześniej ograniczyły tę działalność lub całkowicie z niej zrezygnowały. Z perspektywy rynku nie ma wątpliwości, że zainteresowanie autogazem w ostatnich miesiącach bardzo mocno wzrosło – powiedział nam Maciej Prośniewski, dyrektor portalu Gazeo.pl, specjalizującego się w tematyce autogazu.

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

Z czego składa się i jak

Instalacja LPG składa się z kilku niedużych elementów, a zbiornik i przewody prowadzące do komory silnika są częściami dodatkowymi, które nie wchodzą w skład zestawu dostarczonego przez producenta instalacji. System zasilania autogazem silnika z bezpośrednim wtryskiem benzyny działa podobnie jak zwykła instalacja sekwencyjna do wtrysku pośredniego. Gaz ze zbiornika trafia w fazie ciekłej do reduktora, gdzie odparowuje i jego ciśnienie zostaje obniżone. Następnie LPG przepływa przez filtr do wtryskiwaczy gazowych, które podają je do kolektora dolotowego, a więc pośrednio – przed zaworami ssącymi. Sterownik instalacji LPG korzysta z sygnałów sterownika silnika i na ich podstawie wylicza odpowiednią dawkę oraz moment podania gazu. Wtryskiwacze benzynowe zależnie od silnika oraz strategii sterowania mogą okresowo podawać benzynę także podczas jazdy na LPG. Dzięki temu silnik zachowuje fabryczny sposób pracy układu bezpośredniego wtrysku, choć większość energii może w tym czasie pochodzić z gazu. Dotrysk benzyny pozostaje zawsze po to, by wtryskiwacze regularnie pracowały, co chroni je przed wcześniejszym zużyciem (zapieczeniem), a także po to, by przy wyższych temperaturach się schładzały.

Samochód z bezpośrednim wtryskiem benzyny jest znacznie trudniejszy do konwersji na paliwo alternatywne LPG.

Kiedy to się zwróci?

Najczęściej powtarzanym mitem jest to, że na gazie jeździ się dwa razy taniej. Jest to prawie prawda przy założeniu, że mówimy o wtrysku pośrednim. W przypadku wtrysku bezpośredniego, gdzie mamy dotrysk benzyny, to właśnie ten dotrysk obniża realnie korzyści z jazdy na LPG. W naszej tabeli założyliśmy bezpieczny poziom 2 l/100 km, który występuje nierzadko w instalacjach fabrycznych w chińskich samo-

przeszkodą w montażu instalacji autogazu

działa instalacja LPG do wtrysku bezpośredniego

Wybór instalacji LPG do wtrysku bezpośredniego

Cała instalacja autogazu mieści się w niewielkim pudełku. Zbiornik jest oddzielnym elementem kupowanym u innego producenta.

Klient ma dziś niewielki wpływ na wybór instalacji do swojego samochodu, bo więcej zależy od typu silnika i wyboru samego warsztatu niż od preferencji użytkownika. Warsztaty zasadniczo oferują instalacje tzw. dedykowane, czyli opracowane do konkretnego typu silnika i pojazdu, oraz instalacje uniwersalne, które da się dopasować do niemal każdego silnika. Warsztaty mają też własne preferencje względem producentów instalacji.

- Instalacje dedykowane są prostsze w montażu i szybsze w kalibracji. Jeśli system pasuje do danego typu samochodu, założenie instalacji może trwać 1-2 dni robocze.
- Przeciętny koszt montażu instalacji dedykowanej do silnika 4-cylindrowego wynosi 8000-8500 zł.
- Instalacje uniwersalne montuje się bardzo podobnie do instalacji dedykowanych, nierzadko korzystając z instrukcji dla takich instalacji, ale sama kalibracja sterownika jest dużo bardziej czasochłonna i skomplikowana. Niekiedy sama kalibracja może trwać tak samo długo lub dłużej niż montaż instalacji.
- Przeciętny koszt montażu instalacji uniwersalnej to 7000 zł.

chodach, ale też w niektórych montowanych w używanych. Są na rynku instalacje, którym wystarcza ok. 1 l benzyny na 100 km, więc są oszczędniejsze, ale o ok. 1000-1500 zł droższe. Jak widać w tabeli, jeśli nie jeździmy odpowiednio dużo, montaż instalacji nie zwróci się szybko, ale przy 20 tys. km rocznie czy spalaniu przekraczającym 10 l/100 km wygląda to już sensownie ekonomicznie.

Spalanie benzyny	Przebieg	Oszczędność paliwowa	Serwis LPG	Oszczędność całkowita	Zwrot po	Zwrot po
8 l/100 km	10 000 km/rok	15,20 zł/100 km	250 zł/rok	1174 zł/rok	65 153 km	6 lat 6 mies.
8 l/100 km	20 000 km/rok	15,20 zł/100 km	500 zł/rok	2444 zł/rok	62 594 km	3 lata 2 mies.
10 l/100 km	10 000 km/rok	22,40 zł/100 km	250 zł/rok	1894 zł/rok	40 385 km	4 lata 0 mies.
10 l/100 km	20 000 km/rok	22,40 zł/100 km	500 zł/rok	3884 zł/rok	39 387 km	2 lata 0 mies.
12 l/100 km	10 000 km/rok	29,60 zł/100 km	250 zł/rok	2614 zł/rok	29 262 km	2 lata 11 mies.
12 l/100 km	20 000 km/rok	29,60 zł/100 km	500 zł/rok	5324 zł/rok	28 734 km	1 rok 5 mies.

Założenia: Cena benzyny 6,80; cena LPG 3,20 zł, montaż instalacji LPG: 7500 zł, koszt serwisu 250 zł co 10 tys. km lub raz w roku, dodatkowy koszt badania technicznego 96 zł/rok

Montaż instalacji LPG – krok po korku

Bartłomiej Grudny, właściciel warsztatu Alltop montującego instalacje autogazu:
„Każdy montaż instalacji LPG do wtrysku bezpośredniego zaczyna się od sprawdzenia kodu silnika, a następnie sterownika benzynowego i możliwości zastosowania sterownika gazowego różnych producentów. Jeśli producent instalacji nie ma danego silnika na swojej liście, szuka się optymalnego rozwiązania. Czasami jest zgoda producenta na montaż, a czasami trzeba montować instalację uniwersalną. To komplikuje samo strojenie. Program trzeba napisać praktycznie od nowa. Nie ma to jednak przełożenia na samą jakość pracy instalacji czy silnika i jego trwałość".

01

02

03

04

01 WYCIĄGNIĘCIE STEROWNIKA SILNIKA

Celem jest zweryfikowanie numeru sterownika, dzięki czemu montażysta uzyskuje informację o możliwościach dopasowania instalacji do danego silnika. Producenci instalacji tzw. dedykowanych mają swoje listy kodów sterowników. Nie można polegać tylko na typie silnika, mocy i roczniku produkcji. Różnice w silnikach bywają duże, choć wyglądają podobnie. W ostateczności warsztat decyduje się na montaż instalacji uniwersalnej oraz strojenie. W międzyczasie instalator może przejść do kolejnych czynności, chociażby montażu zbiornika na gaz.

02 DEMONTAŻ KOLEKTORA DOLOTOWEGO I OCENA WIZUALNA DOLOTU

Operacja bywa czasochłonna ze względu na obudowanie silników osprzętem. Rzadko jednak spotyka się silniki, w których demontaż wymagałby ponadprzeciętnie dużego zakresu prac, choć do takich należy np. 5-litrowe V8 Land Rovera. Po zdemontowaniu kolektora mechanik może ocenić wizualnie stan silnika w części dolotowej, patrząc na ilość nagromadzonego w niej nagaru. Jeśli jest go dużo, silnik zostaje wyczyszczony, np. przez orzeszkowanie.

03 WIERCENIE OTWORÓW POD DYSZE WTRYSKIWACZY

Montażysta musi wykonać otwory w kolektorze, w których zostaną osadzone dysze wtryskiwaczy gazowych. Mimo bezpośredniego wtrysku benzyny LPG jest podawane w sposób pośredni. To m.in. dlatego niełatwo opracować strategię spalania alternatywnego paliwa, bo zmienia się cała idea pracy układu paliwowego.

Montaż LPG do wtrysku bezpośredniego jest dużo bardziej skomplikowane niż do wielopunktowego

05

06

04 MONTAŻ LISTWY WTRYSKOWEJ, FILTRA GAZU I CZUJNIKÓW

Listwę wtryskową montuje się możliwie blisko kolektora dolotowego, często na przygotowanym do danego silnika wsporniku. Wtryskiwacze łączy się krótkimi przewodami z króćcami osadzonymi we wcześniej wykonanych otworach w kolektorze. Ich rozmieszczenie oraz długość i przebieg przewodów mają znaczenie dla prawidłowego dawkowania gazu, dlatego w instalacjach opracowanych pod konkretny silnik producent może dokładnie określać miejsce montażu listwy i sposób poprowadzenia przewodów. Do listwy doprowadzany jest gaz w fazie lotnej z reduktora, po przejściu przez filtr oraz układ pomiaru ciśnienia i temperatury.

05 MONTAŻ REDUKTORA

Reduktory gazowe do wtrysku bezpośredniego są bardziej wydajne i precyzyjniej sterowane niż reduktory do wtrysku pośredniego. Ważny jest sposób montażu – nie można go umieścić w dowolnym miejscu czy pozycji. W przypadku instalacji dedykowanych do konkretnego typu silnika są też ściśle wyznaczone miejsca umieszczenia reduktora.

06 MONTAŻ STEROWNIKA GAZOWEGO

Zazwyczaj sterownik gazowy montuje się w pobliżu sterownika benzynowego, ponieważ korzysta z wielu jego sygnałów. Pozwala to skrócić dodatkową wiązkę elektryczną.

07 POPROWADZENIE PRZEWODÓW ZASILANIA

Pomiędzy zbiornikiem i komorą silnika przewody są prowadzone pod samochodem. Instalator musi uwzględnić nie tylko dostępne miejsca, ale także specyfikę pracy samochodu oraz umieszczenie elementów układu wydechowego.

08 MONTAŻ WLEWU GAZU

Obecnie w prawie każdym aucie montuje się wlew pod fabryczną klapką wlewu paliwa, nawiercając otwór w karoserii. Jeśli jest na to przestrzeń, montowany jest

wlew pełny, natomiast jeśli jej brakuje, montuje się tylko gniazdo do wkręcania przejściówki do tankowania gazu. Obecnie taki montaż jest w cenie instalacji.

