UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 34/2026 (3817) 17•08•2026 cena 5,99 zł w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TECHNIKA

s. 22

motor PIERWSZY TEST

BMW M2 CS

Jeden z najwspanialszych modeli BMW wszech czasów

PORADY

motor TEST

Zestaw do samodzielnego nabijania klimatyzacji

Sprawdzamy skuteczność popularnego preparatu

s. 34

PORADY

Diesle bez koła dwumasowego

Czy to zawsze gwarancja niższych kosztów serwisowania?

s. 28

UŻYWANE

21 modeli

AUTO „NA CHWILĘ”

ŁATWO KUPISZ, SZYBKO SPRZEDASZ

» Najpopularniejsze roczniki i średnie czasy sprzedaży

» Polecane wersje silnikowe i nadwoziowe

s. 38

PORADY

Test myjni bezdotykowych

s. 32

Porównanie kosztów i usług dodatkowych

Alpine A390

s. 12

motor PIERWSZY TEST

Francuska marka wkracza na nowy teren

450 d 4Matic

3.3 e-Skyactiv D AWD

PORÓWNANIE

Mercedes GLC KONTRA Mazda CX-60

s. 16

ISSN 0580-0447

34

9 770580 044602

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 23.08.2026

NAJMROCZNIEJSZE STRONY ŻYCIA

DO KUPIENIA W DOBRYCH PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY

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

Motor 34/2026 17 sierpnia

SPIS TREŚCI

magazyn Auto.pl

Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Chińskie SUV-y wyższej klasy
Chińska ekspansja w Europie zaczęła się od niedrogich SUV-ów. Teraz tamtejsze marki odważnie wchodzą w segmenty zdominowane przez producentów premium. Oto spektakularne nowości marek Xiaomi, Xpeng, BYD i Zeekr.

PIERWSZA JAZDA

10 Audi Q7

PORÓWNANIA, TESTY

12 Alpine A390
Ta wyjątkowa, choć niszowa marka poszerza swoją gamę o elektrycznego crossovera. Czy taki format pozwala na zachowanie sportowego charakteru Alpine?

15 Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV
Koreańczycy przeprowadzają ofensywę modelową. Wśród ostatnich nowości znalazł się odmłodzony Stonic. Ten model debiutował w 2017 roku, ale jego przykład pokazuje, jak skuteczny potrafi być przemyślany lifting.

16 Mazda CX-60 kontra Mercedes GLC
Jesteśmy świadkami powolnego zmierzchu silnika Diesla i trudno się z tym pogodzić, patrząc, jak takie jednostki sprawdzają się w przypadku bohaterów tego porównania. 6-cylindrowe diesle pod maskami Mazdy i Mercedesa czynią te SUV-y fantastycznymi.

20 Hyundai i20 1.0 T-GDI 7DCT

22 BMW M2 CS
Długa historia BMW przyniosła wiele wyjątkowych modeli. Wśród nich swoje miejsce ma M2 CS. To brutalna maszyna stworzona w jednym celu – czerpania czystej frajdy z jazdy. Sprawdzamy, co ten 530-konny cud techniki potrafi na torze wyścigowym.

10

AUDI Q7
Trzecia generacja Q7 nie zrywa z założeniami poprzednika, tylko wznosi je na wyższy poziom. Do tego pod maską nadal ma 3-litrowego diesla i udowadnia, że to właśnie taki silnik jest najrozsądniejszym napędem dla dużego SUV-a.

20

HYUNDAI i20 1.0 T-GDI 7DCT
Miejski, ale z praktycznym wnętrzem oraz sensownym napędem. Do tego automat i rozsądna cena. Hyundai i20 to nadal jedna z lepszych ofert w swojej klasie.

PORADY

26 Sytuacja w branży motoryzacyjnej

28 Diesle bez koła dwumasowego
Koło dwumasowe uchodzi za jeden z najbardziej kosztownych elementów osprzętu diesla. Jednak nie wszystkie silniki wysokoprężne korzystają z tego rozwiązania. Przedstawiamy popularne jednostki pozbawione koła dwumasowego.

32 Test myjni bezdotykowych
Sprawdzamy, czym różnią się myjnie bezdotykowe w mieście, miasteczku i na wsi. Na jak długie mycie wystarczy na nich 1 złotówka?

34 Zestaw do samodzielnego nabijania klimatyzacji
Testujemy zestaw przeznaczony do samodzielnego napełniania „klimy" preparatem zastępującym oryginalny czynnik. Jaki efekt przyniesie taka operacja i czy poradzi z nią sobie osoba o niewielkim doświadczeniu?

UŻYWANE

36 Volvo XC60 II
Druga generacja tego popularnego SUV-a jest dostępna już od 10 lat i wciąż cieszy się popularnością, także na rynku wtórnym. Co o XC60 mówią jego użytkownicy?

37 Poziom bezpieczeństwa a ceny OC
Sprawdzamy, czy statystyki dotyczące wypadków mają wpływ na ceny polis.

38 Szybko kupisz, szybko sprzedasz
Nie każdy potrzebuje samochodu na długie lata. Przedstawiamy modele, które są łatwo dostępne na rynku wtórnym, a w razie czego w krótkim czasie znajdują nabywców.

44 Porsche Macan
To bez wątpienia jeden z najlepszych SUV-ów ostatnich lat. Składa się niemal z samych zalet, ale ma też jedną wadę. Jego zakup nadal słono kosztuje.

STAŁE DZIAŁY

7 Wiadomości

46 Motor Retro

26

SYTUACJA W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ
Już dawno w motoryzacji nie działo się tak dużo. Niestety branża ta zmaga się z coraz większymi trudnościami i wyzwaniami.

Auta w numerze

Audi Q7	10
BMW M2 CS	22
BYD Ti7	6
Hyundai i20 1.0 T-GDI 7DCT	20
Kia Stonic 1.0 T-GDI 7DCT	15
Mazda CX-60 e-Skyactiv D 8AT AWD	16
Mercedes GLC 450 d 4Matic	16
Porsche Macan	44
Volvo XC60 II	36
Xiaomi SkyNomad	4
Zeekr 9X	6

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

Coraz śmielsza e

Chińskie marki odważnie wchodzą w segmenty dotąd zdominowane przez europejskich producentów premium. Oto najnowsze przykłady ze świata SUV-ów.

Obecność firm z Państwa Środka na rynkach Starego Kontynentu jest coraz mocniej zauważalna. Chińskie marki oferują rosnącą gamę pojazdów, choć nadal przeważająca większość ich oferty to SUV-y. Można je spotkać w zasadzie w każdej klasie, w tym coraz częściej w tej najwyższej, luksusowej. Wielkie SUV-y stanowią pokaz możliwości, tak designerskich, jak i technologicznych – są ewidentnym wyzwaniem rzuconym tradycyjnym markom premium z Niemiec czy Wielkiej Brytanii. Ostatnio pokazano kilka tego rodzaju pojazdów.

Szczególnie interesujący wydaje się samochód zaprezentowany przez Xiaomi – firmę, która wprawdzie najbardziej znana jest w dziedzinie elektroniki użytkowej, ale od 2023 r. oferuje też auta, które błyskawicznie zdążyły zjednać sobie klientów. Debiutujący właśnie w Chinach trzeci model Xiaomi to SkyNomad (wydaje się logiczne, iż trafi także do oferty na Starym Kontynencie). Ma on dwa warianty – pięciosobowy N70 oraz siedmioosobowy N90 (na zdjęciach). Auto zostało zbudowane na bazie stworzonej od podstaw architektury o nazwie Kunlun (ma być m.in. bardzo sztywna i gwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa). Co ciekawe, auto powstawało „od środka na zewnątrz", bo jako absolutny priorytet uznano przymioty kabiny (w tym przestronność oraz ogólny komfort jazdy, wynikający m.in. z płaskiej podłogi), a dopiero potem stworzono resztę rozwiązań technicznych.

Topowy wariant N90 otrzymał wszystkie siedzenia sterowane elektrycznie. Przednie mają funkcje masażu/wentylacji, można je ▶

Xiaomi informuje, że aż 95% miejsc, których się dotyka w kabinie, zostało wykończonych miękkimi materiałami.

Mnóstwo miejsca, regulowane fotele i zaawansowany system inforozrywki – komfort był tu priorytetem.

Drzwi są sterowane elektrycznie (w tym głosowo), a wśród opcji znajdują się wysuwane stopnie.

kspansja

motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Xiaomi SkyNomad

Całkiem nowa seria SUV-ów, występująca w dwóch odmianach: N70 oraz N90 (powyżej). Ich wymiary są następujące: 496/529 cm długości, 200 cm szerokości, 177/183 cm wysokości, rozstaw osi 295/308 cm. Krótszy model jest 5-, zaś dłuższy – 7-osobowy (układ foteli 2+2+3). Xiaomi zastosowało adaptacyjne zawieszenie pneumatyczne i 21-calowe koła. SkyNomad ma kompletnie inny design od pozostałych aut Xiaomi, ale nietrudno w nim dostrzec inspirację takimi autami, jak choćby Range Rover.

Pozostałe modele aut marki Xiaomi

Na razie Xiaomi nie sprzedaje oficjalnie samochodów w Europie, ale w 2025 r. otworzyło w Monachium centrum projektowo-badawczo-rozwojowe. Z kolei rynkowy debiut jej aut zapowiedziano na przyszły rok. Pierwszym modelem Xiaomi, pokazanym w 2023 r., było SU7. Zdobyło ono sławę m.in. za sprawą niesamowitych osiągów wersji Ultra (1548 KM), która biła rekordy na torze Nurburgring.

SU7 to postawny, mierzący niemal 5 m elektryczny sedan. W standardowych wersjach oferuje 320-690 KM i akumulatory trakcyjne o pojemności 73, 96,3 i 101,7 kWh.

YU7 to odpowiednik SU7, tylko z nadwoziem typu crossover. W Chinach oferowane są warianty o mocy od 320 do 1003 KM, z bateriami 73-101,7 kWh.

Centralna konsola jest przesuwana i mieści 9-litrową lodówkę. Fotele I i II rzędu są m.in. rozkładane.

Po złożeniu siedzeń i trzyosobowej kanapy całkiem na płasko można przekształcić wnętrze SkyNomada N90 w sypialnię.

Xpeng G9L

Xpeng to marka już obecna w Polsce. W jej ofercie znajdują się SUV-y G6 i G9 (wkrótce dołączy kolejny – LO3), sedan P7 i liftback P7+, a także minivan X9. Xpeng pokazał właśnie w Chinach nowego dużego SUV-a G9L. Litera L w nazwie sugeruje luksus, jaki ma zapewniać ta odmiana, która w gamie będzie się plasować powyżej G9 (mierzącego 489 cm). Europejska premiera tego flagowego modelu (m.in. w wersji 6-osobowej) odbędzie się podczas październikowego salonu samochodowego w Paryżu. Wtedy też poznamy szczegóły techniczne, ceny, a także daty wejścia na poszczególne rynki naszego kontynentu.

obracać tyłem do kierunku jazdy i – podobnie jak te II rzędu – rozkładać do pozycji półleżącej. Za działanie pokładowych systemów (w tym multimediów) odpowiada w SkyNomadach architektura Snapdragon 8 Gen 3 Mobile Platform. Do dyspozycji są także oparty na technologi sztucznej inteligencji asystent głosowy, 25-głośnikowy zestaw hi-fi czy wyświetlacz head-up.

Xiaomi SkyNomad to samochody o wydłużonym zasięgu elektrycznym. Zastosowano w nich silniki benzynowy 1.5 R4 (152 KM; praca w cyklu Millera) pełniący rolę generatora energii oraz dwa elektryczne – przedni (286 KM) i tylny (136 KM). Moc systemowa osiąga 422 KM. Akumulatory mają mieć pojemność 52/76 kWh (z większym N70 może pokonać w trybie elektrycznym do 505 km, a N90 – 464 km; łącznie do 1705 km). Zużycie paliwa – z rozładowaną baterią wg lokalnego cyklu pomiarowego – ma wynosić, odpowiednio, 6,1 oraz 6,26 l/100 km.

TEKST: A. SZCZEPANIAK; ZDJĘCIA: PRODUCENCI

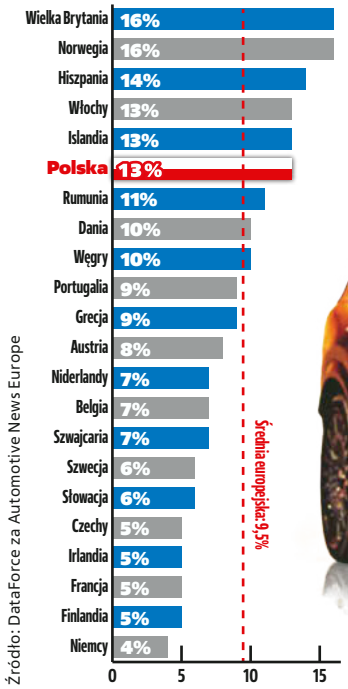
BYD Ti 7

Na rynku brytyjskim już zadebiutowała kolejna hybryda marki BYD. Tym razem to duży siedmioosobowy SUV, który wyraźnie „celuje" w ikonę, jaką jest Land Rover Defender. Mierzący 502 cm Ti7 ma układ napędowy 4x4 wykorzystujący dwa silniki elektryczne (przedni i tylny) oraz benzynową jednostkę 1.5 R4 turbo. Moc systemowa wynosi 408 KM, przyspieszenie od 0 do 100 km/h 4,8 s, a prędkość maksymalna 189 km/h. Auto ma akumulator trakcyjny o pojemności 35,6 kWh, co ma pozwolić na pokonanie 118 km w trybie jazdy elektrycznej.

Ekran ma 15,6 cala, do dyspozycji są dwie ładowarki 50 W do telefonów.

Rosnący udział

Według danych firmy DataForce udział chińskich marek w rejestracji nowych „osobówek" w Europie sięgnął w I półroczu br. 9,5% (co przekłada się na sprzedaż na poziomie 686 tys. szt.). Na wykresie pokazujemy dane dla wybranych rynków. Polska jest jednym z tych, na których popularność aut z Chin jest wyraźnie większa od średniej. Najwięcej aut na Starym Kontynencie sprzedają koncerny SAIC (MG), BYD (BYD, Denza) i Chery (m.in. Chery, Jaecoo oraz Omoda).



Źródło: DataForce za Automotive News Europe

Zeekr 9X

Kolejny wielki SUV w stylu Range Rovera czy Rolls-Royce'a. Zeekr 9X ma 524 cm długości i 317 cm rozstawu osi. W oferowanej na wybranych rynkach Europy odmianie Ultra AWD zastosowano napęd EV typu range extender z silnikami 2.0 R4 turbo i elektrycznymi (moc systemowa 897 KM, akumulator trakcyjny 55,1 kWh, zasięg EV 179 km, łączny 737 km; 0-100 km/h w 4,1 s). Jak ustaliliśmy w europejskim dziale PR Zeekra, na razie nie ma sprecyzowanych planów wejścia marki na polski rynek, ale jednocześnie nie zostało to wykluczone.

Centralnie umieszczono dwa ekrany OLED o przekątnej 16 cali. Auto ma trzy rzędy foteli w układzie 2+2+2.