09 DOPASOWANIE I MONTAŻ ZBIORNIKA GAZOWEGO

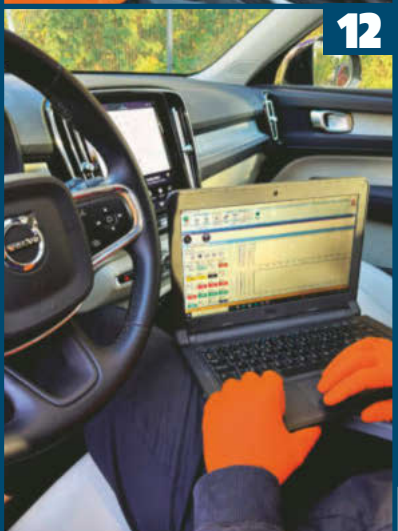
We współczesnych autach pod podłogą bagażnika znajdują się dodatkowe elementy, np. zestawu audio, akumulator rozruchowy lub trakcyjny, albo wspomagający dla systemu mild hybrid. Dlatego klient nie zawsze może podjąć decyzję, jaki będzie miał zbiornik. Celem warsztatu jest z reguły dopasowanie możliwie dużego zbiornika toroidalnego (w kształcie koła zapasowego), ale przy minimalnej ingerencji w elementy fabryczne. Niekiedy konieczne jest podniesienie podłogi bagażnika albo przeniesienie miejsca montażu elementów fabrycznych. W ostateczności montowane są zbiorniki walcowe, które po prostu umieszcza się w przestrzeni bagażnika, jednocześnie ją ograniczając. Rozwiązaniem może być także montaż zbiornika toroidalnego pod samochodem.

10 MONTAŻ CENTRALKI AUTOGAZU

Centralka wyposażona w przełącznik rodzaju paliwa z reguły pokazuje stan napełnienia zbiornika. Umieszcza się ją w kabinie samochodu, z reguły w widocznym dla kierowcy miejscu. Około 90% użytkowników wybiera wygodne rozwiązanie. Reszta decyduje się ją ukryć tak, żeby nie było widać z zewnątrz.

11 TANKOWANIE I KONTROLA SZCZELNOŚCI

Po pierwszym zatankowaniu LPG prowadzona jest kontrola szczelności wszystkich elementów instalacji. Sprawdzane jest też działanie nie tylko całej instalacji, ale też drobiazgów, np. centralki.



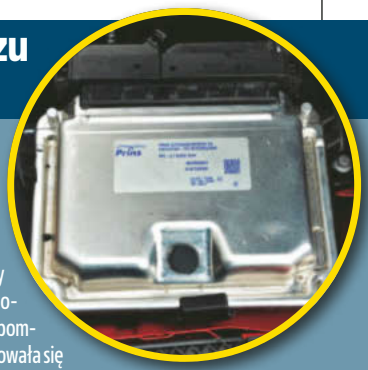
12 KALIBRACJA

Choć oprogramowanie instalacji dedykowanych jest przygotowane pod konkretny silnik i sterownik, po montażu układ i tak wymaga kalibracji. Dopasowuje się przede wszystkim dawkę LPG do rzeczywistych parametrów instalacji i pracy danego egzemplarza silnika. Stopień jego zużycia może być różny. W przypadku instalacji uniwersalnych to właśnie tu może być najwięcej pracy, dlatego też są sporo tańsze, ale za to sam montaż jest droższy.

Naklejka homologacyjna instalacji LPG

Formalnie tabliczka informacyjna dodatkowej instalacji zasilania gazem pozwala zidentyfikować zamontowaną instalację i potwierdzić, na podstawie jakiej homologacji została wykonana. Zawiera m.in. numer świadectwa homologacji, dane instalatora lub zakładu montującego oraz numer wyciągu ze świadectwa. Jej umieszczenie w samochodzie jest obowiązkowe – od 17 maja 2024 r. przepisy wymagają, aby była zamocowana trwale i w łatwo dostępnym, widocznym miejscu, na ramie drzwi lub pod pokrywą komory silnika. Samochody, w których instalację zamontowano wcześniej, nie muszą mieć takiej tabliczki.

Instalacje wtrysku gazu w fazie ciekłej



Ponad dekadę temu producenci instalacji LPG opracowali rozwiązanie, które miało odmienić sposób zasilania gazem silników z bezpośrednim wtryskiem benzyny. Zamiast podawać LPG do kolektora dolotowego, gaz pozostawał w fazie ciekłej i trafiał bezpośrednio do cylindrów. System wykorzystywał przy tym część fabrycznego układu paliwowego samochodu – wtryskiwacze benzynowe oraz przystosowaną pompę wysokiego ciśnienia. W zbiorniku gazowym znajdowała się dodatkowa pompa, która dostarczała ciekłe LPG do układu wysokiego ciśnienia. W efekcie samochód mógł pracować praktycznie wyłącznie na gazie, bez dotrysku benzyny, a systemy umożliwiały nawet uruchamianie silnika bezpośrednio na LPG.

Problemy:

Rozwiązanie okazało się jednak skomplikowane i kosztowne. Jednym ze słabych punktów była praca elementów fabrycznego układu benzynowego, przede wszystkim wtryskiwaczy i pompy wysokiego ciśnienia, z paliwem, do którego pierwotnie ich nie projektowano. Jeszcze więcej problemów pojawiało się zimą. Naprawy były drogie, a dodatkowym problemem pozostawała niewielka liczba warsztatów mających doświadczenie z tymi systemami. Sama instalacja kosztowała nierzadko ponad 10 tys. zł, i to dekadę temu. Ostatecznie producenci wycofali takie rozwiązania z oferty. Dziś właściciele samochodów wyposażonych w instalacje ciekłego wtrysku LPG mają problem ze znalezieniem serwisu, dlatego często proponuje się im demontaż starego systemu i zastąpienie go współczesną instalacją podającą gaz w fazie lotnej.

PODSUMOWANIE

Jazda na LPG teraz opłaca się bardziej niż kiedykolwiek. W historii polskich cen paliw mało było sytuacji, kiedy cena LPG była niższa o ponad połowę od ceny benzyny. Dodatkowo gaz jest jednym z dwóch paliw w aucie, więc jakiekolwiek zawirowania na rynku w mniejszym stopniu dotykają użytkowników takich samochodów. Doskonałym przykładem są wszelkiej maści konflikty, które bardzo wpływają na ceny paliw podstawowych, a LPG pozostaje bardzo stabilne.

Lexus LS III

Lata produkcji: 2000-2006
Ceny: od 35 tys. zł

Upływające lata zdają się nie robić większego wrażenia na tej generacji LS-a. Na co trzeba zwrócić w nim uwagę?

Najmłodsze Lexusy LS III (UCF30) skończyły 20 lat. Poziomem wyposażenia potrafią jednak zaskoczyć: niektóre samochody mają chociażby kanapę z funkcją masażu i aktywny tempomat. Nawet te gorzej wyposażone odznaczają się fenomenalną jakością wykonania i odizolowania wnętrza od zewnętrznych hałasów. Do dyspozycji są fotele z wystarczająco długim siedziskiem i szerokim zakresem regulacji. LS III do tej pory uchodzi niemal za wzorzec komfortowej limuzyny do bardzo dalekich tras.

Jak na tak wiekowy samochód świetnie wypada też niezawodność. Jedyny oferowany silnik 4.3 V8 (283 KM) wymaga wymian paska rozrządu (co 150 tys. km) i kontrolowania obecności wycieków. Czasami odnotowywane są mikropęknięcia na głowicach. Rzadko, ale jednak zawodzą sprężarki klimatyzacji, czujniki wysokości zawieszenia pneumatycznego (pojawiają się też nieszczelności miechów czy kolumn) oraz silniczki podnoszenia i opuszczania kierownicy. Krytykowane bywają słabe hamulce.

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 Leksusów?

Zalety

„Rewelacyjny silnik – bardzo elastyczny, niezawodny i praktycznie niesłyszalny na wolnych obrotach"

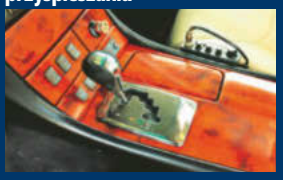
„Lexus dobrze łączy komfort Mercedesa z właściwościami jezdnymi BMW. Optymalny kompromis"

„Obłędne warunki podróżowania z tyłu. Do dyspozycji jest obszerna kanapa z podgrzewaniem i masażem"

„Jakikolwiek hałas słychać dopiero powyżej 160 km/h. Jadąc wolniej, można swobodnie rozmawiać"

Wady

„Skrzynia czasami nie może się zdecydować, który bieg wrzucić. Dzieje się tak przy łagodnym przyspieszaniu"



„LS ma napęd na tylne koła ze wszystkimi tego konsekwencjami (może zarzucić tyłem na mokrej nawierzchni)"

„W mieście potrafi spalić nawet 20 l/100 km. LPG wydaje się koniecznością przy cenach paliw"

„Hamulce są najwyżej wystarczające. Tarcze potrafią się wykrzywiać od przegrzania"

DO REDAKCJI

Naprawa czy wymiana

Do naprawy luzów w zawieszeniu można użyć wymiennych tulei. Czy ma to sens?

m Jeżeli wahacze są wykonane ze stali, zwykle tuleje metalowo-gumowe można wymienić. Komplet tulei, nawet markowych, nie jest drogi. Wraz z wymianą nie powinien przekroczyć połowy ceny nowego wahacza. Tak przeprowadzona naprawa ma sens, jeśli wahacz nie jest mocno skorodowany czy mechanicznie uszkodzony (np. wygięty). Jeżeli kierowca chciałby poprawić właściwości jezdne lub ograniczyć tempo zużywania się tulei zawieszenia, może zastąpić je zamiennikami z poliuretanu. Wymagają on jednak dobrego nasmarowania podczas montażu – inaczej bardzo często skrzypią.

Tania sprzedaż

Ceny ogłoszeń sprzedaży auta w internecie nie są niskie. Czy pojazd można bezpłatnie wystawić na sprzedaż?

m Darmowym, ale ograniczonym zasięgowo rozwiązaniem jest przyklejenie kartki z informacją o sprzedaży do szyby bocznej. Informację o zamiarze sprzedaży pojazdu można przekazać także znajomym – jest spora szansa, że przekażą je osobom z własnego kręgu. Warto także pamiętać, że nawet w sieci wciąż można znaleźć serwisy oferujące możliwość bezpłatnego wystawienia auta na sprzedaż. Ceny między różnymi serwisami też się mocno różnią.