Bezpieczeństwo na drogach

- Oficjalne dane policji za pierwsze półrocze bieżącego roku
- Poprawa bezpieczeństwa w najważniejszych kategoriach

Policja opublikowała dane odnośnie stanu bezpieczeństwa na polskich drogach za okres styczeń-czerwiec br. Warto zaznaczyć, że już cały ubiegły rok był bezpieczniejszy od 2024 r. (wypadki: 20 925, -2,8%; zabici: 1660, -12,4%), zaś w pierwszym półroczu 2026 r. ten pozytywny trend jest kontynuowany. W najważniejszej klasyfikacji, czyli osób zabitych na drogach, spadek w stosunku do I-VI 2025 r. okazał się największy, bo wyniósł 8,3% (to mniej o 60 osób). Mniej było także rannych (o 370 os.) oraz samych wypadków (o 248). Jedynie liczba kolizji nieznacznie wzrosła.

Niepokojące wciąż jest jednak to, jak wielu kierowców wsiada za kierownicę m.in. po alkoholu. W ciągu sześciu miesięcy br. policja przeprowadziła niemal 10,2 mln kontroli i ujawniła aż 18 245 nietrzeźwych kierujących i 23 280 prowadzących po użyciu, w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu.

9135/-2,6%**
Wypadki drogowe*

186 244/+0,5%**
Kolizje drogowe*

* w okresie I-VI 2026 r., ** Do I-VI 2025 r.

10 610/-3,4%**
Ranni*

666/-8,3%**
Ofiary śmiertelne*

Ceny Kii Niro po modernizacji

Kia wprowadziła do gamy kompaktowego crossovera Niro po face liftingu. Nowa wersja odróżnia się od tej sprzed modernizacji wyraźnie przeprojektowanym przodem karoserii, a także odmienionym designem trzeciego słupka i tylnej partii nadwozia. W kabinie zmiany objęły przede wszystkim multimedia – zastosowano wolnostojący zakrzywiony ekran, na który składają się 12,3-calowe wskaźniki i centralny wyświetlacz. Nowe Niro występuje tylko w wariancie hybrydowym (silniki benzynowy 1.6 i elektryczny o mocy systemowej 138 KM). Auto oferowane jest w trzech wersjach wyposażenia: M za 123 900 zł, L za 139 900 zł oraz topowej XL, wycenionej na 166 500 zł.

Oddano część S19

Dróg ekspresowych na ścianie wschodniej jest mniej niż w pozostałej części kraju, ale sytuacja ta ulega zmianie, trwają bowiem prace m.in. przy budowie tras S17 i S19. GDDKiA poinformowała o udostępnieniu odcinka S19 Deniski-Haćki (6,5 km), który łączy się z oddanymi w końcu października 2025 r. fragmentami Haćki-Bielsk Podlaski Zachód i Bielsk Podlaski Zachód-Boćki (razem mają one ponad 27 km długości). W tym roku planowane jest jeszcze oddanie trzech kolejnych odcinków: Krynice-Dobrzyniewo-Białystok Zachód (10,2 km), Boćki-Malewice (15,9 km), a także Malewice-Chlebczyn (25 km).

W SKRÓCIE

Bazowe Grecale

Maserati oferuje na polskim rynku udoskonalonego SUV-a Grecale w nowej podstawowej wersji. Wyposażono ją w silnik 2.0 R4 turbo MHEV rozwijający 250 KM (0-100 km/h w 6,3 s, prędkość maksymalna 229 km/h). Za taki wariant trzeba zapłacić minimum 329 000 zł. Dla porównania: Audi Q5 2.0 TFSI quattro (272 KM) kosztuje od 274 400 zł, zaś Mercedes GLC 300 4Matic (2.0 R4 turbo 258+23 KM) – 289 100 zł.

Ekonomiczne A2

Najmniejszy elektryczny model Audi, czyli A2 e-tron, zadebiutuje jesienią bieżącego roku. Niemiecka marka udostępniła zdjęcia prototypu i podała pierwsze dane dotyczące zużycia energii elektrycznej. Wariant z silnikiem o mocy 190 KM, wyposażony w akumulator trakcyjny litowo-żelazowo-fosforanowy 61 kWh oraz pakiet zwiększający efektywność (nie podano, co zawiera), uzyskał bardzo niskie wstępne zużycie prądu na poziomie 12,8 kWh/100 km (wg WLTP).

Ładowarki w Polsce

Według najnowszych danych PZPM w pierwszym półroczu 2026 r. przybyły w Polsce 782 ładowarki dla samochodów elektrycznych (+1571 punktów). Obecnie na terenie naszego kraju znajdują się 7122 publiczne stacje (+23% w porównaniu z okresem I-VI 2025 r.), co przekłada się na 14 132 punkty ładowania. Z tej liczby 41% urządzeń stanowią umożliwiające uzupełnianie energii prądem stałym DC (tych powyżej 100 kW jest w tej chwili łącznie 1322).

Zdjęcia: Kia, GDDKiA, archiwum

Przyszłe premiery

VW Tiguan R
Popularny SUV ma się pojawić w mocnej wersji 2.0 TSI.

AUTA MINI/MIEJSKIE

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

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Audi A2 e-tron	2026
BMW i3 Touring	2027
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 00 (fot.)	2026

Premierę całkiem nowego Jaguara BEV zaplanowano na październik br.

Mercedes klasy C (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Bentley Torcal	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Tucson	2026
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen ID.4	2026
Volkswagen Tiguan R (fot.)	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, SH Proshots

Kamiq Easy
Jeden silnik, ale do wyboru są dwie skrzynie biegów.

Model	Silnik	Cena od
1.0 TSI	115 KM	83 200 zł
1.0 TSI DSG	115 KM	87 600 zł

Scala Easy
Sensowny kompaktowy hatchback w takich cenach to dobra oferta.

Model	Silnik	Cena od
1.0 TSI	115 KM	81 100 zł
1.0 TSI DSG	115 KM	86 500 zł

Skody w wersjach Easy

- Nowa atrakcyjnie wyceniona odmiana w trzech modelach
- Wzbogacone wyposażenie i niższe ceny od dotąd bazowej wersji

Rosnąca konkurencja ze strony chińskich firm wymusza coraz bardziej atrakcyjne promocje m.in. wśród europejskich marek. Skoda właśnie wprowadziła do oferty wersje Easy dla miejskiego modelu Fabia oraz hatchbacka Scala i crossovera Kamiq.

W Fabii Easy wyposażenie jest takie, jak w dotychczas bazowej Essence, ale wzbogacone o interfejs dla smartfonów (przewodowy dla Androida, bezprzewodowy dla Apple iOS). Dzięki dodatkowym rabatom najtańszy wariant Easy 1.0 MPI 80 KM kosztuje od 66 700 zł, a nie 73 150 zł jak Essence.

Z kolei Scala i Kamiq Easy w stosunku do odmian Essence mają dodatkowo możliwość podłączenia smartfonów, podłokietnik z przodu, kolejne 4 głośniki oraz 4 gniazda USB-C z ładowaniem 45 W. Także w ich przypadku obowiązują dodatkowe zniżki. W efekcie Scala Easy 1.0 TSI 115 KM kosztuje od 81 100 zł – to nawet mniej o 5700 zł, niż trzeba zapłacić za Essence 1.0 TSI 95 KM (w Kamiqu ta różnica wynosi 3100 z).

Fabia Easy
Do Fabii, tak jak do Kamiqa i Scali, można dokupić instalację LPG. Dla silnika 1.0 MPI kosztuje ona 4700 zł.

Wersja	Silnik	Cena od
1.0 MPI	80 KM	66 700 zł
1.0 TSI	115 KM	71 900 zł
1.0 TSI DSG	115 KM	75 900 zł

Kolejny Range Rover, w tym na prąd

Range Rover wprowadzi do gamy kolejny model, o nazwie GT. To crossover o dynamicznie stylizowanej karoserii, którego na razie pokazano w zakamuflowanej formie. Samochód będzie pierwszym, który oparto na nowej platformie EMA. Najpierw ma zostać wprowadzona odmiana z napędem elektrycznym (takie będą też niedługo debiutujące modele Range Rover i Range Rover Sport). Co ważne, ogłoszono już jednak, że z czasem ma do niej dołączyć GT w wariancie hybrydowym.

Zapowiedziano, że znacznie więcej funkcji samochodu niż dotąd będzie można obsługiwać głosowo.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazynauto.pl

Debiuty sportowych samochodów od Bugatti, Hennesseya oraz Lamborghini

■ Rzadko zdarza się, by w krótkim czasie miały miejsce premiery kilku spektakularnych sportowych modeli. Tym razem tak właśnie się stało – swoje nowości pokazały trzy firmy. Bugatti Destrier to hiperauto zbudowane w jednym egzemplarzu w ramach programu Solitaire, oparte na przeznaczonym wyłącznie do jazdy torowej Bolide. Z kolei amerykańska firma Hennessey zaprezentowała Blackbirda – supersamochód inspirowany słynnym samolotem Lockheed SR-71 Blackbird i wyjątkowo analogowy, pozbawiony np. ekranów. Lamborghini przedstawiło natomiast Revuelto Miura 60° Homage – stworzone, by uczcić sześćdziesiątą rocznicę debiutu modelu Miura.

BUGATTI DESTRIER

Ekstremalne rozwiązania aerodynamiczne Bolide zastąpiono możliwie mało krzykliwą, gładką karoserią w specjalnie stworzonym kolorze. Destrier ma zaledwie metr wysokości. Do napędu wykorzystano 16-cylindrowy silnik o pojemności 8,0 litra doładowany czterema turbosprężarkami, generujący 1600 KM.

HENNESSEY BLACKBIRD

Trzecie, po Venomie GT i Venomie F5, superauto tej firmy. Otrzymało napęd na tylne koła, wolnossący silnik 6.2 V8 (ma rozwijać 800-850 KM) i manualną sześciobiegową przekładnię. Przyspieszenie od 0 do 96 km/h zajmuje 2,5 s, a prędkość maksymalna wynosi ponad 350 km/h. Powstanie tylko 71 sztuk.

LAMBPORGHINI REVUELTO MIURA 60° HOMAGE

Lamborghini wyprodukuje jedynie 99 egzemplarzy tej serii. Charakterystyczne jest, znane właśnie z Miury, malowanie z dolnymi elementami i felgami w innym kolorze niż reszta nadwozia. Właściciele Miur będą mogli wybrać dokładne odwzorowanie barw swoich egzemplarzy.

Panoramiczne okna zapewniają dobre naświetlenie wnętrza namiotu Approach 2.

Namiot dachowy Thule

■ Thule wprowadziło do oferty nową wersję namiotu dachowego – Approach 2. Jest on oferowany w dwóch wariantach: M (dla 2-3 osób) w cenie 12 449 zł oraz L (dla 3-4 osób) za 14 669 zł. Nowościami w Approach 2 są m.in. przestronniejsze wnętrze, zintegrowany pokrowiec transportowy (ułatwiający złożenie/rozłożenie namiotu), kompatybilność z nową markizą i ścianami do markizy oraz zintegrowany port umożliwiający podłączenie klimatyzacji lub grzejnika.

Namiot w wersji M waży 58 kg, a w L – 68 kg. Wymiary miejsca do spania to 240 na 130/170 cm.

Nowa wersja Countrymana

■ Countryman, największy model w gamie Mini, zostanie wkrótce zaprezentowany w nowym wariancie. Ma on zapewniać kompaktowemu autu lepsze właściwości jezdne poza utwardzonymi drogami. Trwają właśnie finalne testy zakamuflowanych prototypów, a Mini na razie milczy na temat kluczowych danych technicznych, jak choćby prześwit. Wszystko stanie się jednak jasne już w październiku, bo wtedy nowa odmiana zadebiutuje.

Siedem miesięcy na polskim rynku aut

■ Jak podaje PZPM, lipiec był kolejnym miesiącem ze wzrostem sprzedaży samochodów osobowych w Polsce. Zarejestrowano ich 56 203, więcej o 11,8% niż w lipcu 2025 r. Z kolei po siedmiu miesiącach br. przybyło 368 236 aut. Wzrost w porównaniu z okresem I-VII 2025 roku wyniósł 9,7%.

SORZEDAŻ NOWYCH AUT OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]	
1	Toyota	51 207	-3,7	↓
2	Skoda	38 761	+8,9	↑
3	Volkswagen	27 457	+12,7	↑
4	BMW	19 735	+11,6	↑
5	Kia	18 422	-2,1	↓
6	Mercedes	16 703	+0,2	↑
7	Audi	16 411	-2,2	↓
8	Hyundai	15 385	-6,8	↓
9	Dacia	13 641	+8,5	↑
10	Volvo	12 273	+1,5	↑

REKLAMA

AUDI Q7 3.0 TDI QUATTRO (245KM)

Audi Financial Services
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

393 400 zł
cena brutto

SPOKÓJ, WYGODA I KOSZTY POD KONTROLĄ

STAŁA MIESIĘCZNA OPŁATA NAJMU ZAWIERA:

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

OFERTA	AUDI PERFECT RENT DLA FIRM	AUDI PERFECT RENT DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH
Miesięczna opłata	4108 zł netto	5053 zł brutto

Wysokość opłaty ma charakter orientacyjny dla założeń: 10% opłaty wstępnej, 36-miesięczny okres finansowania i roczny przebieg 15 tys. Informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego. Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa. Pod nazwą Volkswagen Financial Services oferowane są usługi bankowe (przez Volkswagen Bank GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce), usługi leasingowe i mobilność (przez Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o.) oraz usługi ubezpieczeniowe (przez Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o. jako agenta ubezpieczeniowego).

Audi Q7

- Trzecia generacja dużego SUV-a z Ingolstadt na razie dostępna wyłącznie z turbodieslami
- Nowe Q7, oparte na platformie PPC, po raz pierwszy oferowane także w konfiguracji 6-miejscowej

m motor PIERWSZA JAZDA

Audi w ciągu ostatnich kilku lat odświeżyło niemal całą swoją gamę. Pojawiły się m.in. nowe generacje A5 (następca A4), A6, Q3 czy Q5. Wszystkie te auta łączy niestety jedno. Mianowicie odczuwalny spadek jakości niektórych materiałów użytych w kabinie.

Ale z nowym Q7 jest już inaczej. W jego przypadku Niemcy nie pozwalają sobie praktycznie na żadne oszczędności. Plastiki wewnątrz nawiązują do najlepszych tradycji tego producenta. Ba, w Q7 3. generacji można znaleźć m.in. prawdziwe drewno, aluminium, skórę czy alpakę. Tańszych materiałów użyto jedynie tam, gdzie wzrok praktycznie nie sięga, czyli np. na wewnętrznej stronie pokrywy bagażnika.

Pneumatyka za dopłatą

Standardowo nowe Q7 korzysta z zawieszenia z klasycznymi amortyzatorami i sprężynami. Za dopłatą 19 190 lub 20 570 zł dostępny jest, odpowiednio, komfortowy lub sportowy układ pneumatyczny. Wraz z nim w pakiecie występuje też tylna oś skrętna.

Jak na Q7 przystało, priorytetem pozostaje wygoda pasażerów. Przekonuje ono nie tylko pierwszorzędnym wyciszeniem kabiny, ale także pracą zawieszenia. Sportowe w połączeniu z 23-calowymi kołami jest wygodne, choć pojedyncze nierówności nie pozostają tu bez echa. Komfortowe i 22-calowa koła pracują na zdecydowanie bardziej „pluszowy" charakter tego auta. Skok amortyzatorów jest tu nieco większy, a przechyły nadwozia – odrobinę bardziej wyczuwalne.

Niezależnie od wszystkiego nowy SUV Audi nawet na krętej drodze przekonuje zwinnością, przyczepnością i zwrotnością. Na dodatek jeszcze lepiej niż poprzednik tuszuje swoją wysoką masę (2455 kg) i wymiary (506 cm długości, 201 cm szerokości, 180 cm wysokości). O trakcję dba z kolei układ 4x4, standardowo korzystający z centralnego mechanizmu różnicowego (Torsen).

3-litrowy turbodiesel – jedyne na razie dostępne źródło napędu – występuje w odmianie 245- lub 299-konnej. Zawsze do kompletu ma układ mild hybird (MHEV plus) z baterią 1,7 kWh i rozrusznikiem z funkcją alternatora o mocy 24 KM, elektryczny kompresor oraz turbosprężarkę. Jak to działa? W stosunku do poprzednika nie

Nowe Q7 mierzy 506 cm długości. Matrycowa funkcja przednich świateł wymaga 4400 zł dopłaty, a cyfrowe reflektory Matrix – 10 940 zł.

ma tutaj praktycznie żadnych wyczuwalnych słabości w niskich obrotach czy po dociśnięciu pedału gazu. „Elektryczny kompresor jest zasilany przez 48-woltową instalację układu MHEV. Zawsze dba o to, aby 3.0 TDI miało odpowiednie doładowanie" – mówi jeden z inżynierów Audi.

I czuć to w czasie jazdy. Podobnie zresztą jak potężne 630 Nm i 299 KM. Osiągi? 0-100 km/h zajmuje 6,0/6,2 s (wersja 5-/7-miejscowa), a prędkość maksymalna to 235 km/h. Zużycie paliwa wg producenta zamyka się w 7,2-8,0 l/100 km, tyle że ciężko było to sprawdzić na ponad 100-kilometrowej górskiej trasie.

Cyfrowe środowisko

Audi do Q7 zaadaptowało, znany z innych modeli tego producenta, panel z dwoma ekranami – cyfrowe zegary (11,9") i system multimedialny (14,5") – oraz standardowy wyświetlacz przed pasażerem (10,9"). Obsługa większości funkcji odbywa się poprzez szybko działający centralny ekran o atrakcyjnej szacie graficznej. Postawiano jednak na fizyczne pokrętła w kierownicy, okrągły regulator głośności po stronie pasażera czy przycisk wyboru trybów jazdy. Poprzedni użytkownicy Q7 będą kręcić nosem na brak panelu klimatyzacji, ale jej obsługa odbywa się za pomocą ikon umieszczonych zawsze w dolnym pasku środkowego wyświetlacza.

Przestrzeń w kabinie okazuje się obszerna i porównywalna z poprzednikiem. Co istotne, kanapa jest wszechstronnie regulowana (przesuwana, zmienny kąt pochylenia oparcia) i po raz pierwszy może być zastąpiona dwoma osobnymi fotelami. W trzecim rzędzie warunki są odpowiednie raczej dla osób o średnim wzroście.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA, AUDI, AUTOR

Cyfrowe zegary zapewniają kilka trybów. Mają przyjemną grafikę.

Komfortowe fotele seryjnie pokrywa tapicerka stanowiącą kombinację sztucznej i prawdziwej skóry.

Okazała przestrzeń. 4-strefowa klimatyzacja to opcja (3580 zł). W odmianie 7-os. (10 180 zł) kanapa jest sterowana elektrycznie.

Standardowo w desce rozdzielczej Q7 znajdują się trzy ekrany. Jakość wykończenia jest pierwszorzędna, a obsługa podstawowych funkcji – nieskomplikowana.

W trzecim rzędzie najlepiej poczują się pasażerowie o wzroście do 170-175 cm.

NASZYM ZDANIEM

Trzecia generacja Q7 stanowi rozwinięcie poprzednika. Jest jednak od niego wyraźnie nowocześniejsza. Prowadzi się jeszcze lepiej, zapewnia wyższy komfort oraz udowadnia, że najrozsądniejszym napędem do dużego SUV-a pozostaje 6-cylindrowy turbodiesel.

Q7 stanowi świetne połączenie przestrzeni, komfortu, jakości, nowoczesności i pewnego prowadzenia. Niestety wciąż wymaga kosztownych opcji, aby rzeczywiście spełniło oczekiwania wymagających klientów.

Maciej Struk, tygodnik „Motor"

OCENA ★★★★★

DANE TECHNICZNE	3.0 TDI 245 KM	3.0 TDI 299 KM
Silnik	turbodiesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	2967 cm³	2967 cm³
Układ cylindrów/zawory	V6/24	V6/24
Moc maksymalna	**245 KM**/3500	**299 KM**/3500
Maksymalny moment obrotowy	**500 Nm**/1500	**630 Nm**/1750
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	222 km/h	235 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,2 s	6,0 s
Średnie zużycie paliwa	7,1-7,8 l/100 km	7,2-8,0 l/100 km
CENA	**393 400 ZŁ**	**409 800 ZŁ**

Potężny bagażnik w odmianie 5-osobowej mierzy 806-2075 l, natomiast w 7-miejscowej maleje do i tak świetnych 722-1980 litrów.

W burcie bagażnika przyciski m.in. do rozkładania foteli 3. rzędu.

Mniej sportu, więcej

motor PIERWSZY TEST

Zmiana tonu – elektryczne A390 wprowadza markę Alpine na szersze wody. To samochód, który pozytywnie zaskakuje, lecz nie tam, gdzie można by podejrzewać producenta A110.

Po latach bazowania na A110 marka Alpine poszerza ofertę i zwiększa sprzedaż. W I kwartale 2026 r. do klientów trafiło o ponad 50% więcej aut niż przed rokiem. Obok miejskiego A290 to zasługa nowego, elektrycznego SUV-a (a raczej crossovera) A390, który ma szansę na zajęcie pozycji najpopularniejszego modelu w gamie. Testujemy odmianę GT o mocy 400 KM, czyli ze słabszym z dwóch dostępnych napędów – jest jeszcze 470-konny wariant GTS.

Kierunek: codzienność

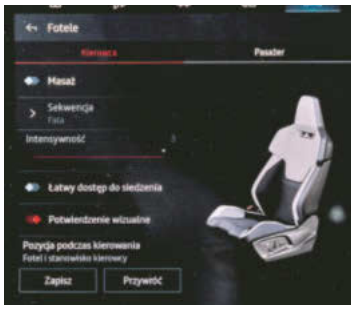
A390 bez wątpienia należy do najbardziej urodziwych SUV-ów i crossoverów – wygląda niczym podniesione 4-drzwiowe coupe. Nie zmusza przy tym do szczególnych wyrzeczeń. Owszem, nadwozie jest niezbyt przejrzyste (niskie szyby, w tym tylna), a wnętrze okazuje się obcisłe, ale zapewnia akceptowalne warunki dla czwórki dorosłych. Podobnie bagażnik: nie ma haków na torby, klapa unosi się za nisko, a próg jest wysoki, ale 532 l pozwala spakować się nawet na dłuższy wyjazd (frunka brak).

Można narzekać, że A390 „odtwarza" układ kokpitu znany już z wielu modeli Renault. W praktyce to zaleta: przejrzysty system z usługami Google i przełącznikami do obsługi podstawowych funkcji niezmiennie należy do wyjątkowo przyjaznych. Wady: sporo lśniących czarnych powierzchni i klawisze wyboru kierunku jazdy zamiast poręczniejszej dźwignienki.

Przede wszystkim Alpine imponuje jednak jakością wykonania. Montaż jest odczuwalnie solidniejszy niż w „renówkach", a wśród materiałów dominują estetyczne okładziny, w tym skóra i metal. Obrazowo – jest tu bardziej premium niż np. w konkurencyjnym BMW X2.

Bez agresji

400-konny napęd (jeden silnik z przodu plus dwa z tyłu) zapewnia A390 więcej niż potrzebne osiągi,



Zarówno standardowe fotele, jak i opcjonalne Sabelty (10 900 zł dopłaty, zamontowane w testowanym aucie) oferują funkcję masażu.

Cyfrowe wskaźniki oferują m.in. widok mapy (Google). Liczne widoki, w tym klasyczne zegary, wysoka czytelność wskazań.

Ładowanie

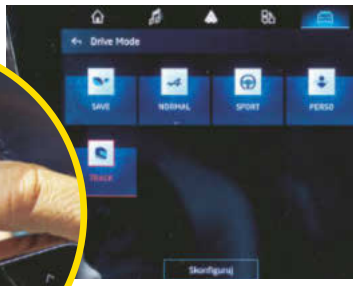
Obie wersje A390 korzystają z dużej baterii 89 kWh i bazują na układzie 400 V. Na pierwszy rzut oka wydajność ładowania DC odstaje od obecnych norm – maksymalna moc wynosi, odpowiednio, 150 i 190 kW. Krzywe ładowania mają jednak korzystny przebieg (w przypadku testowanej wersji GT średnia w zakresie 10-80% to niezłe 126 kW). Niestety podczas dwóch ładowań nieprzygotowanego akumulatora uzyskaliśmy wartości poniżej 100 kW.

stylu i rekreacji

Wymiarami A390 przynależy do klasy kompaktowych SUV-ów (453 cm dł.). Wysoka masa (ponad 2,1 t) podnosi zużycie prądu. Platforma AmpR Medium – m.in. z Nissana Ariyi.

Estetycznie wykończony i porządnie zmontowany kokpit z udanym cyfrowym środowiskiem. Na zdjęciach – dodatkowe instrumenty na kierownicy: regulacja rekuperacji i przycisk trybu pełnych osiągów (OV; trzeba go przytrzymać).

Rozbudowany widok parametrów samochodu, w tym temperatur: akumulatora, opon i hamulców oraz wszystkich silników elektrycznych.



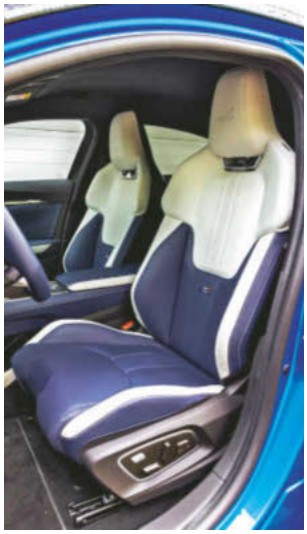
W torowym trybie jazdy – Track – automatycznie włącza się kondycjonowanie (przygotowanie) akumulatora.

a przy tym nie jest wymagający, jeśli chodzi o dozowanie momentu – „pełne uderzenie” następuje dopiero po głębszym wciśnięciu pedału gazu lub przytrzymaniu przycisku OV na kierownicy. I taka jest natura tego auta. Choć układ kierowniczy swoim bezpośrednim przełożeniem i dość silnym wspomaganiem przywodzi na myśl A110, projektanci Alpine skupili się na komforcie oraz przystępnym zachowaniu pod obciążeniem. Nie ma tu skupienia ani poczucia integracji, które znamy z cenionego coupe. Podczas ofensywnej jazdy A390 potrafi zademonstrować nadsterowną charakterystykę, ale nie jest „ostre” ani prowokujące – czuć wtedy wysoką masę, na którą wpływa niemała bateria. W zamian zawieszenie nadzwyczaj wprawnie i cicho wygładza nierówności.

„Pali” jak sportowy wóz

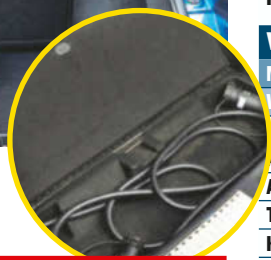
W czerwcowych temperaturach, przy korzystaniu z wszechstronnie regulowanej rekuperacji, A390 nie imponowało efektywnością. W mieście zużycie prądu oscylowało wokół 22-23 kWh/100 km, a na drogach z ograniczeniem do 90 km/h spadało poniżej 20 kWh. Jazda autostradowa – 32,5 kWh. Zapewnia to 270-420 km zasięgu, co w połączeniu ładowaniem z mocą do 150 kW (wersja GTS: 190 kW) daje raczej przeciętny obraz. Plus za możliwość dokupienia ładowarki AC 22 kW.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Porządne fotele, ale po dalekim odsunięciu siedzi się przy słupku, nie przy podłokietniku.

Ograniczone podparcie i miejsce na stopy, dość wąsko, ale akceptowalna ilość przestrzeni.



Spory, 532-litrowy bagażnik bez haków na torby, wysoki próg załadunku, przydatny schowek pod podłogą, np. na kable.

m | PODSUMOWANIE — ALPINE A390 GT

NADWOZIE I WNĘTRZE
- ➕ szlachetne materiały, przyjazna obsługa, spory bagażnik
- ➖ ciasnawe wnętrze, zwłaszcza tył, niezbyt funkcjonalny bagażnik, ograniczona widoczność

UKŁAD NAPĘDOWY
- ➕ wysokie osiągi, wyważona reakcja, duży akumulator, regulacja rekuperacji, dostępność ładowarki AC 22 kW
- ➖ wysokie „spalanie”, przeciętna wydajność ładowania

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE
- ➕ płynność prowadzenia, wysoki komfort tłumienia, niezła zwinność
- ➖ syntetyczne wyczucie układu kierowniczego, odczuwalna masa

WYPOSAŻENIE I CENA
- ➕ bogate wyposażenie seryjne, niezłe możliwości personalizacji, możliwość rozszerzenia gwarancji
- ➖ tylko 2 salony w Polsce, wysoka cena bez rabatu

A390 rozkłada akcenty inaczej, niż przyzwyczaiło nas dotąd Alpine – to przede wszystkim stylowy, porządnie wykonany i komfortowy SUV na co dzień. Wystarczająco funkcjonalny jak na swoje linie. Szybki, ale nie angażujący. Szkoda, że ma niezbyt efektywny napęd. Z aktualnym rabatem i bogatym wyposażeniem należy jednak do propozycji wartych rozważenia.

DANE TECHNICZNE	ALPINE
Silnik	3 x elektryczny
Moc systemowa	400 KM
Systemowy moment obrotowy	661 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./1-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	453/189/151/271 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,0 m/15,2 cm
Masa własna/ładowność	2124/502 kg
Maksymalna masa przyczepy	1350 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	532/1643 l
Pojemność akumulatora (netto)	89 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11 (opc. 22)/150 kW
Opony (egzemplarz testowy)	245/40 ZR21
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,8 s
Średnie zużycie energii	18,7 kWh/100 km
Zasięg	555 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,1 s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,8 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	38,1 m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	36,4 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	57,5 dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,5 dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,3	
Testowe zużycie energii[2]	22,5/19,5/21,0	
Rzeczywisty zasięg	420 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	ALPINE
Model	A390
Wersja	GT
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Czujniki parkowania przód i tył	●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Asystent parkowania	○ (5200)[3]
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Tapicerka skórzana	○ (10 900)[3]
Reflektory matrycowe	●
Nagłośnienie Devialet	○ (5200)
Pompa ciepła	●
Ładowarka AC 22 kW	○ (5200)
Aluminiowe felgi 20"/21"	●/○ (7800)
Lakier metalik/matowy	○ (7000)/○ (17 000)
Cena wersji podstawowej[4]	260 900 zł
CENA	**260 900 ZŁ**

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl miesz. (kWh/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] pakiet; [4] z tym samym napędem, z uwzgl. 38 000 zł rabatu

CENA NA TLE KONKURENTÓW

260 900 zł
Alpine A390 GT
400 KM, 0-100: 4,8 s

269 500 zł
BMW iX2 xDrive30
313 KM, 0-100: 5,6 s

272 700 zł
Cupra Tavascan VZ 4Drive
340 KM, 0-100: 5,5 s

Wybór podobnych SUV-ów jest spory, właśnie dołączył do nich nowy Mercedes GLA – 354 KM i 85 kWh (0-100 km/h w 5,4 s) za 244,5 tys. zł, bardzo oszczędny. BMW jest energożerne i seryjnie ubogie, Alpine – najlepiej wyposażone.