Silnik Audi 3.0 TDI V6

Nowa jednostka z czasem zastąpiła problematyczny silnik 2.5 TDI V6

Po ponad 20 latach ewolucji silnik pozostaje w gamie i jest rozwijany

Pod koniec 2003 r. Audi zaprezentowało nowego diesla V6 o pojemności 3 litrów i oznaczeniu EA896. Miał zastąpić kontrowersyjny, w niektórych wersjach wadliwy, choć pod koniec produkcji już dopracowany, silnik 2.5 TDI V6. Ostatnie zastosowanie tej wysłużonej jednostki miało miejsce w Skodzie Superb w 2008 r. Żadna Skoda nigdy już nie dostała diesla V6 – przygotowano go wyłącznie do montażu wzdłużnego. W 2009 r. debiutuje 3.0 TDI clean diesel z systemem SCR, a rok później druga generacja o oznaczeniu EA897. Zmieniono m.in. napęd rozrządu, stosując dwa zamiast wcześniejszych czterech łańcuchów. Rok później pojawia się wariant biturbo, a w 2012 r. pierwsze Audi z rodziny S wyposażone w diesla (SQ5 TDI). W 2014 r. przygotowano kolejne poprawki pod normę Euro 6 (EA897evo) i wraz z jej pełnym wprowadzeniem wycofano wariant EA896. Kolejna modernizacja (evo2) pojawiła się w 2017 r. Przeprojektowano blok, zmniejszając grubość ścianek cylindrów i połączono silnik z 48-woltowym systemem mild hybrid. Rok 2019 przyniósł elektryczny kompresor, 2020 r. – debiut evo3, a w 2025 r. pojawia się evo4. Rozwój silnika trwa. To ogólnie udana, trwała, choć nie idealna jednostka. Trzeba być gotowym na bardzo wysokie koszty serwisu i napraw po większym przebiegu.

DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 2967 cm³, **Moc:** 163-349 KM
Moment obrotowy: 400-700 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Audi: A6 allroad C7, A6 allroad C8, A6 C8, A7 C8, A8 D5, Q7 II, Q8; Porsche: Cayenne II, Macan I, Panemera I; Volkswagen: Touareg II i III, Amarok I.

ON

Nowsze auta są warte 3.0 TDI

Silnik 3.0 TDI V6 jest ogólnie trwały i mało awaryjny, nierzadko pokonuje 300-400 tys. km do pierwszego poważnego serwisu, zwykle wymiany rozrządu. Wydatek kilkunastu tysięcy złotych często trafia już na właściciela, którego niekoniecznie na to stać. Stąd też negatywne opinie. W nowszych konstrukcjach (EA897) problemem są zatarcia, ale szybka reakcja ogranicza ryzyko. Dlatego warto szukać cięższych i nowszych aut, w których koszty napraw jeszcze nie zbliżają się do ich wartości – wtedy ma to sens.

1. CENY CZĘŚCI

rozrząd kpl. oryginał	4500 zł
rozrząd kpl. zamiennik	od 1700 zł
wtryskiwacze	1400 zł
turbosprężarka	5500 zł
sprzęgło (S tronic)	5000 zł
koło dwumasowe	2500 zł

2. TYPOWE USTERKI

rozciągnięcie łańcuchów rozrządu
zatarcie silnika (pompa oleju)
luzy kół wałków rozrządu
klapy wirowe w kolektorze dolotowym
pękanie kolektora wydechowego

1 Na przykładzie Audi A6 (C7): zestaw napędu rozrządu kosztuje od ok. 1700 zł (tani zamiennik) do ok. 4500 zł (oryginał). Większym problemem jest wymiana, bo kosztuje od ok. 5000 do nawet ok. 8000 zł w warsztacie niezależnym. Najczęściej wyjmuje się silnik i wymienia również uszczelnienia. **2** Dwie największe bolączki to zużycie napędu rozrządu i zacieranie się jednostek (od normy Euro 6). Praktyka wskazuje na pompę oleju o zmiennym wydatku, która daje zbyt niskie ciśnienie w czasie jazdy. Zwiększenie ciśnienia poprawia sytuację. **3** 3.0 TDI to nie jeden, a przynajmniej dwa silniki, i to w kilku odsłonach. Opisane cechy dotyczą ogólnie wielu odmian.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	common rail, wtrysk. piezoelektryczne lub elektromagnetyczne (evo3)
rodzaj doładowania	turbosprężarka, układ biturbo lub turbo + elektryczny kompresor
napęd rozrządu	łańcuch, bez interwału wymiany (od strony skrzyni biegów)
zmienne fazy zaworowe	brak
regulacja zaworów	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania	system MHEV 48 V, klapy wirowe, regulowane ciśnienie oleju

* zalecenia olejowe zmieniały się wraz z generacją; tu dla EA897, EA897evo i EA897evo2

SKRZYNIE AUTOMATYCZNE
Zależnie od modelu z 3.0 TDI łączono każdy rodzaj automatu: klasyczne skrzynie Tiptronic, bezstopniowe Multitronic oraz dwusprzęgłowe S tronic i PDK.

Zalecany olej*:
5W-30/ 0W-30
VW 507 00
ACEA C3

Objętość przy wymianie:
6,1-8,2 l

Czasami to jedyna rozsądna alternatywa w starszych modelach Porsche. Biorąc pod uwagę koszty serwisu, a także wliczając w to zużycie paliwa, pomimo ryzyka i wysokich wydatków na naprawy 3.0 TDI i tak będzie najbardziej ekonomicznym napędem. Warto też wiedzieć, że tylko z tym silnikiem i wersją hybrydową Porsche Cayenne II łączono trwały napęd AWD z mechanizmem Torsen. W innych odmianach stosowano mniej trwałe sprzęgło wielopłytkowe.

UBOŻSZY WARIANT TYLKO W AUDI
W latach 2004-2011 używano silnika 2.7 TDI będącego zmniejszoną (skok tłoka), ekonomiczną wersją 3.0 TDI.

Ford Puma VS VW T-Cross

Małe jest piękne. A do tego praktyczne i zwinne w warunkach miejskich. Oto dwa crossovery oferujące bogate wyposażenie i bagażniki, jakich nie powstydziłby się niejeden model kompaktowy.

Ford Puma (od 2019 r.)
Ceny: **40-122 tys. zł**

Silniki benzynowe: **1.0-1.5 (95-200 KM)**
Diesle: **1.5 (120 KM)**
mHEV: **1.0 (125-170 KM)**
Elektryczny: **168 KM**

Volkswagen T-Cross (od 2018 r.)
Ceny: **47-125 tys. zł**

Silniki benzynowe: **1.0-1.5 (95-150 KM)**
Diesle: **1.6 (95 KM)**

Ford Puma (od 2019 r.)

Mały crossover Forda dobrze wpisał się w potrzeby współczesnego klienta. Niewielkie nadwozie dobrze sprawdzi się w dużych aglomeracjach, wygląd może się podobać i trudno nazwać go nudnym, a nieco większe niż u konkurenta wymiary przekładają się na cenne centymetry przestrzeni w kabinie. Dodatkowym atutem małego Forda jest bogata paleta wersji napędowych, włącznie z wprowadzoną w 2024 r. odmianą elektryczną.

Volkswagen T-Cross (od 2018 r.)

Crossover Volkswagena ma typową dla marki konserwatywną stylistykę, w której trudno doszukać się polotu. Mimo to miejski model z podwyższonym nadwoziem z powodzeniem może znaleźć sobie grono wiernych fanów. Szkoda jedynie, że wersja z dłuższym rozstawem osi nie jest dostępna w Europie, wówczas zbliżyłaby się długością do Pumy. W ofercie próżno też szukać hybryd i wersji elektrycznej.

W 2023 roku Ford zakończył produkcję legendarnej Fiesty. Po 47 latach rynkowej obecności klienci szukający typowo miejskiego auta spod znaku błękitnego owalu mają do wyboru jedynie model Puma, powstający w rumuńskiej fabryce w miejscowości Craiova.

Narzekania na rezygnację z Fiesty są oczywiście podyktowane nostalgią oraz przeświadczeniem, że klasyczne auta miejskie mają lepsze własności jezdne niż wyższe, a do tego cięższe crossovery. Rzut oka na dane techniczne potwierdza te tezy, ale nieznacznie. Współczesna Puma, poza nazwą niemająca nic wspólnego z małym coupe z lat 1997-2002, jest wyższa od ostatniej Fiesty (dodatkowe 4-5 cm), co trudno uznać za drastyczną różnicę. Większą o ok. 160 kg masę własną (w przypadku wersji 1.0 EcoBoost) uzasadniają większe rozmiary Pumy, która od Fiesty jest nie tylko wyższa, ale i wyraźnie dłuższa (+12 cm) oraz szersza (+6 cm). Jednocześnie, mając 419 cm długości, 180 cm szerokości i 154 cm wysokości, Puma gabarytowo nie odstaje znacząco od miejskich hatchbacków, co ułatwia manewrowanie. Warto także dodać, że jest aż o 11 cm niższa niż jej formalny poprzednik, czyli niezbyt ciepło przyjęty Ford EcoSport. Od niego smukła Puma jest już cięższa jedynie o ok. 60 kg w podstawowej wersji.

Przeprowadzony w 2024 roku lifting wprowadził dyskretne zmiany stylistyczne obejmujące m.in. nowy kształt przednich świateł dziennych. Zaoferowano również reflektory matrycowe LED. Wewnątrz, oprócz nowej kierownicy i przeniesienia panelu klimatyzacji na dół konsoli, zmieniono system multimedialny i wprowadzono większe ekrany.

Nacisk na małe silniki

Początkowo paleta silników obejmowała dwie wersje trzycylindrowego 1.0 EcoBoost (95, 125 KM) i dwie bazujące na tym samym silniku mikrohybrydy mHEV (125, 155 KM) korzystające z 48-woltowej instalacji. Był też diesel 1.5 EcoBlue o mocy 120 KM. Po przeprowadzonej w 2024 roku modernizacji w ofercie pozostawiono jedynie odmiany mHEV. W 2021 roku pokazano sportową wersję o oznaczeniu ST. Korzystała z silnika 1.5 R3 (200 KM). Po modernizacji

1 zł Koszty eksploatacyjne i serwisowe obu aut są porównywalne. Różnice zaczną się przy awariach.