Wersja druga, poprawiona

Silnik R3 z układem miękkiej hybrydy zapewnia dobre osiągi, pracuje cicho i ma powściągliwy apetyt. Szczególnie w trasie.

Starter silnika na tunelu środkowym. Obok umieszczono przyciski m.in. podgrzewania foteli.

Stonic debiutował w 2017 r., a niedawno przeszedł duży lifting. Czy nadal ma szansę w starciu z nowszymi rywalami?

Stonic musi się mierzyć na rynku m.in. z Fordem Pumą czy Renault Capturem. Z zewnątrz upodobnił się do nowszych modeli Kii, otrzymując m.in. zupełnie zmienione pasy przedni i tylny, zaopatrzone w oświetlenie LED-owe. W kabinie nadal dominują twarde plastiki, ale wyglądają one schludnie. Co ważne, podłokietniki wszystkich drzwi są miękkie, a przyjemnie wyściełane fotele cechują się długimi siedziskami.

Największą nowość stanowią dwa ekrany 12,3", będące standardem w wersji GT Line. Mają ładną grafikę i niezłą rozdzielczość, jednak ten centralny nie działa zbyt szybko. Poza tym z Android Auto/Apple CarPlay łączy się tylko przewodowo. Obsługę ułatwiają fizyczne elementy oraz panel zwany Multimode Touch Display. Raz zapewnia on dostęp do pokrętła głośności i menu multimediów, a raz odpowiada za 1-strefową klimatyzację.

Silnik R3 z układem MHEV (115 KM) to jasny punkt Stonica. Pracuje kulturalnie i wyróżnia się dużym animuszem na średnich i wysokich obrotach. Pewną słabość wykazuje jedynie do ok. 2000 obr./min. Osiągi? Prędkość 100 km/h według pomiarów Kia uzyskuje w 10,5 s, a 140 km/h – w 20,1 s. Przy tym jej silnik do pary ma sprawną przekładnię 7 DCT i zużywa niewielkie ilości paliwa (ok. 8 l/100 km w mieście i 4,6 l poza nim).

Wraz z premierą odnowionego Stonica wyeliminowano największą wadę jego układu jezdnego, czyli irytującą tendencję do galopowania. W efekcie komfort wyraźnie wzrósł i jak na niewielkiego crossovera jest bardziej niż zadowalający.

Podobnie jak prowadzenie. Stonic wyróżnia się lekkością na drodze, stabilnością i przyjemnie zestrojonym układem kierowniczym. W efekcie to nadal mocny rywal wśród miejskich crossoverów, choć testowany wariant drogo się ceni.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

Dwa ekrany na szczycie kokpitu to standard odmiany GT Line. Obsługa, m.in. dzięki licznym fizycznym elementom, jest łatwa. Z lewej: panel Multimode Touch Display.

Fotel kierowcy bez regulacji lędźwiowej, ale wygodny i z niezłym trzymaniem. Przestrzeń z tyłu typowa dla miejskich crossoverów.

Kia Stonic z tyłu wygląda zupełnie inaczej niż model sprzed liftingu. Pod pokrywą skrywa bagażnik o pojemności 332-1135 l.

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	benzynowy, turbo
Układ/pojemność skokowa	R3/**998 cm³**
Moc maksymalna	**115 KM**/6000
Maksymalny moment obrotowy	**200 Nm**/2000
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	416/176/152 cm
Rozstaw osi	258 cm
Masa własna/ładowność	1195/515 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	332/1135 l
Poj. zbiornika paliwa	45 l (Pb 95)
Opony	205/55 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	182 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,8 s
Średnie zużycie paliwa	5,3-5,6 l/100 km
Zasięg	800-840 km
CENA	**117 790 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

\+ Dobry ogólny komfort, stabilne prowadzenie, zużycie paliwa, praca silnika, spory bagażnik, łatwa obsługa

– Cena zakupu, łączność ze smartfonami

Stonic to zaskakująco nowoczesne i dopracowane auto. Niestety, w testowanej wersji kosztuje sporo.

Mercedes GLC 450 d 4Matic
Silnik: turbodiesel, R6, 2989 cm³
Moc maksymalna: 367 KM

Przyjemność bez wyrzu

Powolny zmierzch diesla to wielka strata dla motoryzacji, co najlepiej pokazują dwaj

Silnikowi z zapłonem samoczynnym grozi wyginięcie. Szczególnie rzadkie stały się jednostki sześciocylindrowe o dużej pojemności, które oferuje już tylko kilku producentów, głównie z drogiego segmentu premium. Chwalebnym wyjątkiem jest tutaj Mazda.

Japończycy jak zwykle podążają własną drogą i w całkiem przystępnej cenie proponują model CX-60 e-Skyactiv D 254 ze wspaniałym sześciocylindrowym dieslem. Bogato wyposażony SUV klasy średniej z tym prestiżowym silnikiem jest dostępny już od 256 700 zł.

Co rodzi pytanie, czy trzeba sięgać po znacznie droższy model klasy premium? Mercedes GLC 450 d 4Matic podejmuje to wyzwanie, choć cenowo (kosztuje od 351 400 zł) plasuje się w innej lidze niż Mazda. Ale właśnie to czyni ten pojedynek tak interesującym: który z tych masywnych SUV-ów z silnikiem Diesla okaże się rozsądniejszym wyborem?

Zapas przestrzeni

Choć Mazda sprawia wrażenie bardziej okazałej, to zapewnia więcej przestrzeni jedynie z przodu. Kierowca i pasażer Mercedesa nie podróżują w ścisku, ale w porównaniu z rywalem mają mniejszą swobodę ruchów i bardziej ogranicza ich tunel środkowy. Z tyłu GLC oferuje natomiast mnóstwo miejsca na kolana i nieco więcej centymetrów nad głowami.

Niemiecki SUV przekonuje również obszerniejszym bagażnikiem. Za tylnymi siedzeniami mieści 620 l bagażu. Ale CX-60 z kufrem o standardowej pojemności 570 l to też prawdziwy samochód turystyczny. Po złożeniu kanapy w japońskim modelu przewieziemy aż

Mercedes GLC 450 d 4Matic

GLC nie jest może najprzestronniejszym SUV-em w segmencie, lecz z pewnością jednym z najszlachetniej wykończonych.

Mercedes oferuje wiele trybów jazdy, zmienianych wygodnie pod ekranem.

Można wybrać program do poruszania się po nieutwardzonych drogach.

Mazda CX-60 e-Sk. D 8AT AWD
Silnik: turbodiesel, R6, 3283 cm³
Moc maksymalna: 254 KM

tów sumienia

znakomici przedstawicieli tej technologii: CX-60 i GLC z 6-cylindrowymi silnikami.

1726 l, czyli o 46 l więcej niż maksymalnie w Mercedesie.

Duża przewaga drogiego SUV-a klasy premium w tej kategorii wynika jednak z dwóch powodów, które mają większe znaczenie niż przestronność. Wnętrze niemieckiego modelu robi wrażenie zdecydowanie wyższej jakości, co przynajmniej częściowo uzasadnia ogromną różnicę w cenie. Ponadto Mercedes przygotował dla GLC znacznie szerszy arsenał systemów wspomagających kierowcę oraz wiele dodatkowych funkcji zwiększających bezpieczeństwo – choć niektóre z nich wymagają dopłaty. W Maździe takie rozwiązania, jak system Pre-Safe czy automatyczne parkowanie, w ogóle nie są dostępne.

Wysokie oczekiwania

Ilekroć w porównaniu bierze udział Mercedes, zwycięzca w kategorii komfortu jest niemal z góry przesądzony. W tym przypadku nie jest inaczej. Wystarczy spojrzeć na fotele: podczas gdy Mazda oferuje dość słabo wyprofilowane siedzenia ze stosunkowo krótkim podparciem ud, opcjonalne fotele GLC z szerokim zakresem regulacji bardzo dobrze trzymają ciało. Z tyłu sytuacja się jednak odwraca. Kanapa CX-60 jest wygodniejsza, przekonuje bardziej ergonomicznym kształtem i przyjemnym obiciem.

Jeszcze wyraźniejsze różnice ujawnia komfort zawieszenia. Mercedes wyposażony w „pneumatykę" z adaptacyjnymi amortyzatorami (16 060 zł ze skrętną tylną osią) ma zdecydowaną przewagę na wybojach.

Podczas gdy Mazda miejscami dość sztywno i niezgrabnie pokonuje nierówności, GLC skutecznie wybiera niemal wszystkie niedoskonałości asfaltu. Jego ostateczne

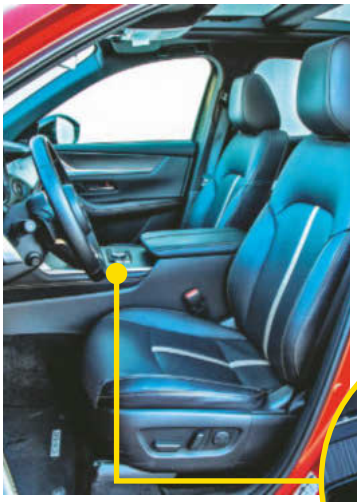
Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D 254 KM 8AT AWD Homura

Z przodu CX-60 jest więcej miejsca na łokcie niż u rywala. Kabinę SUV-a z Japonii wykończono estetycznymi materiałami.

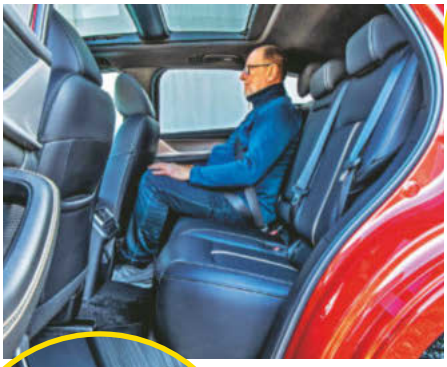
Przełącznik trybów jazdy umiejscowiono wygodnie przed dźwignią automatu.

Bardzo czytelne cyfrowe wskaźniki. Trzy tryby jazdy do wyboru.

Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D 254 KM 8AT AWD Homura



Fotele mogłyby być lepiej wyprofilowane, czuć to głównie podczas dłuższych podróży. Dogodny panel do zarządzania menu ekranu.



Jak na tak duży samochód, ilość miejsca w drugim rzędzie Mazdy okazuje się jedynie przeciętna. Siedzenia wersji Homura i wyższych seryjnie pokrywa skóra nappa.

Wszystkie CX-60 poruszają się na 20-calowych felgach.

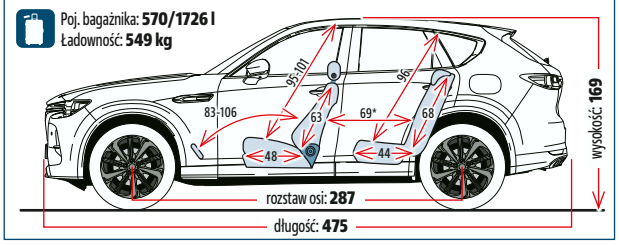
Bazowo (570 l) mniejszy kufer niż w GLC, po złożeniu kanapy – większy (1726 l).

MAZDA CX-60 3.3 e-SKYACTIV D 254 KM 8AT AWD EURO NCAP ★★★★★

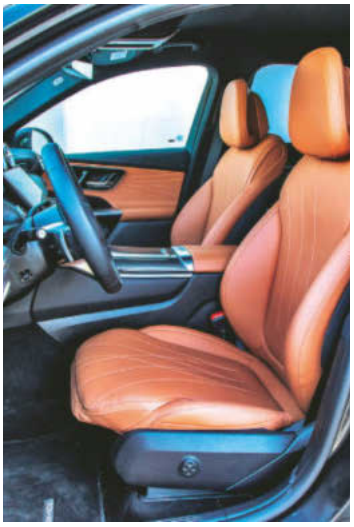
Poj. zbiornika paliwa: **58 l**
Teoretyczny zasięg: **1070-1110 km**

Szerokość: **189 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **150/144 cm**

Poj. bagażnika: **570/1726 l**
Ładowność: **549 kg**



Mercedes GLC 450 d 4Matic



Fotele mają szeroki zakres regulacji. Sztuczna skóra: 1295-2159 zł, naturalna ok. 10 tys., nappa: 15-16 tys. zł.

GLC jest nieco węższe, ale z tyłu zapewnia więcej miejsca na kolana. W obydwu SUV-ach tylne podłokietniki oferują uchwyty na napoje.

Testowane opony: 235/55 R19 z przodu i 255/50 R19 z tyłu.

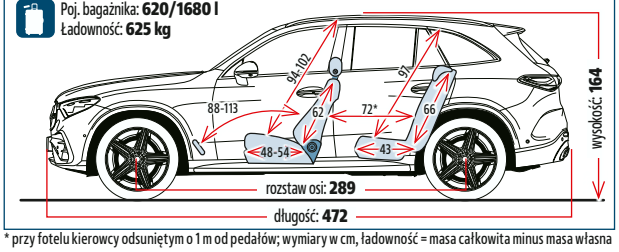
Pojemność 620-1680 litrów. Trójdzielne oparcie kanapy – w obydwu SUV-ach.

MERCEDES GLC 450 d 4MATIC EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **62 l**
Teoretyczny zasięg: **1000 km**

Szerokość: **193 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/144 cm**

Poj. bagażnika: **620/1680 l**
Ładowność: **625 kg**



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

zwycięstwo w tej kategorii pieczętuje znacznie lepsza izolacja akustyczna. W Maździe wyraźniej słychać przede wszystkim szum wiatru i odgłosy pracy zawieszenia.

Wspaniałe diesle

Przejdźmy do sedna, czyli do znakomitych i w obu przypadkach wyposażonych w układ mild hybrid sześciocylindrowych silników wysokoprężnych z turbo. Jednostka Mazdy o pojemności 3,3 l generuje 254 KM mocy i 550 Nm momentu obrotowego. Na postoju pracuje dyskretnie, ale przy umiarkowanych obrotach imponuje przyspieszeniem. Ten duży, ciężki SUV rozpędza się do „setki" w 7,5 s i powyżej tej prędkości wciąż porusza się dynamicznie.

Zasadniczo świetna Mazda ma jednak poważny problem, a jest nim Mercedes GLC 450 d. W porównaniu z jego znakomitym silnikiem japońska jednostka niemal blednie. Dysponujący 750 Nm momentu i mocą 367+23 KM, ten 3-litrowy silnik wysokoprężny uderza z ogromną siłą.

GLC rusza praktycznie bez zwłoki i z imponującą lekkością pokazuje pełnię możliwości – Mercedes potrzebuje 5,4 s na przyspieszenie do 100 km/h. Niemiecka jednostka pracuje płynniej i ciszej niż japońska. GLC to dowód na kunszt niemieckich konstruktorów silników Diesla.

Samodzielnie opracowane przez producentów automaty w obu modelach nie są całkowicie pozbawione wad. Przekładnia Mazdy nie jest wzorem spontaniczności, a podczas hamowania i towarzyszącej mu redukcji biegów wyraźnie słychać wycie silnika elektrycznego.

9-stopniowy automat Mercedesa również miewa humory, raz reaguje nieco ospale, by po chwili wpaść w niepotrzebny pośpiech i nerwowe żonglowanie biegami. Pomimo imponujących osiągów oba modele zaskakują natomiast umiarkowanym „apetytem". Mazda w naszym teście zużyła 6,9, a Mercedes 7 l/100 km.

Dobrze ukryta masa

Choć rozmiary japońskiego auta sugerują coś innego, CX-60 ujawnia zaskakująco dobre właściwości jezdne na krętych odcinkach. Co prawda podczas dynamicznej jazdy nadwozie Mazdy wyraźnie się kołysze, ale jednocześnie samochód skręca zwinnie i pozwala na pokonywanie łuków z wysoką prędkością. Nie można zapomnieć, że mamy tu do czynienia z pojazdem o masie prawie 2 ton.

Rywal ze Stuttgartu podnosi jednak poprzeczkę jeszcze wyżej. Choć GLC

nieco nerwowo reaguje na ruchy kierownicą, a jego układ wszystkich kół skrętnych pracuje z niemal przesadną bezpośredniością, to ten 2,1-tonowy pojazd zachwyca wyjątkowo precyzyjnym prowadzeniem i wytrzymuje niezwykle duże siły poprzeczne.

Mercedes każdą zmianę kierunku wydaje się wprowadzać z całkowitą lekkością i przenosi ogromne rezerwy mocy na asfalt niemal bez uślizgu. Neutralne prowadzenie i krótkie drogi hamowania pokazują, że nie zaniedbano także kwestii bezpieczeństwa.

Trzeba jednak uczciwie przyznać, że testowany egzemplarz GLC wyposażono w wiele kosztownych rozwiązań poprawiających zwinność. Mamy tu na myśli zawieszenie o regulowanej twardości, układ wszystkich kół skrętnych oraz specjalne, 19-calowe sportowe opony o różnej szerokości na każdej osi. Choć dodatki te są dość drogie, to spełniają swoją rolę i zapewniają Mercedesowi zwycięstwo w kategorii dynamiki.

Duża dopłata

Mercedes jest pod każdym względem droższy. Testowane wersje obu aut dzieli aż 66 700 zł, testowane auta – ponad 150 tys. zł. Właściciel GLC więcej zapłaci także za serwisowanie i ubezpieczenie. Za Mazdą dodatkowo przemawia zdecydowanie korzystniejsza gwarancja producenta.

TEKST: M. KÜHLER, ZDJĘCIA: D. LOOF

DANE TECHNICZNE	MAZDA	MERCEDES
Silnik	turbodiesel + el.	turbodiesel + el.
Pojemność skokowa	**3283 cm³**	**2989 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R6/24	R6/24
Moc maksymalna	**254 KM**/3750	**367 KM**/4000
Maks. moment obrotowy	**550 Nm**/1500	**750 Nm**/1350
Napęd	4x4	4x4
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	475/189/169 cm	472/193/164 cm
Rozstaw osi	287 cm	289 m
Prześwit	17,5 cm	14,5 cm
Średnica zawracania	10,8 m	11,8 m
Masa/ładowność	1967/549 kg	1995/625 kg
Masa przyczepy z hamulcem	2500 kg	2500 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	570/1726 l	620/1680 l
Poj. zbiornika paliwa	58 l (ON)	62 l (ON)
Opony	235/50 R20	235/60 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	219 km/h	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,4 s	4,7 s
Średnie zużycie paliwa	5,2-5,4 l/100 km	6,2 l/100 km
Zasięg	1070-1110 km	1000 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,0** s →	**2,1** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,5** s →	**5,4** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**13,5** s →	**9,6** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**34,7** m ↗	**34,0** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,2** m ↗	**34,3** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**59,0** dB →	**58,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB →	**64,0** dB ↗
Poziom hałasu przy 130 km/h	**70,0** dB →	**68,0** dB ↗
Okrążenie toru testowego	**1:49,2** min	**1:46,5** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**63,0** km/h	**61,5** km/h
Testowe zużycie paliwa	**6,9** l/100 km	**7,0** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**840** km	**880** km

WYPOSAŻENIE/CENY	MAZDA	MERCEDES
Model	CX-60	GLC
Wersja	3.3 e-S. D 254 Hom.	450 d 4Matic
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/○ (2590)
Asyst. znaków drog./zapob. kolizji	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-str.	●/–/–	●/–/○ (3857)
Nawigacja/ładowarka indukc.	●/○ (12 900)[1]	●/●
Kamery cofania/360°	●/○ (12 900)[1]	●/○ (2648)
Aktywny tempomat/head-up	●/●	○ (2303)/○ (5699)
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (5900)/●	○ (8174)/○ (4605)[1]
Tapicerka z ekoskóry/skórzana	–/●	○ (1295)/○ (9440)
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●	●/○ (2015)/○ (1784)
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/○ (12 900)[1]	●/●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/–/●	●/○ (4217)/○ (8635)
Lakier metalik	○ (3900)	○ (5002)
Cena wersji podstawowej[2]	256 700 zł	351 400 zł
CENA	**284 700 ZŁ**	**351 400 ZŁ**

Gdy dokupi się do Mazdy pakiet za 12 900 zł, a do Mercedesa elementy seryjne w CX-60, cena japońskiego SUV-a wzrośnie do 297 600 zł, a niemieckiego – do ok. 410 tys. zł.

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

m PUNKTACJA – SUV-Y KLASY ŚREDNIEJ

SUV-Y I CROSSOVERY

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	MAZDA	MERCEDES
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	25	27
Wykończenie i ergonomia	10	7	8
Wyciszenie	10	5	6
Multimedia i obsługa	10	9	9
Bagażnik	30	18	19
SUMA	110	64	69

System multimedialny Mazdy nie okazuje się tak zaawansowany jak ten zamontowany w Mercedesie, za to japoński SUV ujmuje przyjaźniejszą, w mniejszym stopniu dotykową obsługą.

UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	16	21
Praca silnika	10	8	9
Skrzynia biegów/napęd	10	8	9
Zużycie paliwa	30	21	21
SUMA	80	53	60

Japończycy zaoferowali w CX-60 naprawdę świetnego diesla, ale trafili na trudnego rywala – mocarna jednostka wysokoprężna pracująca pod maską Mercedesa to klasa dla siebie.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	21	24
Komfort jazdy	30	21	27
Układ kierowniczy	10	7	8
Hamulce	20	13	13
SUMA	90	62	72
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	179	201
MIEJSCA		2	1

Zawieszenie Mercedesa, w testowanym samochodzie wyposażone w opcjonalną „pneumatykę" – bardzo kosztowną, ale i wyjątkowo skuteczną – zostawia na przegranym polu nawet bardzo dopracowany układ jezdny konkurencyjnej Mazdy.

WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	23	16
Poziom wyposażenia	30	17	14
Systemy bezpieczeństwa	30	20	15
Wyposażenie dodatkowe	10	3	6
SUMA	120	63	51
RAZEM	400	242	252
MIEJSCA		2	1

Dwie różne ligi cenowe. Nie dość, że opisywane CX-60 jest o prawie 67 tys. zł tańsze niż GLC, to oferuje przy tym znacznie bogatsze wyposażenie standardowe.

m motor PODSUMOWANIE

To prawda, Mercedes GLC 450 d 4Matic jest (zbyt) drogi. Ale ma też niepodważalne zalety, jak wyjątkowy komfort oraz silnik, który jest prawdziwą perełką. Ponadto GLC zadowoli nawet kierowców o wysokich wymaganiach co do dynamiki jazdy. Mazda CX-60 e-Skyactiv D 254 AWD nie jest jednak przegranym. To dzieło japońskiego designu oferuje dużo miejsca, nieco oszczędniejszą sześciocylindrową jednostkę, równie przyjemne prowadzenie i przede wszystkim bezkonkurencyjny stosunek ceny do jakości przy umiarkowanych kosztach eksploatacji – to naprawdę mocne drugie miejsce.

Do wyboru są cztery rodzaje zegarów – trzy okrągłe i jeden bardziej nietypowy.

Coraz atrakcyjniejszy

Nieraz mówi się o samochodach, że mimo upływu lat od debiutu nie tracą na atrakcyjności. Ale Hyundai i20 to inny przypadek – on z czasem staje się wręcz coraz lepszą propozycją.

Zaprezentowany w 2020 roku Hyundai i20 trzeciej generacji zerwał z niewyróżniającym się designem poprzednika i zyskał o wiele bardziej wyrazisty wygląd, zachowując przy tym atuty drugiej generacji, a nawet zyskując nowe. Po 3 latach auto przeszło lekką modernizację – odświeżono nadwozie (nowe zderzaki, logo przeniesione z grilla na maskę) i wnętrze (wcześniej miało np. dwa wejścia USB-A z przodu i jedno z tyłu, potem z przodu zostało jedno USB-A, a pozostałe zamieniono na nowsze USB-C).

I prawdę mówiąc, nie trzeba było robić wiele więcej. Testowany Hyundai mimo kilkuletniego stażu rynkowego nie odstaje od nowszych konkurentów. Nie tylko designem.

Wykorzystane centymetry

Choć większość samochodów, w tym także rywale i20, z generacji na generację rośnie, nienajnowszy Hyundai pozostaje jednym z większych aut miejskich. 406,5 cm długości i rozstaw osi jak w Daewoo Nubirze czy Skodzie Octavii II (257 cm) zapewniają dużo przestrzeni w środku. Osoby mierzące ok. 190 cm mieszczą się nie tylko na odsuwanym daleko w tył fotelu kierowcy i obok, ale także na kanapie – i wszędzie mogą liczyć na wygodne siedzenia z długimi, dobrze podpierającymi uda siedziskami.

Bagażnik ma niezłe 352 l pojemności, haczyk na burcie, ruchome dno z siatką mocującą bagaż, głęboką wnękę poniżej i dwa uchwyty do zamykania klapy.

Wystarczający wybór?

Pod maską tej generacji i20, nie licząc sportowej wersji N, przewijały się różne silniki. Od wolnossących 1.2 (79/84 KM) przez 1.0 turbo aż po 1.0 t mild hybrid (wszystkie 100-konne). Do dziś uchował się tylko 1.0 turbo, i to o mocy zmniejszonej do 90 KM.

Niejedna osoba życzyłaby sobie większej gamy silników, ale można przynajmniej wybrać skrzynię: 6-biegową ręczną lub 7-stopniową automatyczną. Trzeba jednak przyznać, że – zestawiony w testowanym aucie ze sprawnym dwusprzęgłowym automatem – 90-konny silnik zupełnie wystarcza w miejsko-podmiejskiej eksploatacji. Nie ma też problemu z rozpędzeniem Hyundaia do prędkości autostradowej (choć przyspieszenie od 100 do 140 km/h trwa ponad 14 s) i utrzymuje ją bez większego wysiłku i hałasu. Mocy brakuje głównie przy próbach wyprzedzania na jednopasmowych drogach.

Skrzynia 7DCT ułatwia poruszanie się w miejskich korkach, ale podnosi spalanie w takich warunkach do 8,4 l. W trasie wystarcza za to 5 l (autostrada – 8,5-9 l), więc średni wynik (6,7 l) nie jest wysoki.

Funkcjonalny, przyjazny w obsłudze tworzyw (poza podłokietnikami), ale tanio. I ekran wskaźników, i centralny

Ale wysoka nie jest przede wszystkim cena miejskiego Hyundaia. Aktualnie obniżona o 18 tys. zł w bardzo przyzwoicie wyposażonej bazowej odmianie Pure i o 20 tysięcy w pozostałych. Dzięki temu cennik otwiera kwota 73 200 zł zaliczająca i20 do paru najtańszych modeli w klasie, a testowany, najwyższy wariant Smart kosztuje rozsądne 88 700 zł. Oferując przy tym wyjątkowo bogatą jak na ten segment specyfikację.

TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

Czarny dach to część pakietu Design za 4500 zł (m.in. z felgami 17").

kokpit i20 wykonano z twardych nie prezentują się one przesadnie mają 10,25 cala przekątnej.

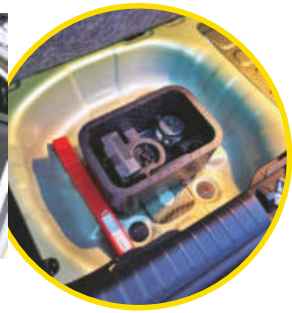
Fotele są wygodne i bardzo duże jak na miejskie auto. Sporo miejsca, wzdłużnie regulowany podłokietnik.

Z tyłu mieszczą się osoby mierzące do 185 cm, ale o przestrzeń na nogi muszą prosić jadących przed nimi.

Menu systemu multimedialnego zostało przytomnie zorganizowane i okazuje się łatwe do opanowania.

Topowa wersja i20 oferuje bardzo dobrze zlokalizowaną ładowarkę indukcyjną.

Bagażnik ma przyzwoite jak na ten segment 352 l pojemności. 8-centymetrowy próg 71 cm nad ziemią.



Ruchome dno z praktyczną siatką mocującą, niżej jest jeszcze duża wnęka.

Litrowy silnik R3 z turbo to w tej klasie norma, ale rywale nieraz oferują też mocniejsze warianty. Osiągi i zużycie paliwa – na przeciętnym poziomie.

DANE TECHNICZNE	HYUNDAI
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**998 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	**90 KM**/4800
Maksymalny moment obrotowy	**172 Nm**/1500
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./7-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	407/178/145/257 cm
Średnica zawracania/prześwit	10,4 m/14,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1095/530/910 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	352/1165 l
Poj. zbiornika paliwa	40 l (Pb 95)
Opony	195/55 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	179 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,8 s
Średnie zużycie paliwa	5,6-6,1 l/100 km
Zasięg	650-710 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**4,3** s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	**12,4** s	→
Przyspieszenie 0-140 km/h	**26,6** s	↘
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,5** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**38,3** m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,1** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,5** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,4**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**8,4/5,0/6,7**	
Rzeczywisty zasięg	**590** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	HYUNDAI
Model	i20
Wersja	1.0 T-GDI 7DCT Smart
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○(4900)[3]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	●/○(4900)[3]
Nawigacja/kamera cofania	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●
Aluminiowe felgi 16"/17"	●/○(4500)[3]
Lakier metalik/czarny dach	○(2400)/○(4500)[3]
Cena wersji podstawowej[4]	73 200 zł
CENA	**88 700 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

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

88 700 zł
Hyundai i20 1.0 T-GDI 7DCT Smart
90 KM, 0-100: 12,8 s

113 900 zł
Seat Ibiza 1.0 TSI 115 DSG FR
115 KM, 0-100: 9,9 s

Nie licząc Suzuki Swifta, konkurenci oferują automat w mocniejszych (i droższych) wersjach. W bazowej tańsze od i20 są tylko Sandero i MG3, w topowej tylko Dacia.

m PODSUMOWANIE

\+ Atrakcyjny wygląd, niska cena, praktyczne wnętrze, wystarczający napęd, 5 lat gwarancji bez limitu km

– Ograniczony wybór wersji silnikowych

Hyundai i20 to wciąż jedna z lepszych propozycji w segmencie, do tego teraz dostępna w niskiej cenie.