FORD Puma

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2021 to 55-85 tys. km

Koszty serwisowe są typowe dla segmentu miejskich crossoverów. Ford, oprócz własnych części w ASO, ma pokrycie w rynku zamienników, który przez pokrewieństwo z ostatnią Fiestą jest dla Pumy bogaty i tani. Ceny przeglądów w ASO zaczynają się od ok. 800 zł, niezależne warsztaty oferują o połowę niższe kwoty.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Na rynku dominują wersje benzynowe, hybryd jest mało, a diesli – jeszcze mniej.
- Dwie trzecie oferty rynkowej stanowią Pumy z ręczną skrzynią.
- Najtańsze egzemplarze mają już przebiegi rzędu nawet 150-180 tys. km.

VOLKSWAGEN T-Cross

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2021 to 60-85 tys. km

Koszty utrzymania małego Volkswagena są porównywalne z Fordem, czyli średnie w tym segmencie. Oprócz części oryginalnych rynek oferuje ogromną liczbę zamienników, gdyż T-Cross dzieli wiele części z innymi modelami koncernu – od Skody po Audi. Mechanika jest doskonale znana warsztatom, ceny przeglądów w ASO startują od ok. 800 zł.

GIEŁDOWE FAKTY:

- W zasadzie na naszym rynku wtórnym występują niemal wyłącznie wersje benzynowe.
- Diesle to ewenement ogłoszeniach – znajdziemy zaledwie kilka sztuk.
- Na rynku wtórnym przeważają T-Crossy ze skrzyniami dwusprzęgłowymi.

Niedaleko pada jabłko od jabłoni. Kto zna Fiestę i Polo, ten dobrze odnajdzie się w Pumie i T-Crossie.

FORD Puma

PUNKTY: 8/10

Wnętrze Pumy nie zaskakuje. Jest typowe dla współczesnego miejskiego Forda. Niezbyt imponujące, ale stosunkowo solidne plastiki uzupełnione są sensowną liczbą fizycznych przycisków, a także ekranem multimedialnym: 8-calowym przed liftingiem i 12-calowym po nim. Wraz z ekranem zmieniono system z Sync 3 na Sync 4. Wskaźniki główne także są cyfrowe (12,3-12,8 cala). Fotele okazują się całkiem wygodne, ale centralny podłokietnik jest dość krótki. Kanapa jest raczej twarda i wygodnie pomieści jedynie dwoje pasażerów. Jej oparcie dzieli się w stosunku 60:40 i jak w absolutnej większości współczesnych aut nie kładzie się na płasko. Widoczność do tyłu nie jest najgorsza, okienko w tylnym słupku jest małe.

VOLKSWAGEN T-Cross

PUNKTY: 7/10

Także i tu zaskoczeń brak. Wnętrze T-Crossa jest typowe dla marki – montaż jest bardzo solidny, ale materiały mogłyby być lepsze. Przed liftingiem sterowanie klimatyzacją miało fizyczne przyciski, po nim już dotykowe. Ekran multimediów ma 8 lub 9,2 cala (zależnie od wersji). Najpierw był wbudowany w deskę, po zmianach zamieniono go na wystający z niej. Oferowano zegary analogowe lub cyfrowe (8-10,25 cala). Fotele są przyzwoite, ale podłokietnik centralny jest za krótki. Kanapę można przesuwać, co pozwala lepiej wykorzystać dostępną przestrzeń, ale tunel jest centralny bardzo wysoki. Oparcie dzieli się w proporcji 40:60. Widoczność do tyłu jest słaba.

Wyposażenie, wersje

FORD Puma

W testach zderzeniowych Euro NCAP Puma zdobyła pełne pięć gwiazdek. Plusem od początku było bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa oferujące m.in. systemy wspomagające unikanie kolizji i jazdy pod prąd, asystenta zmiany pasa ruchu, rozpoznawania znaków drogowych, czy monitorowanie zmęczenia kierowcy.

Warto wiedzieć

- Podstawowa oferta wyposażenia obejmowała specyfikacje Trend, Titanium, ST-Line, Titanium X, ST-Line X, a także sportowe ST, ST X oraz limitowane BlueCruise Edition i Sound Edition.
- Wyższe wersje wyposażenia oferowały dodatkowo m.in. tempomat adaptacyjny, monitorowanie martwego pola czy aktywnego asystenta parkowania równoległego i prostopadłego.
- Po modernizacji dodano nowe systemy bezpieczeństwa: wspomaganie hamowania podczas cofania, inteligentny tempomat adaptacyjny IACC czy system kamer 360 stopni.
- Puma Gen-E, czyli wersja elektryczna, nie oznacza kompromisów. Oferuje jeszcze większy bagażnik, który mieści łącznie 574 l.

Konwencjonalne odmiany Pumy oferują sporo fizycznych przycisków.

Bagażnik (468/1161 l) ma pod podłogą głęboki, łatwy do czyszczenia pojemnik.

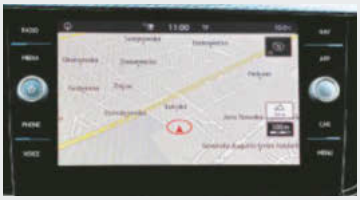
PUNKTY: 9/10

VOLKSWAGEN T-Cross

Mały crossover VW nie zawiódł, otrzymując pełne 5 gwiazdek w testach Euro NCAP. W standardzie T-Cross oferował m.in. system wspomagania unikania kolizji podczas jazdy do przodu oraz cofania (oba z funkcją automatycznego hamowania), monitorowanie martwego pola czy asystentów utrzymania pasa ruchu i ruszania na wzniesieniach.

Warto wiedzieć

- Na początku dostępne były wersje T-Cross, Life i Style. Po modernizacji dodano do tego wariant Life Plus oraz dwa o sportowym charakterze: R-Line i R-Line Plus.
- Na początku sprzedaży w 2019 r. oferowano limitowaną wersję First Edition. Po liftingu w 2024 r. klientom zaproponowano wariant Special Edition.
- Wyższe specyfikacje oferowały m.in.: aktywny tempomat, system monitorowania zmęczenia kierowcy czy aktywnego asystenta parkowania równoległego i prostopadłego.
- Travel Assist – po liftingu VW dodał asystenta jazdy półautonomicznej kontrolującego prędkość, odległość od innych pojazdów i utrzymującego auto na środku pasa ruchu.



Standardowy ekran ma 8 cali, zaś z nawigacją Discover Pro – 9,2 cala.

Bagażnik (385-455/1281 l) jest bardzo foremny. Kanapę można przesuwać.

PUNKTY: 8/10

zastąpiła go jednostka 1.0 EcoBoost Hybrid (170 KM).

W zależności od silnika do wyboru były sześciobiegowe skrzynie ręczne lub siedmiobiegowe dwusprzęgłowe automaty. W 2024 roku gamę Pumy uzupełnił wariant Gen-E z napędem elektrycznym. Napędzający przednią oś silnik ma 168 KM, a akumulator trakcyjny o pojemności 46 kWh można ładować prądem stałym o mocy do 100 kW. Zasięg samochodu sięga 376 km.

Dobra wiadomość jest taka, że wszystkie Pumy 1.0 EcoBoost wykorzystują nowszy typ tej jednostki z rozrządem napędzanym łańcuchem. To samo dotyczy większej jednostki 1.5 EcoBoost z wersji ST. Zła natomiast jest taka, że niestety to nie koniec sagi „mokrych pasków" w Fordach. Najpoważniejszym problemem „benzyniaków" Pumy jest napęd pompy oleju, która od 2019 roku napędzana jest przez pasek pracujący w kąpieli olejowej. Ten zachowuje się tak samo jak stary „mokry pasek" rozrządu. Kontakt z olejem powoduje z czasem degradację gumy paska, która kruszy się, przedostając się do miski olejowej, gdzie może dojść do zatkania smoka oleju, a drobiny mogą go pokonać i pozatykać kanały olejowe. To może zaś skutkować zatarciem silnika. Remedium to regularna wymiana paska napędzającego pompę co maksymalnie 100-120 tys. km. Jednocześnie warto zlecać w połowie tego okresu sprawdzenie stanu smoka oleju i ew. jego czyszczenie. W związku z tym zalecamy unikania samochodów z rynku wtórnego z przebiegiem większym niż 120 tys. km bez udokumentowanej wymiany napędu pompy oleju.

Podstawowe wersje napędowe są bardzo porównywalne, oferują silnik 1.0 R3 o mocy 95 KM, ale Ford ma ręczną skrzynię sześciobiegową, a VW – pięciobiegową

Mały, ale sprytny

Jedynym Volkswagena, którego można by uznać za poprzednika modelu T-Cross, było miejskie Polo w uterenowionej wersji Cross – dostępnej do 2017 r. W porównaniu z nią T-Cross jest sporo dłuższy (+12 cm), szerszy (+6 cm) i wyższy (+10 cm). Ma 411 cm długości, 176 cm szerokości i 159 cm wysokości. Choć mały SUV Volkswagena ma mniejsze wymiary od Pumy, to jego masa własna jest tylko nieznacznie niższa – w podstawowej wersji waży 1245 kg, czyli 24 kg mniej niż Ford z porównywalnym silnikiem. Na rynkach pozaeuropejskich T-Cross oferowany jest z dłuższym rozstawem osi, w Europie jego odpowiednikiem jest Skoda Kamiq, która w stosunku do T-Crossa jest nieco dłuższa, ale i niższa, a oferuje niemal identyczną gamę silnikową. Jednak krótsze nadwozie T-Crossa nie jest pozbawione inteligentnych rozwiązań, do których należy m.in. przesuwana w zakresie 14 cm kanapa. Także bagażnik (385-455 l) jest większy, niż można by przypuszczać po rozmiarach auta.

Przeprowadzony na początku 2024 r. lifting wprowadził całkowicie LED-owe reflektory, dodano do oferty opcjonalne światła matrycowe IQ. Light, listwy diodowe w pasie przednim i z tyłu, zwiększono też dopuszczalny nacisk na hak z 55 do 75 kg. We wnętrzu zmieniono deskę rozdzielczą, wreszcie stosując miękkie materiały w górnej jej części. Zdecydowano się też na stojący ekran, choć jego przekątne nie zmieniły się. Niestety zrezygnowano z analogowych wskaźników oraz części fizycznych przycisków.