M jak maksimum radości z jazdy

M2 CS

motor TEST NA TORZE

Przednia oś kurczowo trzyma się asfaltu. M2 CS reaguje na zmiany kierunku bez mgnienia zawahania.

Podczas gdy świat zajmują ceny ropy, BMW wprowadza M2 CS – brutalną maszynę stworzoną do czerpania czystej frajdy z jazdy.

Początki nie zawsze są trudne. Czasami to zakończenie wyjątkowo daje się we znaki. Tak było z naszym testem BMW M2 CS. Gdy nadszedł czas pożegnania i wóz ruszył z powrotem do centrali, z nostalgią obserwowaliśmy, jak ta kompaktowa rakieta znika za linią horyzontu. Aby wyjaśnić nasz entuzjazm, musimy jednak cofnąć się do początku.

Szybkie, ale nie spartańskie

Nie ma na świecie lepszego miejsca do testu sportowych kompetencji samochodu niż tor Nürburgring – zwłaszcza gdy to wóz niemieckiej produkcji. Wcześniej BMW tradycyjnie poddaliśmy jednak standardowej procedurze obejmującej pomiary osiągów. Już same liczby plasują je w ścisłej czołówce sportowych aut. Sprint do 200 km/h trwa 10,8 s, a hamowanie ze 100 km/h na zimnym układzie kończy się po oszałamiających 31,3 m. Po rozgrzaniu tarcz M2 CS potrzebuje już tylko 30,2 m. Testowany egzemplarz wyposażono jednak w opcjonalne węglowo-ceramiczne hamulce. Do tego, czy są nieodzowne podczas częstych wizyt na torze, jeszcze wrócimy.

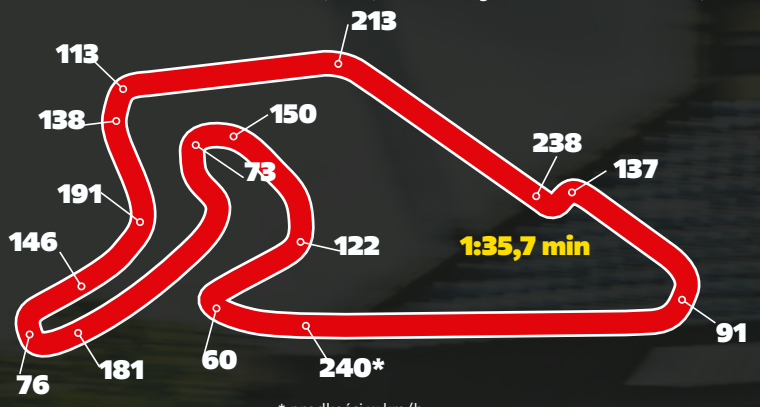
Trasę na „Ring" wykorzystujemy na dokładniejsze przyjrzenie się wnętrzu limitowanej „M-dwójki". Z przodu postawiono na doskonale wyprofilowane karbonowe kubełki, które dobrze trzymają w zakrętach, a przy tym zaskakują komfortem. Ma się wrażenie, jakby siedziało się tu dwa poziomy niżej niż w pozostałych coupe serii 2, co gwarantuje doskonałą integrację z samochodem. M2 CS oferuje też wiele funkcji z zakresu dynamiki, takich jak pomiar czasu okrążenia czy analizator driftu, a także liczne możliwości regulacji zawieszenia, kontroli trakcji, układu kierowniczego czy szybkości zmiany biegów. Kolejne wyróżniki: elementy z włókna węglowego

Opcjonalne węglowo-ceramiczne hamulce – zdecydowanie przydatne na torze. Pełne hamowanie oznacza brutalne przeciążenia.

Podwójnie doładowana rzędowa „szóstka" urzeka brzmieniem, dynamiką i precyzyjnym dozowaniem mocy.

Wysoka półka

M2 CS robi wrażenie zarówno prędkościami w zakrętach, jak i na prostych skróconej, sprinterskiej pętli GP toru Nürburgring (3,629 km). Kilka czasów dla porównania: obecne 911 Turbo S (992 po liftingu, 711 KM) – 1:33,4 min, BMW M3 CS (550 KM) – 1:36,2 min, BMW M5 (727 KM) – 1:37,15 min, Mercedes-AMG GT 63 4Matic+ (585 KM) – 1:37,8 min, Ford Mustang Dark Horse (453 KM) – 1:42,9 min.



* prędkości w km/h

Niezwykle niska pozycja, karbonowe „kubełki" stabilnie trzymają ciało i zapewniają komfort na co dzień.

Czerwone przełączniki służą do ekspresowej aktywacji ulubionych ustawień auta – np. „ostrej" konfiguracji.

DANE TECH.	BMW
Silnik	benz., biturbo
Pojemność skokowa	2993 cm³
Układ cylindrów/zawory	R6/24
Moc maksymalna	530 KM/6250
Maks. moment obrotowy	650 Nm/2750
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa
Długość/szerokość/wys.	459/188/140 cm
Rozstaw osi	275 cm
Masa własna	1671 kg
Opony (przód; tył)	275/35 R19; 285/30 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	302 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,8 s
Średnie zużycie paliwa	10,0 l/100 km
CENA OD	**520 000 ZŁ**

Dopracowana ergonomia i wysoka jakość wykończenia, z licznymi powierzchniami z włókna węglowego.

oraz gruby, obszyty antypoślizgową Alcantarą wieniec kierownicy z centralnym znacznikiem.

W drodze na tor daje się odczuć, że mimo sportowej aury M2 CS nie męczy przesadną sztywnością. Wręcz przeciwnie: pomimo ograniczonego skoku zawieszenia i twardo zestrojonych adaptacyjnych amortyzatorów oferuje zaskakująco przyzwoity komfort tłumienia.

Torowy głód

Ale swoje prawdziwe oblicze CS ujawnia po wjechaniu na skróconą pętlę Grand Prix legendarnego toru w górach Eifel. W dniu testów obiekt nie prezentuje się z najlepszej strony. Na zakręcie AMG-Arena wciąż zalega trochę brudu po niedawnej imprezie. Już podczas pierwszych, zapoznawczych okrążeń naszą uwagę zajmuje jednak co innego – BMW robi wrażenie na każdym metrze. Zachwyca sztywnością konstrukcji i zestrojeniem zawieszenia, i to na długo przed zbliżeniem się do granic swoich możliwości. Właśnie te cechy stanowią kluczowe elementy układanki decydującej o osiągach auta sportowego, szczególnie na tak wymagającym torze.

Dzięki swojej przyjaznej charakterystyce M2 CS błyskawicznie budzi w kierowcy ogromną pewność siebie. Prowadzi się lekko i intuicyjnie, każda reakcja jest czytelna i powtarzalna. Po dodaniu gazu samochód niezwykle płynnie przechodzi w nadsterowność. W pełni przewidywalnie odpowiada na zmianę obciążenia i mimo napędu na tył imponuje przy tym znakomitą trakcją. Niewzruszony pozostaje również przy bezceremonialnym przejeździe przez tarki.

Nawet z wyłączonymi systemami wsparcia CS pozostaje bardzo przystępne i godne zaufania. Do tego oferuje precyzyjny jak skalpel układ kierowniczy, który ułatwia „składanie" auta w najbardziej wymagających sekwencjach zakrętów. Zapewnia naturalne komunikaty zwrotne i oczarowuje nie tylko bezpośredniością, ale też tak rzadko spotykaną w tych czasach szczerością. Bez przesadnej nerwowości, bez zakłóceń powodowanych siłami napędowymi. Po prostu trudno oczekiwać czegoś więcej.

Z radością zbliżamy się do limitów „beemki". Wtedy najbardziej uderza fenomenalna przyczepność przedniej osi: ważące niespełna 1700 kg coupe błyskawicznie odpowiada na skręt, pozwala się dokładnie ustawiać zarówno w ciasnych, jak i długich zakrętach i praktycznie nie zdradza oznak podsterowności. Opracowane specjalnie dla M2 CS opony Pirelli bezlitośnie wgryzają się w asfalt. W naprzemiennych łukach BMW imponuje zwinnością i „pożera" kolejne zakręty z ogromnym apetytem. Niezależnie od tempa z łatwością pokonuje nawet najbardziej wymagające sekcje.

A skoro mowa o prędkości, to trzeba wspomnieć o fantastycznym układzie napędowym. Pod maską M2 CS „bije" 6-cylindrowe serce doładowane dwiema turbosprężarkami mono-scroll. 530-konna jednostka zapewnia mocne przyspieszenie już od niskich obrotów, a wraz z podnoszeniem się wskazówki obrotomierza funduje potężny zastrzyk siły napędowej, którą można precyzyjnie dozować. Z silnikiem doskonale współgra 8-stopniowy automat. Zmiany biegów są wyraźnie odczuwalne jako lekkie szarpnięcia, co zapewnia kierowcy dodatkową informację zwrotną. Do tego dochodzi rasowa oprawa dźwiękowa: głębokie basowe pomruki przy niskich obrotach i zachrypnięty, metaliczny łoskot w górnym zakresie skali obrotomierza tylko potęgują emocje.

Imperium M w formie

Subiektywne wrażenia znajdują potwierdzenie w pomiarach – na końcu długiej prostej BMW rozwija 240 km/h, po czym swój potencjał pokazują absurdalnie wytrzymałe hamulce, które w jednej chwili spowalniają samochód do 60 km/h.

Czas na ostateczny wynik. Po emocjonującym okrążeniu stoper wskazuje fantastyczny czas 1:35,7 min. Rzadko kiedy serce kierowcy i sprzęt pomiarowy są tak zgodne: M2 CS to jeden z najwspanialszych modeli BMW wszech czasów. Nic dziwnego, że już się wyprzedało – ale wciąż można kupić 480-konną „M-dwójkę", z napędem na tył lub 4x4.

TEKST: MARCEL KÜHLER, ZDJĘCIA: FRANK RATERING

W tym roku pracę może stracić

Sytuacja w motoryzacyjnej branży

motor ANALIZA

Spadające dochody, rosnąca presja z Chin i niestabilne przepisy to tylko część problemów branży motoryzacyjnej w Europie.

Przemysł samochodowy jest kluczowym sektorem europejskiej gospodarki – zapewnia 13 mln miejsc pracy i generuje 7% unijnego PKB. Niestety każde z poprzednich lat upłynęło pod znakiem setek tysięcy zwolnień. I nic nie wskazuje, by trend miał się szybko odwrócić, bo kolejne marki zapowiadają albo zamykanie, albo daleko idące restrukturyzacje czy relokacje produkcji.

Polska może na tym stracić, ale także skorzystać. Mercedes ogłosił, że zamknie swoją fabrykę w Ludwigsfelde pod Berlinem do końca 2029 roku i przeniesie produkcję elektrycznych furgonetek e-Sprinter do nas, inwestując ponad 1,5 mld zł w fabrykę w Jaworze.

Przyczyn zmieniającej się sytuacji jest wiele – nie ograniczają się jedynie do ekspansji chińskich marek w Europie. Nie można zapominać, że biznes części marek z naszego kontynentu mocno opierał się o produkcję i sprzedaż w Kraju Środka. Tyle że na przestrzeni ostatniej dekady wiele się zmieniło. Nie dość, że Chińczycy odeszli od samochodów z napędem spalinowym (a głównie te oferowały im „nasze" marki), to chętniej wybierają auta rodzimej produkcji.

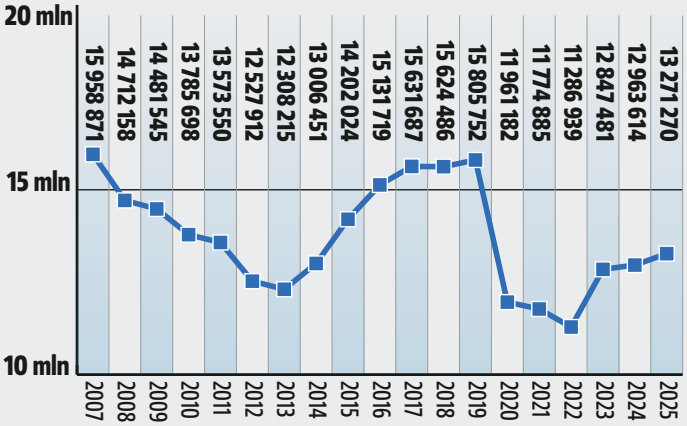
Koncerny motoryzacyjne musiały zainwestować miliardy w dostosowanie się do nowych przepisów. Ograniczyło to i tak niewielkie marże – w przypadku popularnych marek często nie przekraczają one 5%, co oznacza nieduży bufor na czas ewentualnych zawirowań gospodarczych i konieczność inwestowania w proekologiczne rozwiązania.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCH., THEICCT.ORG

SPRZEDAŻ AUT W EUROPIE (2010-2025)

Zapotrzebowanie na auta w Europie kształtowane było przez różne czynniki. Jednymi z najbardziej istotnych okazały się kryzys gospodarczy z lat 2008-2009 oraz pandemia koronawirusa (2020-2023). Znamienny jest fakt, że odbudowywanie się rynku jest procesem postępującym znacznie wolniej od zapaści.

› W kolejnych latach koncerny motoryzacyjne mogą mieć coraz większy problem ze sprzedażą nowych aut. W Europie pojazdów jest pod dostatkiem, a przynajmniej od ostatnich kilkunastu lat wiele nowych modeli sprawia wrażenie ewolucji poprzedników. A skoro o rewolucji nie ma mowy, to uciskani przez sytuację gospodarczą kierowcy zastanowią się dwa razy, czy naprawdę potrzebują nowego samochodu, czy może warto dalej warto użytkować posiadany.

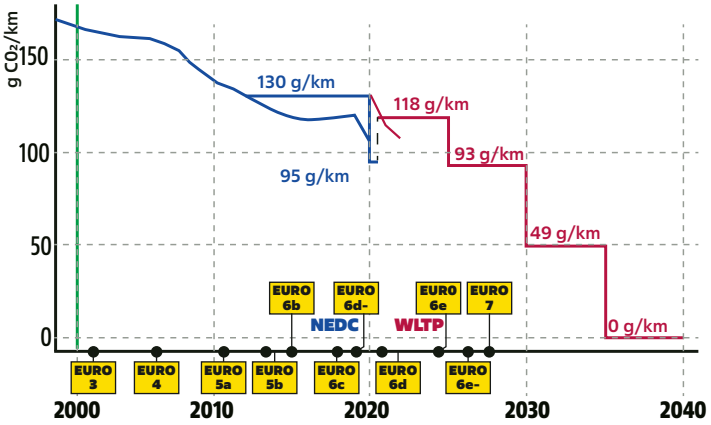


NORMY EMISJI I ELEKTRYFIKACJA

Rok 2035 miał być przełomową datą dla europejskiej motoryzacji. To wówczas planowano uruchomienie zakazu sprzedaży samochodów emitujących dwutlenek węgla. Próby obejścia go produkcją syntetycznej benzyny w oparciu o odnawialne źródła energii raczej nie miałyby ekonomicznego uzasadnienia. Nowy pomysł UE zakłada, że do 2035 r. emisja CO2 spadnie o 90%, a brakujące 10% zostanie skompensowane przez biopaliwa i e-paliwa oraz optymalizację produkcji stali pod kątem emisji.

› Wpływ na kształtowanie motoryzacyjnego krajobrazu Europy mają także normy Euro, regulujące toksyczność spalin. Nowa norma Euro 7 zakłada redukcję emisji pyłów z opon i hamulców. Szacunki mówią, że podniesie co cenę auta w zakresie od kilkuset do kilku tysięcy euro.

› Na producentach pojazdów ciążą także limity związane z dwutlenkiem węgla. Nadmiar oznacza wysokie opłaty dodatkowe. Stąd szybko postępujący rozwój gamy hybryd oraz hybryd plug-in. Dosłownie każdy gram ma tu znaczenie, bo kosztuje 95 euro!



nawet 150 tysięcy osób

INWESTYCJE W POLSCE

Mimo że z branży motoryzacyjnej płynie wiele negatywnych sygnałów, są też pozytywne.

- We Wrocławiu otwarto Toyota Digital Hub, który zatrudni blisko 200 ekspertów odpowiedzialnych za rozwój aplikacji, infrastruktury chmurowej i rozwiązań związanych z cyberbezpieczeństwem.
- Toyota Motor Europe zapowiedziała otwarcie Fabryki Zrównoważonego Obiegu, która ma powstać w ramach funkcjonującego w Wałbrzychu zakładu Toyota Motor Manufacturing Poland. Rocznie będzie ona przetwarzać 20 tys. pojazdów wycofanych z eksploatacji.

ZAMYKANIE FABRYK

Zmieniające się zapotrzebowanie na nowe samochody, a także spadająca rentowność wymuszają na koncernach motoryzacyjnych optymalizację dotyczące miejsc produkcji. Najbardziej zagrożone zamknięciem są oczywiście fabryki w krajach, w których koszty energii czy robocizny są wysokie. Koncerny motoryzacyjne zwykle możliwie długo oszczędzają miejsca pracy w swoim ojczystym kraju, zaczynając restrukturyzację od zagranicznych placówek.

- W 2025 r. koncern VAG wygasił fabrykę Audi w Brukseli. Zakład z 75-letnią tradycją produkował Audi Q8 e-tron. W 2028 r. działalność ma zakończyć fabryka Stellantisa w Poissy. Zakład z 80-letnim doświadczeniem ma zostać przestawiony na produkcję części oraz recycling pojazdów.

SPRZEDAŻ NOWYCH AUT W POLSCE

Z danych Samaru wynika, że zapotrzebowanie na nowe auta systematycznie rośnie. Prognoza na 2026 r. jest wysoka.

- Liczne narzędzia finansowe (kredyty, wynajmy i leasingi) ułatwiają wejście w posiadanie czy czasowe użytkowanie pojazdu.
- Rosnące koszty serwisowania zachęcają wiele osób do rozejrzenia się za pojazdem z salonu. Kilkuletnie gwarancje robią swoje – nowe auto chińskiej marki od strony finansowej będzie bezpieczniejszym wyborem od SUV-a premium, w którym awaria często oznacza monstrualne wydatki.

Rejestracje pojazdów

2020	488 002
2021	520 576
2022	481 988
2023	539 560
2024	618 394
2025	667 578
2026	711 000

REJESTRACJE AUT UŻYWANYCH

Import używanych pojazdów do Polski spada. Dobrze obrazują to dane Samaru wraz z prognozą na bieżący rok. Nie jest to wynikiem wyłącznie nasycenia rynku wtórnego. Coraz bardziej korzystną alternatywą dla zakupu kilkuletniego auta staje się nowe. Wyzwaniem staje się korzystny finansowo zakup pojazdu za granicą. To najłatwiejsze, ale i ryzykowne w przypadku aut po szkodach.

- Jeden na czterech Niemców ocenia swoją obecną sytuację finansową pozytywnie, a co trzeci skarży się na obniżający się standard życia. To prosta droga do ograniczania wydatków, np. na wymianę auta.

Rejestracje pojazdów

2020	848 154
2021	939 906
2022	772 348
2023	805 775
2024	967 579
2025	948 461
2026	880 000

WOJNA CELNA Z CHINAMI

Dotacje i ulgi potrafią rozchwiać rynek, czego przykładem są Chiny – wsparcie dla kupujących auta elektryczne oraz hybrydy plug-in rozpędziło rynek. Produkcja jednak w porę nie wyhamowała. Mimo obniżonych cen na placach czeka na nabywców wiele pojazdów. Aby się utrzymać, koncerny motoryzacyjne muszą dalej produkować samochody, przy okazji szukając nowych rynków – to jedna z przyczyn wysypu nowości z Kraju Środka na naszym rynku.

- Aby zmniejszyć zalewającą Europę falę chińskich aut, sprowadzane z tego kraju samochody elektryczne zostały objęte zwiększonymi stawkami celnymi. Tyle że trzonem ofert wielu chińskich marek są już hybrydy plug-in. Niemiecki dziennik Handelsblatt donosi, że UE przymierza się do dodatkowego oclenia plug-inów z Chin.

NOWY MODEL ŻYCIA

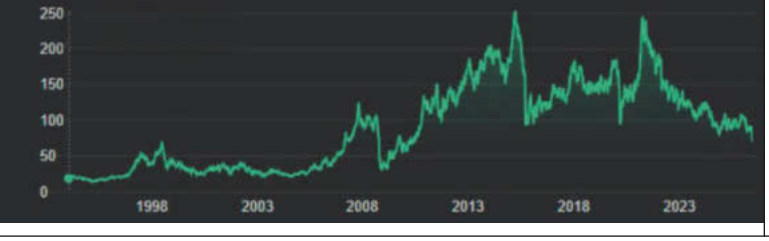
W Europie procesy urbanizacji i metropolizacji, a także praca zdalna czy malejąca dzietność zmieniają utrwalone przez lata modele życia oraz zachowań. Dla rosnącej grupy osób własny samochód przestaje być synonimem wolności – zauważają w nim problemy związane z parkowaniem, ubezpieczaniem, serwisowaniem czy wydatkami na paliwo. W większości europejskich krajów dochodzą do tego coroczne podatki. Rozwój elektrycznych jednośladów, a także łatwość oraz niski koszt korzystania z przewozów zamawianych aplikacją stworzyły alternatywę dla komunikacji zbiorowej.

- Oczywiście zapotrzebowanie na samochody nie spadnie do zera. Chęć okazjonalnego używania auta oznacza, że trzeba będzie je wypożyczać.

GIEŁDOWE KURSY AKCJI KONCERNÓW MOTORYZACYJNYCH

Udziały koncernów motoryzacyjnych można kupić na giełdzie. Inwestycja daje szansę na pokaźny zarobek. Trzeba jednak pamiętać, że równie dobrze można zamrozić swój kapitał na długie lata lub decydując się sprzedaż – ponieść straty.

- Giełdowe kursy akcji firm motoryzacyjnych są barometrem sytuacji gospodarczej oraz danej marki. Notowania Volkswagena tąpnęły po kryzysie gospodarczym, pandemii, jak i aferze dieselgate. Dodatni i ujemny wpływ na kursy akcji mogą mieć nawet premiery nowych modeli aut.



PODSUMOWANIE

Problemy koncernów motoryzacyjnych nie są wyłącznie zmartwieniem dla zarządów, udziałowców i pracowników tych firm. Ich zasięg jest znacznie większy. Za miejscami pracy w fabryce stoi wiele innych. Na potrzeby produkcji pojazdu trzeba wyprodukować różne komponenty, dostarczyć je, a później przewieźć całe auto, przygotować do sprzedaży i obsługiwać serwisowo. O branżę motoryzacyjną na różne sposoby będą walczyły rządy poszczególnych krajów. Działania są też podejmowane na szczeblu unijnym. Na pewno nie wystarczy to jednak, by całkowicie zatrzymać proces zmian. Szacunki mówią, że tylko w tym roku w Europie pracę straci 100-150 tys. osób.

Koło dwumasowe to element, który zwykle wymienia drugi lub trzeci właściciel auta

Diesle bez koła dwumasowego

Koło dwumasowe kosztuje sporo, ale nie wszystkie diesle je mają. I to wcale nie jest rzadkość.

Koło dwumasowe uchodzi za jeden z najbardziej kosztownych elementów osprzętu diesla. Poza jego ceną, która bywa wysoka (od 1000 do nawet 3000 zł), dochodzi jeszcze niemały koszt wymiany. Wraz z kołem często wymienia się również sprzęgło i wysprzęglik, by w razie zużycia lub usterki nie przeprowadzać kosztownej operacji po raz drugi. Rachunek może więc sięgnąć kilku tysięcy złotych, nawet jeśli samo koło dwumasowe nie należy do najdroższych. W przypadku starszego samochodu może to być kwota nieproporcjonalna do jego wartości. Nic dziwnego, że wielu kupujących szuka diesla, który fabrycznie nie ma „dwumasy”. Co istotne, nie musi to być szukanie igły w stogu siana, choć z pewnością nie jest łatwe.

Jedno jest pocieszające – wybór nie ogranicza się do prostych konstrukcji sprzed ćwierć wieku. Sztywne koła zamachowe stosowano również w silnikach common rail spełniających nowsze normy emisji, choć z reguły w niedużych. Takie rozwiązanie można spotkać nawet w samochodach produkowanych pod koniec poprzedniej dekady.

Trzeba jednak uważać na pewne uproszczenia. Ten sam silnik mógł mieć koło sztywne w jednym modelu i dwumasowe w innym. Znaczenie mają skrzynia biegów, rocznik czy konkretna konfiguracja samochodu. Nawet to, czy model z danym silnikiem był autem przeznaczonym dla flot, czy raczej dla klienta indywidualnego.

Skrzynie automatyczne a koło dwumasowe

Koło dwumasowe co do zasady występuje z przekładnią dwusprzęgłową.

Sama obecność automatycznej skrzyni biegów nie przesądza o tym, czy samochód ma koło dwumasowe, czy też nie. W klasycznych automatach z konwerterem momentu czy przekładniach bezstopniowych CVT co do zasady go nie stosowano. Podczas ruszania układ hydrodynamiczny oraz znajdujący się w nim tłumik skrętny ograniczają przenoszenie drgań silnika na przekładnię. Nowoczesne konwertery mają również sprzęgło blokujące i rozbudowane tłumiki. Rzadkie wyjątki się zdarzają – koło dwumasowe współpracujące z konwerterem stosowano m.in. w niektórych Audi A6 4.2 Tiptronic oraz Volkswagenach Tiguanach 2.0 TSI z automatyczną przekładnią 09M, a także w przekładni bezstopniowej Multitronic ze sprzęgłem wielotarczowym. Odwrotna sytuacja występuje w przekładniach dwusprzęgłowych oraz zautomatyzowanych skrzyniach manualnych. Ponieważ wykorzystują one cierne sprzęgła tarczowe, prawie zawsze współpracują z kołem dwumasowym.

Nie istnieje

Volkswagen 1.4/1.6/1.9 TDI

W Grupie Volkswagen sztywne koło zamachowe stosowano zarówno w starszych dieslach z pompowtryskiwaczami (PD), jak i w późniejszych jednostkach common rail. Najbardziej jednoznacznym przykładem jest 1.4 TDI. Wersje PD o mocy 70-80 KM zasadniczo nie miały „dwumasy”, za wyjątkiem Audi A2. Nowsze 1.4 TDI z common rail w latach 2014-2015 wyposażano w koło dwumasowe, ale od końca 2015 r. wersje z manualną skrzynią miały koło sztywne. Takie silniki oferowano do 2018 r. w autach miejskich i Rapidzie/Toledo. Ze sztywnym kołem występowały również wybra-

SKODA FABIA III dostała nowe wcielenie 1.4 TDI z rodziny EA 288 już z kołem sztywnym.

W nowszym 1.4 TDI (EA 288) zwykle jest koło sztywne, ale od końca 2015 r.

PSA 1.4/1.6/2.0 HDi

Koncern PSA przez długi czas stosował sztywne koła zamachowe nawet w dieslach z systemem common rail. Najlepszy przypadek to 1.4 HDi o mocy 68-70 KM, montowany m.in. w miejskich Citroenach i Peugeotach. Zwykłe koło miały także wersje użytkowe. Inaczej sprawa wygląda już w samochodach Forda, które korzystały z bliźniaczej jednostki 1.4 TDCi. W Fieście V czy spokrewnionym z nią Fordzie Fusion montowano koła dwumasowe, ale w Fieście VI zastosowano już sztywne. Znacznie bardziej

PEUGEOT 207 to typowe auto z 1.4 HDi, w którym występowało wyłącznie koło sztywne.

1.4 HDi zasadniczo z kołem sztywnym, ale już 1.4 TDCi z kołem dwumasowym.

sztywna reguła, gdzie jest koło dwumasowe, a gdzie nie ma

ne warianty 1.6 TDI, szczególnie 90 i 105 KM. Najpewniejsze przykłady to Skoda Fabia II, Roomster oraz Rapid, ale np. w Ibizie było różnie. Jeszcze bardziej skomplikowana jest sytuacja z 1.9 TDI. Sztywne koło miały starsze wersje o mocy 90 KM z pompą rozdzielaczową. Później rozwiązanie to stosowano także w wybranych odmianach z pompowtryskiwaczami, m.in. ATD lub AXR oraz w Skodach z silnikami o kodzie BLS i BSW. Ten sam kod silnika w Golfie, Octavii czy Touranie mógł mieć już koło dwumasowe, dlatego przy 1.6 i 1.9 TDI konieczne jest sprawdzenie konkretnego modelu, rocznika i wersji, a i tak nie ma do końca gwarancji, jakie koło się tam znajdzie.

SEAT IBIZA IV
z silnikiem 1.6 TDI to model, w którym stosowano koło sztywne, ale i dwumasowe.

W silniku 1.6 TDI stosowano różne koła zależnie od mocy i rocznika.

Hyundai i Kia 1.1/1.4/1.6 CRDi

Marki koreańskiego koncernu należą do nielicznych, które długo stosowały zwykłe koła zamachowe także w nowoczesnych dieslach z wtryskiem common rail. Dotyczy to przede wszystkim jednostek z rodziny U o pojemności do 1,6 litra. Silnik 1.6 CRDi jest znany głównie z prostego osprzętu i zastosowania sztywnego koła, ale tylko w autach z manualną skrzynią biegów – i dotyczy to wyłącznie jednostki o oznaczeniu D4FB stosowanej do 2018 r. Trafiła do Hyundaiów i20 oraz i30, a także Kii Cee'd, Pro_cee'd, Vengi i Soula. Samochody z dwusprzęgłową przekładnią oraz późniejszy diesel 1.6 CRDi z rodziny Smartstream mają już koło dwumasowe. Silnik 1.4 CRDi (D4FC) również występował bez „dwumasy" i radzi sobie z tym bardzo dobrze. Ma wystarczający moment obrotowy, by sprawnie napędzić nieduże auto podczas ruszania, a sześciobiegowa skrzynia ręczna jest dość krótko zestopniowana. Znajdziemy go pod maską Hyundaia i20, i30 i ix20 oraz Kii Rio, Vengi czy Cee'da. Najmniejszego diesla 1.1 CRDi (D3FA) o mocy 75 KM stosowano w miejskich modelach, w Hyundaiach i10 oraz i20, a także w Kii Picanto i Rio. Co do zasady był bez koła dwumasowego, choć akurat tu, ze względu na trzy cylindry i niski moment obrotowy, mogłoby się przydać. Wibracje są niemałe, a „dwumasa" mogłaby je częściowo tłumić. Można jednak znaleźć „dwumasę" do auta ze skrzynią manualną, choć nie do końca jest pewność, czy została dobrze sklasyfikowana. Może to wynikać z dość nietypowej konstrukcji koła zamachowego. Szukając jednak kół dwumasowych do opisanych tu silników, znajdziemy w polskich hurtowniach praktycznie tylko koła do skrzyń DCT. Podsumowując, zakup auta z tymi jednostkami nie jest obarczony ryzykiem posiadania „dwumasy", jeśli skrzynia jest manualna.