Oferta silnikowa miejskiego crossovera Volkswagena jest nader skromna. Podstawowa jednostka to 1.0 R3 TSI (95-115 KM). Kto oczekuje wyraźnie lepszych osiągów, może sięgnąć po silnik 1.5 R4 TSI (150 KM). Na wybranych europejskich rynkach oferowano także odmianę wysokoprężną – 1.6 TDI (95 KM) jest trwała i oszczędna. Nie cieszyła się popularnością, a po modernizacji zniknęła z gamy. W zależności od wersji silnikowej oferowano skrzynie ręczne (M5 i M6) oraz siedmiobiegową dwusprzęgłową. Do tej pory niemiecki koncern nie zdecydował się na elektryfikację małego T-Crossa.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

FORD Puma

- Silnik 1.0 EcoBoost (95-115 KM) ma wysoką kulturę pracy i zużywa według Forda 4,6-5,0 l/100 km.
- Hybrydy 1.0 mHEV (125-155 KM) z akumulatorem 0,48 kWh mają być oszczędniejsze i spalać średnio 4,3-4,5 l/100 km.
- Sportowa wersja ST początkowo korzystała z silnika 1.5 EcoBoost (200 KM). Jej homologowane spalanie to 6 l/100 km.
- Diesel 1.5 EcoBlue (120 KM) oferuje przyzwoite osiągi, zużywając średnio jedynie 3,9 l/100 km.
- Elektryczna wersja Gen-E z silnikiem o mocy 168 KM zużywa 13,1 kWh/100 km.

PUNKTY: 9/10

Puma ST z 1.5 EcoBoost to znakomity sprinter: 0-100 km/h w 6,7 s.

Odmiana hybrydowa mniej pali, ale nie na tyle, żeby jej specjalnie szukać.

VOLKSWAGEN T-Cross

- Silnik benzynowy 1.0 TSI (95-115 KM) ma trzy cylindry, względnie dobrą kulturę pracy, zaś średnie spalanie według Volkswagena wynosi 4,8-4,9 l/100 km. Rzeczywiste, przy spokojnej jeździe, okazuje się tylko nieznacznie wyższe.
- Najmocniejszy w gamie silnik 1.5 TSI (150 KM) ma cztery cylindry, oferuje doskonałe osiągi, wysoką kulturę pracy, a według danych fabrycznych zużywa średnio 5,2 l/100 km.
- Diesel 1.6 TDI (95 KM) ma przeciętne osiągi, względnie dobrą kulturę pracy, ale na tle najnowszych konstrukcji konkurencji spalanie 4,2 l/100 km nie robi wrażenia.

PUNKTY: 7/10

1.0 TSI to wystarczające źródło napędu – trwałe i oszczędne.

1.5 TSI oferuje świetne osiągi, a do tego jest oszczędny.

Usterki

FORD Puma

PUNKTY: 7/10

Zdarzają się drobne zawieszenia systemu multimediów Sync 3, stosowanego przed modernizacją. Słaby akumulator skutkuje problemami z systemem start-stop i może generować losowe błędy. Wiązka kamery cofania jest podatna na wilgoć i przetarcie w okolicy tylnej klapy, panoramiczny dach bywa zaś nieszczelny.

1 W benzynowych silnikach „mokry pasek" napędu pompy oleju wymaga uwagi i częstej wymiany oleju.

2 Układowi chłodzenia zdarzają się nieszczelności, a plastikowemu zaworowi nagrzewnicy – awarie.

3 Skrzynie dwusprzęgłowe bywają zawodne. Psują się zawory, oprogramowanie wymaga aktualizacji.

VOLKSWAGEN T-Cross

PUNKTY: 9/10

Ogólna niezawodność tego modelu jest wysoka, jednak zdarzają się drobne problemy. System start-stop może płatać figle. Problemy z silnikami wynikają głównie z zaniedbań serwisowych – warto zmieniać olej co maksymalnie 10 tys. km. Inne awarie nie mają powtarzalnego charakteru.

1 Nie warto oszczędzać na wymianach oleju, inaczej może dojść do przedwczesnego zużycia turbosprężarki.

2 W silniku 1.5 TSI system dezaktywacji dwóch cylindrów czasem może nie działać prawidłowo. Da się go wyłączyć.

3 Wytrzymałość skrzyni DSG to ok. 200 tys. km. Czasem zdarza się szarpanie czy niestabilna praca.

PODSUMOWANIE

FORD PUMA

PUNKTY: 41/50

Wygrana na punkty jest odzwierciedleniem wszystkich zalet tego modelu. Niskie koszty serwisowe, bogate wyposażenie, zwłaszcza z zakresu bezpieczeństwa, przemyślane wnętrze z ogromnym bagażnikiem i całkiem bogata paleta silnikowa składają się na wygraną. Jedyna wada to ponadprzeciętna awaryjność, choć zazwyczaj są to drobne usterki, a nie poważne awarie.

NASZYM ZDANIEM: Diesel prawie nie występuje, zostają wersje benzynowe. Dobrze, jakby miały udokumentowaną historię serwisową. Dbałość o silnik i regularny serwis przedłużą jego żywotność. Przed zakupem zalecamy sprawdzenie działania skrzyni DCT czy kamer cofania.

Przegrana w tym pojedynku nie przekreśla T-Crossa jako dobrego wyboru. Otrzymał od nas mniej punktów za skromniejsze wyposażenie i minimalnie ciaśniejsze wnętrze z przeciętnymi materiałami (przed modernizacją), a także za skromną paletę silnikową. Nadrobił zaś wysokim wskaźnikiem bezawaryjności, co wielu może przekonać. Warto też zwrócić uwagę na przesuwaną kanapę i ogromny przy tej długości bagażnik.

NASZYM ZDANIEM: Regularny serwis sprawi, że każda opcja silnikowa będzie trafiona. Lista przypadłości jest krótka i nie zdarzają się one często. Przy wyborze aut z większym przebiegiem warto szukać tych ze skrzynią ręczną, bowiem DSG mogą być drogie w naprawie.

VOLKSWAGEN T-CROSS

PUNKTY: 39/50

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

SKODA OCTAVIA 2.0 TSI 4x4 DSG › obecny przebieg: **308 tys. km** › rok produkcji: › szczegółowy raport ze **129 tys. km** › start: **179 tys. km** › meta: **308 tys. km** › obecna

O MODELU
Skoda Octavia III (5E)
W produkcji: **2012-2020 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-2.0 (86-245 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.0 (90-184 KM)**

Skromność skrywa wiele

Szkoda, że ta wersja Octavii jest rzadka. Wrażenie robią nie tylko jej osiągi, ale też zaskakująca trwałość popularnej w innych modelach 190-konnej odmiany 2.0 TSI.

Właściciel tej Skody mówi o sobie z uśmiechem, że jest „Skodziarzem". I bardzo mu z tym dobrze. Nie obraża się za łatki przypinane właścicielom aut czeskiej marki, ceni sobie funkcjonalność, wygodę i łatwą obsługę. Po latach użytkowania Octavii I, a potem Superba I kupił wreszcie pierwszą fabrycznie nową Skodę. W 2015 roku stał się właścicielem Superba trzeciej generacji w wersji kombi i w niezwykle rzadkiej kompletacji. Nie dość, że to spore kombi napędzał 150-konny silnik 1.4 TSI, to auto miało napęd obu osi. Rozważał wówczas zakup mniejszej Octavii, ale tam 4x4 dostępne było jedynie z silnikami wysokoprężnymi lub większym 1.8 TSI. I taką wersję by zapewne wybrał, ale trzeba było na nią długo czekać. Niezwykła przestronność Superba miała też wtedy spore znaczenie, bo z tyłu podróżowały nastoletnie dzieci.

Bez 4x4 ani rusz

Gdy pociechy wybrały się na studia, Superb woził jednak głównie powietrze. Sprawował się świetnie, w ciągu siedmiu lat pokonał ponad 240 tys. km i zadziwiająco dobrze radził sobie mimo niewielkiego silnika. W gamie Skody wciąż brakowało Octavii z podobną jednostką i napędem 4x4, a taki układ napędowy był niezbędny. Rodzina właściciela dzieli życie między miastem a polską częścią Orawy. Do poruszania się zimą czy jesienią drogami powiatu nowotarskiego bez napędu obu osi nasz czytelnik nie chciał już wracać. Niestety kolejnym problemem przy zakupie nowego auta był wzrost cen po pandemii. Egzemplarz Octavii, którego historię prezentujemy, znaleziono przypadkowo. Stał u dealera, u którego oglądano Karoqa 1.5 TSI. Kompaktowy SUV nie przypadł do gustu, za to bardzo dobrze wyposażona i mocna Octavia jak najbardziej. Odstraszał jednak przebieg. W ciągu trzech lat auto zrobiło blisko 180 tys. km.

Dwa w jednym

Tak duży przebieg skutecznie odstraszał też innych kupujących. Nasz czytelnik doszedł po pewnym czasie do wniosku, że za nowego Karoqa i tak zapłaci dużo więcej. A Octavia zaskoczyła zarówno

2019
wartość: **39 tys. zł**

Taki przebieg w benzynowej Octavii sprawia, że jej wartość spada drastycznie.

Napęd 4x4 w Octavii łączono z 1.8 i 2.0 TSI (ale nie z benzynową wersją RS) oraz dieslami, nawet słabszym 1.6 TDI. Jednak nie z 1.4 TSI jak w Superbie.

talentów

osiągami, jak też komfortem i wyposażeniem. Przekonywała również skrzynia DSG ze sprzęgłami w kąpieli olejowej. Finalnie udało się zauważalnie stargować cenę, ponieważ jak przyznał dealer, zainteresowanie młodym autem z tak dużym przebiegiem było prawie żadne. Dzisiaj, gdy auto ma ponad 300 tys. km przebiegu, byłoby pewnie jeszcze gorzej.

Troszkę sztywniejsze nastawy układu jezdnego tej wersji i napęd obu osi sprawiają, że na drogach zachodnich Beskidów można nią podróżować bardzo sprawnie. Ale nie ma tu mowy o twardości układu jezdnego znanej z wersji RS. Nie ma też żadnych problemów z trakcją, dość wyraźnych w mocniejszych przednionapędowych Octaviach. Traktowana ostrzej, Skoda potrafi nawet zacieśniać lekko zakręty, w bardzo kontrolowany sposób.

Oparty na sprzęgle Haldex napęd wymaga jednak systematycznej obsługi. Niestety, jak się okazało po zakupie, olej w ASO może i wymieniano, ale na pewno nie czyszczono w pompie układu Haldex sitka pełniącego rolę filtra.

Jak dbasz, tak masz

Z całą pewnością takie wymiany przyczyniły się do usterki układu przeniesienia napędu na tył. Sama pompa nie jest jednak ani bardzo kosztowna, ani trudna w wymianie. Niestety od pewnego czasu słychać już było łożyska w tylnym

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

PRZEJRZYSTOŚĆ na piątkę, ale polotu tutaj nie ma za grosz. Plus za pokrętła klimatyzacji.

Kompaktowe korzenie, ale przestronność jak w klasie średniej. I aż 590-litrowy, głęboki bagażnik (po złożeniu kanapy do dyspozycji jest 1580 l). Na plus zaskakuje jakość wykończenia, a przede wszystkim trwałość materiałów. Funkcjonalne okazały się cyfrowe zegary. Fotele w tej odmianie pasują do charakteru dynamicznej Octavii, nieźle trzymają ciało na zakrętach. Według właściciela przeciętnie wygłuszono tylne nadkola i drzwi. Z przodu szum podczas jazdy autostradą nie przeszkadza, z tyłu przy większych prędkościach (zwłaszcza na głośniejszych „zimówkach") już tak. System multimedialny na początku sporadycznie się zacinał, ale problem zniknął.

WYGODA znacznie lepsza niż w tańszych wersjach, trzymanie też.

ODMIANA 4x4 ma tak samo duży bagażnik jak przednionapędowa.

W DRUGIM RZĘDZIE można narzekać co najwyżej na szum z tylnej osi.

Przestronność to oczywista cecha modelu. Tutaj dochodzą ciekawe, mocniej wyprofilowane fotele. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Jednostka z rodziny EA888 3b to według niektórych najbardziej dopracowane wcielenie 2.0 TSI. Zastosowano tutaj układ podwójnych wtryskiwaczy (wtrysk pośredni i bezpośredni w jednym), co w znacznym stopniu ogranicza tworzenie się nagaru w kolektorze dolotowym. Mimo 308 tys. km przebiegu i jazdy autostradowej zużycie oleju jest minimalne. Osiągi w dość lekkiej Octavii są świetne, ale znacznie bardziej zaskakuje spalanie. Trzeba się naprawdę napracować, żeby było wysokie. Według właściciela podczas szybkiej jazdy autostradą więcej spala przednionapędowa Octavia 1.5 TSI.

ROZRZĄD w 2.0 TSI napędza łańcuch. Tutaj nadal jest fabryczny.

DANE TECHNICZNE	2.0 TSI*
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1984 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	190 KM/4200
Maks. moment obrotowy	320 Nm/1500
OSIĄGI**	
Prędkość maksymalna	232 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,6 l/100 km

* 4x4; ** dane fabryczne

Biorąc pod uwagę oferowaną dynamikę i napęd 4x4, spalanie miło zaskakuje. Trwałość również. **ocena: 5/5**

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Obejrzeliśmy już na podnośniku mnóstwo Octavii trzeciej generacji. Wypadają najczęściej bardzo dobrze w kwestii zabezpieczenia blach. Tutaj mimo przebiegu znaleźliśmy drobny nalot jedynie wokół zaślepek progów od ich wewnętrznej strony. Nieźle wyglądają nawet tylne wahacze oraz rama pomocnicza. Amortyzatory mają się bardzo dobrze (przednie wymieniano), ale czuć, że niedługo trzeba będzie zająć się ponownie przednimi wahaczami (zamontowane są zamienniki). Nie widać najmniejszych wycieków z zespołu napędowego.

Korozji na razie w zasadzie nie ma, ale w Octaviach warto co roku odpiąć przednie nadkola i wypłukać z nich szlam. Potrafią czasami już od środka korodować.

W pompie układu Haldex poza zmianą oleju trzeba też czyścić sitko pełniące funkcję filtra.

TŁUMIKI końcowe wyglądają prawie jak nowe. Niestety trzeba już było zajmować się katalizatorem.

WIELOWAHACZOWY UKŁAD z tyłu jest całkiem trwały. Wyraźnie poprawia właściwości jezdne Octavii.

PARUJĄCE REFLEKTORY to zmora właścicieli Octavii III. Warto kontrolować drożność ich odpowietrzników.

DYFERENCJAŁ naprawiano przy okazji awarii pompy układu Haldex. Zużycie łożysk to częsty problem.

PRZEDNIE ZAWIESZENIE jest mniej trwałe niż tylne. Ale stalowe wahacze są niedrogie, nie brakuje zamienników.

Jak na ponad 300 tys. km Octavia wypada świetnie. Zadziwia stan jednostki napędowej. Nawet w mrozy nie słychać po rozruchu łańcucha rozrządu, a do 180 tys. km przebiegu olej zmieniano co 30 tys. km. Słabszy punkt – przednie zawieszenie. **ocena: 5/5**

dyferencjale. To dość typowa usterka w Octaviach i Superbach 4x4 z dużymi przebiegami.

Częste profilaktyczne wymiany oleju są też wskazane w przypadku skrzyń DSG, nawet udanych jak DQ381 czy DG500. I tutaj też trzeba zajmować się filtrami. Nie ma dowodów na to, że wcześniej ich nie wymieniano. Ale specjalista, który zmieniał olej po zakupie, mówił, że zabrudzeń na filtrze było tak dużo, że wątpi we wcześniejsze wymiany filtra. Tym bardziej że dostęp do niego jest trudny, wymiana jest pracochłonna. Przy okazji poprawiono punkty zmiany biegów, co znacząco wpływa na trwałość sprzęgieł, koła dwumasowego i zapewne w długiej perspektywie wału korbowego silnika. Fabryczne oprogramowanie utrzymuje zdecydowanie za niskie obroty. I sprawia, że przy ruszaniu czuć irytującą zwłokę.

Taka operacja oraz częste zmiany oleju chyba przyniosły pożądany skutek, bo dopiero przy 267 tys. km przebiegu zajęto się kołem dwumasowym. Sprzęgła wymieniono przy okazji, według specjalisty spokojnie wytrzymałyby do 300 tys. km. Poza tym skrzynia DSG nie sprawiła żadnych problemów i do dzisiaj pracuje bardzo przyjemnie.

Gdy kupowano Octavię, obawiano się spalania jednostki 2.0 TSI. Ale jeśli nie ma się ciężkiej nogi, 190-konna wersja naprawdę miło zaskakuje, według wielu użytkowników również w większych Superbach. Nawet w miejskich korkach rzadko kiedy Octavia potrzebowała więcej niż 10 l benzyny na 100 km. W trasie wyniki takie jak 6,5 l/100 km nie są niczym nadzwyczajnym. Na typowo lokalnych pustych drogach bywa jeszcze lepiej. Właściciel ma porównanie z użytkowaną w rodzinie Octavią IV 1.5 TSI. Podczas jazdy autostradą słabsza przednionapędowa Skoda spala więcej.

Uwaga na cewki

Sam silnik okazał się zupełnie niezawodny. Z osprzętu wymieniano jedynie cewki zapłonowe. Według mechanika dłuższe użytkowanie auta z uszkodzoną cewką mogło przyczynić się do usterki katalizatora. Skutkowało to wypadaniem zapłonu i zapewne niedopalonym paliwem niszczącym ekstremalnie rozgrzany rdzeń katalizatora.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi

OPEL INSIGNIA 2017-2022 r.*
Ceny: od 51 tys. zł*

Wśród Insigni B z napędem 4x4 tylko 1/3 ma silniki benzynowe. Doładowana jednostka 2.0 ma dobrą opinię, ale w 260-konnej odmianie jest paliwożerna. Oferowana później wersja 230-konna ma skrzynię 9-biegową zamiast stosowanej wcześniej 8-biegowej. Obie to klasyczne przekładnie hydrokinetyczne, manualnych nie oferowano. Plusami są dość bogate wyposażenie tych odmian i sprawność układu 4x4.

VOLKSWAGEN GOLF 2013-2020 r.*
Ceny: od 60 tys. zł*

Najwięcej benzynowych Golfów tej generacji z napędem obu osi to najmocniejsze wersje R. Zdarzają się też podniesione odmiany Alltrack ze 180-konną jednostką 1.8 TSI. „Zwykłe" Golfy bez podniesionego zawieszenia i z napędem 4x4 oraz 170-konnym silnikiem 1.8 TSI, a później ze 190-konnym 2.0 TSI sprzedawano na rynku północnoamerykańskim. Silnik 1.8 TSI jest tu dużo lepszy niż w starszych Volkswagenach.

* podane roczniki oraz ceny dotyczą jedynie benzynowych odmian 4x4

Priorytetem jest tutaj bezpieczeństwo. Ale napęd 4x4 wyraźnie niweluje podsterowność. Trakcja jest świetna.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Odporność jednostek 2.0 TSI tej generacji jest bardzo wysoka. Do tego silnik ma oryginalną turbosprężarkę. Warto jednak szybko reagować, gdy pojawiają się problemy z cewkami. Tutaj prawdopodobnie to one przyczyniły się do pęknięcia rdzenia katalizatora. Skrzynie DSG są bardzo odporne, ale mają fatalne fabryczne oprogramowanie i wiele warsztatów (w tym ASO) nie wymienia w nich filtrów. Zaniedbuje się też czyszczenie sitka w pompie Haldex.

SUCHY JAK PIEPRZ. Mimo sporego przebiegu silnika nie trzeba było nigdzie uszczelniać.

POZIOM PŁYNU warto sprawdzać – ciekną pompy.

DWUSPRZĘGŁOWA SKRZYNIA biegów DSG (DQ381) ma trwałe „mokre" sprzęgła.

BEZPROBLEMOWY UKŁAD GPF, za to nie wytrzymał katalizator. Zamienniki nie zdają egzaminu, zdecydowano się na regenerację.

Napęd 4x4 oraz DSG wymagają dbałości, częstych zmian oleju. Sam silnik wypadł świetnie. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Dość prosty układ 4x4 okazał się całkiem sprawny
- Po tej wersji w ogóle nie widać jej osiągów, dla niektórych to spora zaleta

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Słabe fabryczne oprogramowanie DSG
- Parujące reflektory LED

Wersje 4x4 oraz mocne przednionapędowe nie mają z tyłu belki, a układ wielowahaczowy. To diametralnie wpływa na zachowanie Octavii na zakrętach.

W tej wersji Octavia to trochę „sleeper", ale też bardzo bezpieczne auto na każdą pogodę. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ*

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
20 000-30 000	Najtańsze 4x4 to diesle. Raczej 1.6, ale zdarzają się też 2.0. Przebiegi duże lub ogromne.
40 000-50 000	Najczęściej Scout 2.0 TDI z importu. Sporadycznie krajowe 1.8 TSI w wersji Elegance.
60 000-70 000	Poliftingowe wysokoprężne RS, Scout z 1.8 TSI, bardzo rzadko „zwykłe" Octavie 2.0 TSI.

Wybór Octavii jest potężny, ale mało jest odmian 4x4. Do tego dominują wśród nich diesle, również niezbyt mocne 1.6 TDI. Ciekawe są wysokoprężne RS-y, bo popyt na nie jest wyraźnie mniejszy niż na wersje benzynowe. Benzynowych odmian z 4x4 sporo jeździ w Szwajcarii.

Znacznie łatwiej o benzynowego Superba z 4x4 niż Octavię. Ceny są wyższe, ale nie drastycznie. **ocena: 3/5**

* podane ceny dotyczą jedynie odmian 4x4

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2022-2026	11 700 zł

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
03.2022	179 000 km	Przegląd po zakupie, wymiana oleju silnikowego, filtrów, nieszczelnej chłodnicy, przetoczenie tarcz (były skorodowane).	1600 zł
03.2022	181 000 km	Wymiana oleju i filtra w skrzyni DSG, oleju w pompie układu Haldex. Następnie wykonano przeprogramowanie sterownika skrzyni, zmieniono punkty zmiany biegów (przy okazji zniknęło opóźnienie przy ruszaniu), odwrócono funkcyjność przycisku start-stop (trzeba go włączyć, żeby w ogóle zadziałał).	3200 zł
07.2022	192 000 km	Wymiana przednich wahaczy, tarcz i klocków, geometria.	2550 zł
07.2023	231 000 km	Usterka układu 4x4. Diagnostyka wskazywała na zbyt niskie ciśnienie robocze pompy układu Haldex. Wymieniono ją na nową. Zregenerowano dyferencjał (słychać już było łożyska) oraz wymieniono podporę wału i oczywiście olej w układzie.	5600 zł
06.2024	267 000 km	Wymiana sprzęgieł i koła dwumasowego w skrzyni DSG. Same sprzęgła jeszcze by posłużyły, ale słychać już było metalicznie stukanie koła zamachowego. Zalano nowy olej, zmieniono filtr.	6800 zł
09.2024	277 000 km	Od pewnego czasu wyczuwalna była nierówna praca silnika. Potem doszło dławienie się pod obciążeniem. Finalnie wymieniono dwie cewki zapłonowe.	250 zł
05.2025	298 000 km	Pojawiła się kontrolka informująca o usterce silnika. Jednostka napędowa pracowała jednak normalnie. Diagnostyka wskazała na problemy z katalizatorem. Najpierw wymieniono sondę za katalizatorem, ale nie pomogło. Ponieważ mechanicy specjalizujący się w autach z grupy Volkswagena przestrzegali przed jakością zamienników, właściciel zdecydował się na regenerowany katalizator (z wymienionym wkładem). Po jego montażu problem już nie powrócił.	4500 zł
Suma wydatków z punktu 2.			24 500 zł

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

U obecnego właściciela olej w Skodzie zmieniano często, maksymalnie co 10 tys. km. W skrzyni DSG i układzie Haldex co ok. 50 tys. km. Wymieniono też cieknącą pompę wody (była już wymieniana w okresie gwarancyjnym).	15 200 zł

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 129 tys. km średnie spalanie wyniosło 7,6 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 9804 l Pb 95, cena uśredniona 6,52 za litr Pb 95.	63 922 zł

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

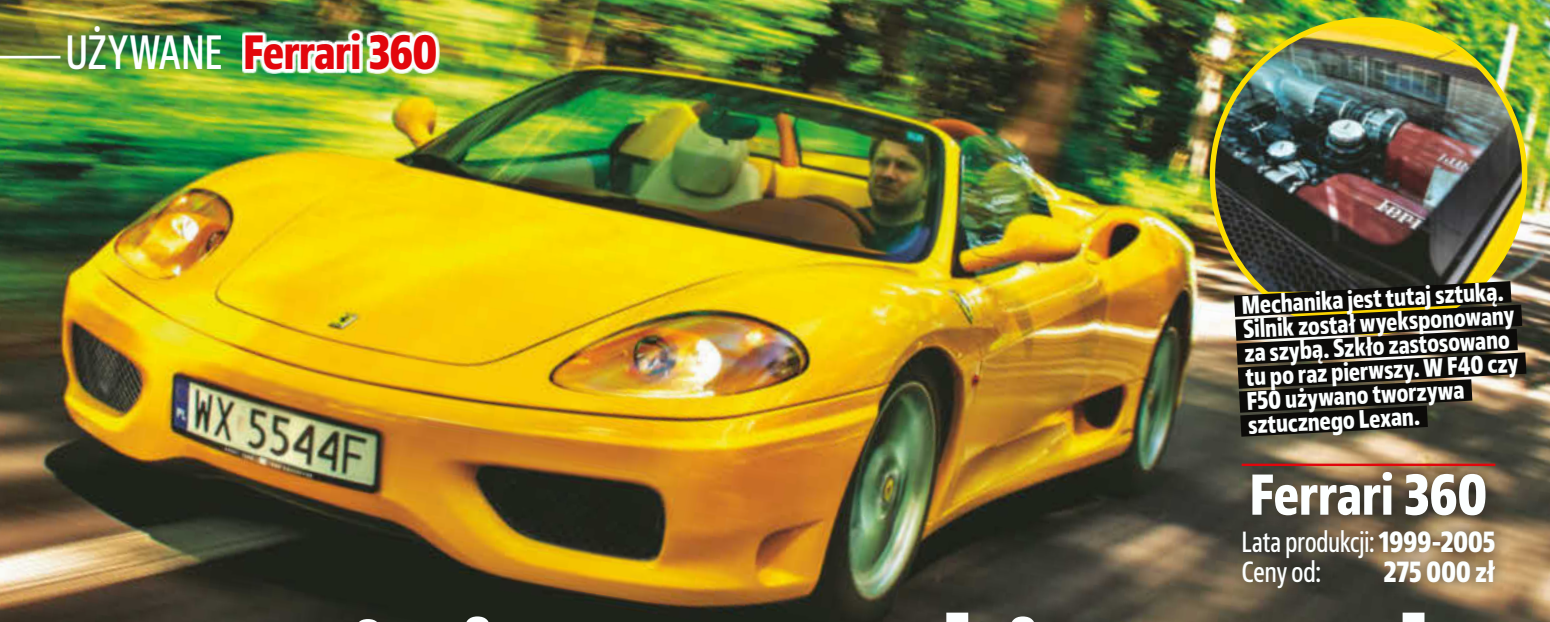
Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	115 322 zł
Utrata wartości (zakup: 83 tys. zł, obecna wartość: 39 tys. zł)	44 000 zł
Łączny koszt na dystansie 129 tys. km	159 322 zł
Koszt 1 km bez utraty wartości	0,89 zł
Koszt 1 km z utratą wartości*	1,24 zł

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

PODSUMOWANIE

Wygląda jak zwyczajna Octavia, a przyspiesza w zasadzie jak odmiana RS. I nie ogranicza jej śliska nawierzchnia. Cena za to wszystko pod dystrybutorem okazuje się zaskakująco niska. Wrażenie robi też bezproblemowość jednostki 2.0 TSI mimo sporego przebiegu. Niestety interesujący się tą wersją silnikową muszą patrzeć bardziej na model Superb niż Octavie, bo tych jest jak na lekarstwo.

nasza ocena: 4/5



Mechanika jest tutaj sztuką. Silnik został wyeksponowany za szybą. Szkło zastosowano tu po raz pierwszy. W F40 czy F50 używano tworzywa sztucznego Lexan.

Ferrari 360
Lata produkcji: **1999-2005**
Ceny od: **275 000 zł**

Angażuje wszystkie zmysły

Kupuje się je dla doznań i szybszego bicia serca, nie dla osiągów. Jest kosztowne, ale nie jak na Ferrari. Przy tym nie męczy jak starsze modele, ale wymaga respektu.

Wszystko zaczęło się od brutalnej lekcji, jaką Włosi otrzymali od Japończyków. Model 348 wyglądał doskonale, ale bez porównania tańsza Honda NSX była tak samo szybka, prowadziła się lepiej, była świetnie wykonana. Dlatego ówczesny prezes Ferrari Luca di Montezemolo ogromny nacisk położył na dopracowanie następcy – 355. I faktycznie było to auto bez porównania lepsze od 348, chwalone zarówno przez dziennikarzy, jak i użytkowników.

Problem w tym, że korzystało z architektury poprzednika. A ta miała wiele ograniczeń. Ciasną kabinę, wymuszającą specyficzną pozycję za kierownicą. Do tego 355 było serwisowym (a więc i kosztowym) koszmarem. Zupełnie nowy model 360 zaprojektowany przez Gorana Popovica, Serba pracującego dla studia Pinifariny, zerwał z klinami, chowanymi reflektorami. Ale obłe organiczne formy kryły przede wszystkim przestrzenną ramę aluminiową. Nie ma tu żadnych spojlerów, ale płaska podłoga i dyfuzor z tyłu tworzą potężny docisk przy dużych prędkościach.

Reset dokonał się również w kabinie. Wygodnie się do niej wsiada, jest przestronna i siedzi się tu zupełnie prosto, a nie pod kątem jak w starszych modelach. Do tego jakość jest wysoka. Po latach można narzekać na dwie rzeczy: czasami marszczy się lub pęka skóra na górze konsoli i zaczynają kleić się gumowane przyciski.

Układ kierowniczy 360 to czysta magia. Jest bezpośredni i ostry, zawstydza dzisiejsze auta. Ale zawieszenie nie wybacza wiele. Nie ma tu metalowo-gumowych tulei. Zastosowano metalowe wykorzystujące łożyska sferyczne (uniball). Jest twardo, a trwałość jest ograniczona. Jedna tuleja kosztuje 240 euro, a jest ich po osiem na oś. Ale taka jest cena wybitnego prowadzenia.

Jak stare F1

Chociaż „na limicie" 360 jest wymagające i nerwowe. Po części przez obłędne reakcje silnika V8 osiągającego moc przy nieprawdopodobnych 8500 obr./min. Jednostka wyposażona w suchą miskę i tytanowe korbowody ma naprawdę wysoką trwałość mechaniczną. I nie trzeba tu wyjmować silnika do wymiany paska rozrządu jak w 355. Ale trzeba uważać na osprzęt. We wczesnych rocznikach kiepskie były wariatory faz rozrządu, ale największe zagrożenie niesie za sobą pękanie ceramiki w katalizatorach wstępnych. Ze względu na zjawisko nakładania się faz rozrządu silnik w pewnych momentach może zassać ceramiczny pył. A ten niszczy gładzie cylindrów. Dlatego sporo egzemplarzy 360 ma wymienione całe układy wydechowe, wraz kolektorami.

Jedynie 30% aut ma manualne skrzynie. Reszta korzysta z bardzo szybkich przekładni F1. To konstrukcyjnie „manual", ale ze sterowaniem hydraulicznym. Ma tryb automatyczny, ale biegi można też zmieniać łopatkami. Niestety w F1 sprzęgła są nietrwałe i horrendalnie drogie (części i wymiana to ok. 20-30 tys. zł). Do tego niezbędna jest kalibracja specjalnym komputerem diagnostycznym. Wbrew pozorom sprzęgło jest najmniej obciążone, gdy korzysta się z trybu sportowego lub zmienia przełożenia manualnie. Tryb automatyczny próbuje naśladować pracę hydrokinetycznego automatu. Aby nie szarpać, w rzeczywistości pali sprzęgło. Odradza się też „pełzanie" w korku, dobrze wrzucać luz (N) na światłach.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, FERRARI

DANE TECHNICZNE	MODENA	SPIDER	CS
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	3586 cm³	3586 cm³	3586 cm³
Układ cylindrów/zawory	V8/40	V8/40	V8/40
Moc maksymalna	400 KM/8500	400 KM/8500	425 KM/8500
Maks. moment obrotowy	373 Nm/4750	373 Nm/4750	373 Nm/4750
OSIĄGI			
Prędkość maksymalna	296 km/h	293 km/h	300 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s	4,6 s	4,1 s
Średnie zużycie paliwa	17,9 l/100 km	17,9 l/100 km	18,0 l/100 km

360 otrzymało aluminiowe podwozie, stworzone z amerykańskim koncernem Alcoa. Konstrukcja jest o 40% sztywniejsza i lżejsza niż w 355.

Modena, czyli odmiana ze sztywnym dachem. Odrobinę szybsza i lżejsza.

Skrzynia jest zintegrowana z dyferencjałem, posiada „szperę" płytkową.

Wbrew pozorom za fotelami jest sporo miejsca, np. na kije golfowe.

Foremny bagażnik mieści 220 l oraz narzędzia w pięknym skórzanym etui.

Krążą mity o rzekomo niskiej jakości wnętrz Ferrari. Ale to nieprawda. Udowadniają to nawet takie elementy jak osłony przeciwsłoneczne.

Wysoka jakość materiałów, przyjemna ergonomia. Ale gumowane przyciski mogą się rozpuszczać.

Zaskakująco przestronna kabina i świetna pozycja, inaczej niż w starych Ferrari.

Manualne skrzynie ma mniej niż 30% aut. Te przekładnie wymagają na początku rozgrzania. Oraz wprawy.

To V8 osiąga moc przy 8500 obr./min. Nie bulgocze, wydaje wściekły sopran.

Historia modelu

1999: Debiut 360 Modena w Genewie, dostępne ze skrzynią F1
2000: Do gamy dołącza 360 Spider z miękkim dachem (otwiera się w 20 s), surowa torowa wersja Challenge
2001: Aktualizacja elektroniki, skrzyni F1
2002: Wyścigowa wersja 360 GT
2003: 425-konna drogowa wersja Challenge Stradale (CS), o 110 kg lżejsza
2004: Torowe 360 GTC (następca GT), prezentacja następcy (F430)
2005: Ostatnie 360, głównie wersje Spider

Poprzednik: świetne 355 powstało na bazie 348. Kosztowne w serwisie.

Następca: F430 jest ostre jak skalpel, ostatnie Ferrari V8 z „manualem".

Typowe problemy

- Zużyte **sprzęgła** (F1), błędy przy montażu
- Awarie przekaźników pompy, **aktywatorów**, hydrauliki, **wysprzęglików** (F1)
- Pękające **kolektory wydechowe**, kruszą się wkłady ceramiczne katalizatorów (pył może uszkodzić gładzie cylindrów)
- Zużycie tulei typu **uniball** (stalowych)
- Rozładowywanie **akumulatora**

Serwis skrzyni F1 jest wymagający. Po montażu nowego (drogiego!) sprzęgła niezbędna jest kalibracja.

Dach Spidera bywa kapryśny, ma siedem siłowników. Po latach rozciągają się jego paski napinające.

Spider ma jak na roadstera sztywne nadwozie, ale nie jak Modena. Gorzej znosi dziurawe drogi. Nadwozie dobrze chroni przed wiatrem.

Sytuacja rynkowa

Przebiegi są raczej niskie, ale wiele tańszych aut może mieć zużyte sprzęgła, zawieszenie. Przez lata ciekawym rynkiem była Japonia, ale ponieważ te auta mogą mieć już 25 lat, ruszył ich import do USA. Ręczna skrzynia niesamowicie podbija cenę, zdarzają się też auta przerobione na „manual".

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

275 000-350 000	Przebiegi ponad 80 tys. km, auta z USA po drobnych kolizjach, często zużyte sprzęgła.
350 000-500 000	Modena i Spider ze świetną historią, przebiegi 20-60 tys. km, tańsze auta z „manualem".
Od 550 000	Idealne 360 ze skrzynią manualną. Wersje CS kosztują od 700 tys. do ponad 1 mln zł.

PODSUMOWANIE

To maszyna, ale tak pełna emocji, że można oceniać ją jak dzieło sztuki. Ferrari 360 nie ma w sobie nic z pragmatyczności i skuteczności Porsche 911. Jest wymagające, bezkompromisowe i nie dla każdego. Jeden punkt zabieramy tylko za koszty. Jest horrendalnie drogo, ale za to nie straci się na nim.

OCENA ★★★★☆

motor Retro

50 lat temu
W „Motorze" z 24 października 1976 r.

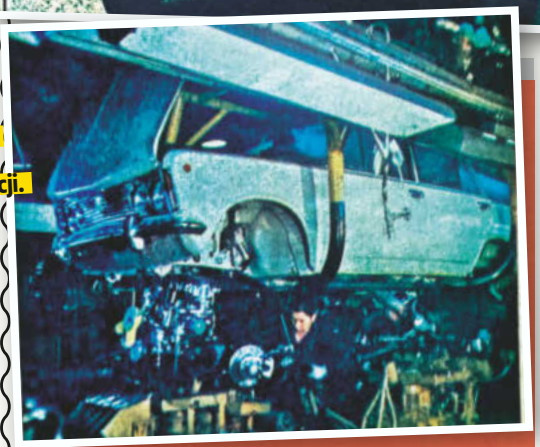
50 lat temu kobieta za kierownicą stawała się coraz bardziej liczącym się klientem. Taki trend obserwowano już na Zachodzie i dostrzegali to też producenci samochodów. W RFN były wówczas 4 miliony właścicielek aut, a prognozowano, że do roku 1985 będzie ich już 7 milionów. Ich wybory konsumenckie miały coraz większe znaczenie dla gospodarki. Podkreślano także fakt, że kobiety prowadzą z wyższą kulturą i zdecydowanie bezpieczniej. Powoływano się na dane z RFN, gdzie ilość praw jazdy odebranych kobietom nie przekracza 4 procent. Panie uznano też za bardziej zapobiegliwe – aż 67% regularnie poddaje swoje pojazdy kontroli technicznej, a w przypadku mężczyzn ten wynik był o 10 procent niższy.

Czołowy samochód klasy 1 l?

Szereg rozwiązań Fiesty to elementy typowe dla nowoczesnych konstrukcji.

Nowy Ford Fiesta wszedł do sprzedaży latem 1976 roku i już dwa miesiące po debiucie należał do ścisłej czołówki najpopularniejszych modeli w Europie Zachodniej. Nowość, podobnie jak Fiat 127 czy VW Polo, ma przedni napęd, ale na tym podobieństwa się kończą. Ford całkowicie odmiennie rozwiązał bowiem tylne zawieszenie, stosując drążek Panharda. Za inny przykład odwagi uznano zastosowanie kół o średnicy zaledwie 12 cali – mniejsze niż 13-calowe uchodziły wówczas za „niepoważne". Po stronie zalet miejskiego Forda zapisano m.in. znacznie większą ilość miejsca we wnętrzu niż u rywali, zgrabną sylwetkę oraz bezpieczne prowadzenie i stabilność przy hamowaniu.

Tak wygląda ruch samochodowy w Acapulco — słynnym meksykańskim kurorcie, położonym nad brzegiem Pacyfiku.



ABY POLSKIE FIATY BYŁY LEPSZE...

„Na biurku redakcyjnym liczne listy z utyskiwaniami zawiedzionych właścicieli samochodów, nie mogących sobie poradzić z niesprawnymi pojazdami. Przede mną pokaźne fabryczne opracowania dotyczące poprawy jakości, harmonogram realizacji postępu technicznego, opisy przedsięwzięć, nazwy działów odpowiedzialnych za realizację zadań, terminy, kalkulacje, itp. itd. I tu racja i tam racja." Tak właśnie zaczyna się artykuł Stanisława Szelichowskiego poruszający problem jakości Polskich Fiatów z Żerania. Jako jeden z powodów takiego stanu rzeczy wskazywano nieprawidłowo i niedbale wykonywane przeglądy. Baza usług motoryzacyjnych stale się rozwijała, lecz nie nadążała za szybkim wzrostem liczby samochodów. Swój wpływ na jakość miał też stan linii produkcyjnej, na której powstało już prawie milion samochodów. Maszyny były już częściowo sfatygowane, nie zapewniały należytej dokładności produkcji, nie wspominając o błędach ludzkich.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski,
Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
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 26 października

NAJMROCZNIEJSZE STRONY ŻYCIA

DO KUPIENIA W DOBRYCH PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY

JBL

pl.jbl.com

CHARGE 6

ODTWARZAJ I ŁADUJ W DOWOLNYM MIEJSCU