HYUNDAI i20
miał pod maską skromnego diesla 1.1 CRDi o mocy 75 KM aż do 2018 r.

Bez koła dwumasowego w 1.1 CRDi robi się nieciekawie. Ma tylko trzy cylindry.

KIA RIO III
z prostym dieslem 1.4 CRDi to sposób na tanią jazdę, nie tylko po mieście.

1.4 CRDi ma 90 KM i cztery cylindry, więc daje sobie radę z niedużym autem.

HYUNDAI i30 I
z silnikiem 1.6 CRDi nie ma „dwumasy", podobnie jak jego następca.

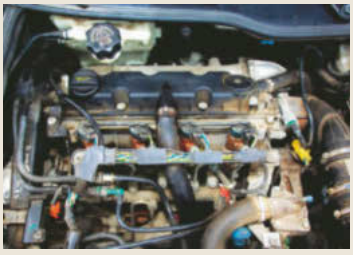
Silnik 1.6 CRDi nie ma koła dwumasowego, jeśli skrzynia jest manualna.

skomplikowana jest sytuacja w przypadku silników 1.6 HDi. Sztywne koło stosowano w licznych odmianach 75, 90 i 92 KM, a także w niektórych wersjach 100 i 110 KM. Dotyczy to przede wszystkim mniejszych oraz użytkowych modeli, m.in. C3, C3 Picasso, 207, Berlingo i Partnera. Ten sam silnik, a nawet odmiana o identycznej mocy, w innym modelu lub z inną skrzynią mogła jednak współpracować z „dwumasą". Dlatego moc silnika nie wystarcza do rozpoznania rodzaju koła. Nawet rocznik nie musi mieć znaczenia, bo w najnowszej odmianie tego silnika o nazwie BlueHDi 100 do 2018 r. również stosowano koło sztywne. Najbardziej jednoznacznym przykładem większego diesla bez „dwumasy" jest starszy, 8-zaworowy 2.0 HDi o mocy 90 KM. Sztywne koło miała większość modeli, w których występował. Późniejsze osobowe wersje 16V otrzymywały już koła dwumasowe. Sztywne powróciło jednak w niektórych samochodach użytkowych z jednostkami 2.0 16V o mocy 95-130 KM. W przypadku silników HDi pewność daje więc dopiero sprawdzenie konkretnego modelu, najlepiej po numerze VIN.

CITROEN C3
Aircross to tylko jeden z przykładów stosowania sztywnego koła z 1.6 BlueHDi.

1.6 BlueHDi miał koło dwumasowe, ale wersje do 100 KM miały sztywne.

PEUGEOT 206
z najprostszym wariantem 2.0 HDi nie miał koła dwumasowego.



Tylko stary 2.0 HDi 8V i nowsze w autach użytkowych mają sztywne koła.

Ford 1.5 TDCi

Fordowski 1.5 TDCi występował zarówno z kołem sztywnym, jak i dwumasowym. W Fieście VI wersje 75 i 95 KM z manualną skrzynią miały koło sztywne. „Dwumasy" nie było również w Fordach B-Maxach, EcoSportach oraz Courierach. W cięższym Focusie III stosowano już koła dwumasowe – we wszystkich odmianach mocy. To samo dotyczy Fiesty VII. Może się jednak zdarzyć, że i w tych modelach trafi się koło sztywne. Wiele zależy nie tylko od rocznika, ale np. pochodzenia modelu. Były to popularne auta flotowe i na niektórych rynkach mogły być wyjątki.

FORD FIESTA VI
Fiesta VI miała koło sztywne, ale nowsza Fiesta VII już dwumasowe.

Nie należy mylić 1.5 TDCi z nowszym 1.5 EcoBlue – to inne silniki.

Fiat 1.3 MultiJet

Silnik 1.3 MultiJet oraz stosowany w Oplach pod nazwą 1.3 CDTi występował z kołem sztywnym w niektórych wersjach. Znajdziemy takie w mniejszych modelach, jak Panda, Punto, 500, a także w znacznie nowszym i większym Tipo II. Nie była to jednak cecha wszystkich odmian tego silnika – „dwumasy" otrzymały m.in. niektóre wersje Grande Punto czy Qubo, a także Ople Corsy D. Co ciekawe, w Alfie MiTo wariant 95 KM miał koło sztywne, a wariant 90-konny dwumasowe. W przypadku tej jednostki należy dokładnie sprawdzać konkretny model i rocznik.

FIAT TIPO II
Z silnikiem 1.3 M-Jet nie montowano koła dwumasowego w tym modelu.

Wersje 1.3 M-Jet z kołem dwumasowym mają trochę trwalsze sprzęgła.

Renault 1.5 dCi

Silnik 1.5 dCi był jednym z najpopularniejszych małych diesli Renault i Dacii. W niektórych słabszych oraz starszych wersjach nie stosowano klasycznego koła dwumasowego, lecz koło elastyczne, złożone ze sztywnej części zewnętrznej i cieńszej płyty sprężystej. Rozwiązanie to stanowi konstrukcję pośrednią między kołem sztywnym a dwumasowym. Ogranicza przenoszenie drgań silnika na skrzynię biegów i zachowuje się podobnie jak zestawy do konwersji koła dwumasowego na koło sztywne. Jest prostsze i dużo tańsze od klasycznej „dwumasy” (ok. 600-800 zł), a przy tym trwalsze, ale przy wymianie wymaga zachowania specjalnej podkładki montażowej.

DACIA LOGAN II
i inne modele tej marki często mają koło elastyczne zamiast dwumasowego.

1.5 dCi w większości wersji miał koło dwumasowe, ale były wyjątki.

Toyota 1.4 D-4D

Mały diesel o oznaczeniu 1ND-FTV Toyoty dobrze pasował do mniejszych modeli, często trafiających do flot. Jego konstrukcja jest możliwie prosta i tania, a brak koła dwumasowego to jedna ze składowych niskich kosztów jego użytkowania. Jednostka była popularna głównie w Aurisach, Corollach oraz Yarisach. Inaczej wyglądało to w modelach kierowanych głównie do klientów indywidualnych, takich jak crossover o nazwie Urban Cruiser czy Mini One D, w których stosowano koło dwumasowe. W Mini montowano je nawet w słabszej wersji o mocy 75 KM. Jest niestety drogie – dobrej jakości zamiennik kosztuje ok. 3000 zł, ale kultura zmiany biegów jest bardzo wysoka.

TOYOTA AURIS II
jak inne kompakty z silnikiem 1.4 D-4D nie miała koła dwumasowego.

Diesel 1.4 D-4D miał być prosty, ale tylko w tanich modelach Toyoty.

Pułapką mogą być także poziomy mocy – nie za każdym razem to te słabsze wersje są bez koła dwumasowego. Tak samo jak rocznik – nie zawsze te młodsze mają „dwumasę”. Przed zakupem należy rozpatrzyć każdy przypadek indywidualnie, jeśli sama obecność koła dwumasowego jest istotna przy ostatecznej decyzji zakupowej.

Brak „dwumasy” nie jest przy tym wyłącznie zaletą. Tłumi ono drgania, ułatwia płynne ruszanie, poprawia komfort zmiany biegów i ogranicza obciążenia w przekładni. W małym dieslu ze sztywnym kołem łatwiej jednak zgasić silnik przy zbyt szybkim puszczeniu sprzęgła, a manewrowanie na parkingu na półsprzęgle może być męczące. Wybór diesla bez „dwumasy” jest więc sposobem na ograniczenie ryzyka wysokich wydatków, a nie zawsze gwarancją, że auto będzie pod każdym względem lepsze.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Koło dwumasowe ma nie tylko wady

Dwumasowe koło zamachowe kojarzy się użytkownikom głównie z dużymi wydatkami, ale kto jeździł samochodem z małym dieslem bez tego rozwiązania, ten może mieć nieco inne zdanie. Szczególnie w słabszych jednostkach, takich jak 1.3 MultiJet Fiata czy 1.4 HDi koncernu PSA, brak koła dwumasowego daje się odczuć podczas ruszania i jazdy na niskich obrotach. Ruszanie wymaga bardziej precyzyjnego operowania sprzęgłem, przy pośpiechu łatwiej zgasić silnik, a przy niskiej prędkości obrotowej wyraźniej czuć wibracje. Koło dwumasowe poprawia komfort ruszania i zmiany biegów, a także ogranicza obciążenia w przekładni i na samej tarczy sprzęgła. W starszym, tanim aucie za kilka tysięcy złotych „dwumasa” jest sporym problemem, bo jej wymiana może kosztować tyle, ile połowa wartości samochodu.

Sztywne koło zamachowe poza ceną ma praktycznie same wady względem dwumasowego.

Diesle terenowych Toyot

Duże, mocne i bez „dwumasy”

Dość nowoczesne, nawet duże diesle Toyoty, stosowane w modelach terenowych, również nie były wyposażane w koła dwumasowe. Zarówno w wersji z automatyczną, jak i manualną skrzynią biegów. Dotyczy to tak samo starszej jednostki 3.0 D-4D (1KD-FTV), jak i nowszych wariantów 2.4 i 2.8 D-4D (2GD-FTV i 1GD-FTV). Oba te silniki były łączone również ze skrzyniami manualnymi. Potężny 4.5 V8 D-4D w Europie był znany z równie potężnego Land Cruisera 200, którego oferowano głównie ze skrzynią automatyczną, a poza Europą z manualną, więc w tym zestawieniu jest raczej ciekawostką. Jednak na przykład w Australii czy krajach arabskich montowano go również do użytkowego Land Cruisera 70 i to wyłącznie ze skrzynią manualną, bez „dwumasy”.

TOYOTA HILUX
z silnikiem 2.4 D-4D była parowana ze skrzynią manualną lub automatyczną.

Nowoczesny silnik 2.4 nie ma koła dwumasowego ze skrzynią manualną.

L. CRUISER 150
miał 3-litrowego diesla, który wcześniej był w modelu 120.

L. CRUISER 200
to wielkie auto z potężnym dieslem V8, rzadko ze skrzynią manualną.

3-litrowy diesel jest często dostępny ze skrzynią manualną.

Silnik Diesla V8 był oferowany w Europie z automatem.

Diesel terenowych Mitsubishi

Diesel 2.5 DI-D trafił do Europy za sprawą L200 czwartej generacji, ale możemy go spotkać także w modelu Pajero Sport II zbudowanym na bazie pick-upa. Klasyczne auto terenowe było oferowane zarówno ze skrzynią manualną, jak i automatyczną, ale w żadnej wersji z kołem dwumasowym. Nie ma więc obaw, że w terenie może się uszkodzić, a dzielność tych aut na bezdrożach jest ponadprzeciętna.

PAJERO SPORT II
to auto terenowe na bazie pick-upa było w europejskiej ofercie.

Ceniony za trwałość diesel 2.5 DI-D był oferowany w dwóch modelach.

PODSUMOWANIE

Koło dwumasowe wpływa pozytywnie na komfort jazdy, ale negatywnie na koszty serwisowania. Choć i to nie musi być jednoznaczne, bo w długim okresie w autach z „dwumasą” większą trwałość może mieć sprzęgło czy mechanizm zmiany biegów. Niemniej w używanym samochodzie jego obecność oznacza spory wydatek (po ok. 200-250 tys. km), ale na rynku nie brakuje aut pozbawionych tego rozwiązania.

KolagenCito – bestseller!

Jakość w każdym detalu.

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

Kolagen + witamina C w jednej pastylce.

Reutter – *ponad 100 lat zaufania.*

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

Czym różnią się myjnie w stolicy,

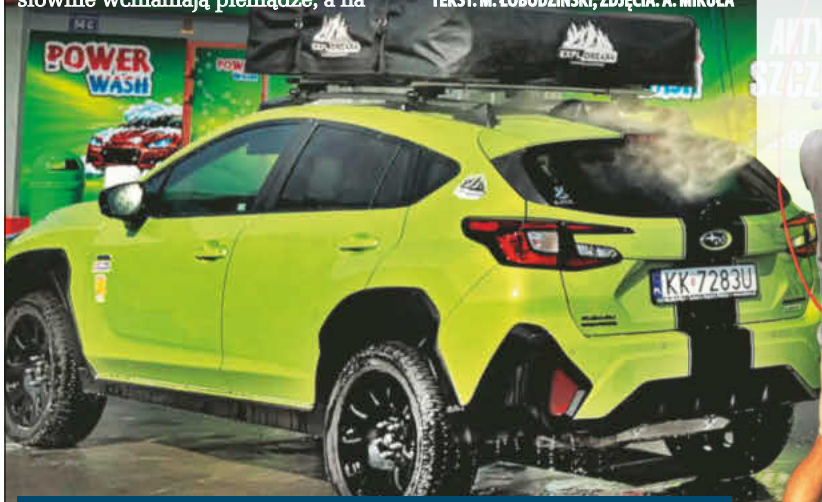
Test myjni bezdo

Czasami ma się wrażenie, że 10 zł szybciej się kończy na jednej myjni niż na innej. Sprawdziliśmy, czy może tak być w rzeczywistości.

Wielu kierowców ma swoje ulubione myjnie bezdotykowe i takie, na które zagląda tylko w sytuacjach wyjątkowych. Jedni cenią sobie dodatkowe funkcje, inni odpowiednie ciśnienie, jeszcze inni samą wygodę mycia. Właściciele aut terenowych i osoby, które ubierają się elegancko, raczej stronią od ciasnych stanowisk. Ale jednym z istotnych kryteriów jest także czas mycia samochodu. I choć mogłoby się wydawać, że zasady na myjniach są podobne, to w praktyce jedne dosłownie wchłaniają pieniądze, a na innych po umyciu auta można się jeszcze zastanawiać nad ochlapaniem podwozia.

Nasz test polegał na potwierdzeniu lub zaprzeczeniu doniesieniom o tym, że w dużych miastach klienci są „krojeni" bardziej niż w mniejszych miejscowościach. Odwiedziliśmy Warszawę i dwa inne, mniejsze miasta w okolicy, a także wieś położoną przy jednym z miast. I co ciekawe, to właśnie w tej ostatniej lokalizacji mogliśmy dostrzec skrajnie różne ceny, choć myjnie były niemal obok siebie.

TEKST: M. ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Przewaga myjni miejskich

W miastach nierzadko występują duże myjnie z wieloma stanowiskami, ale i z bogatą ofertą usług dodatkowych, bo uwzględnia się fakt, że wielu mieszkańców miast nie ma gdzie zająć się pielęgnacją auta. Myjnia Domino w Warszawie okazała się bezkonkurencyjna pod tym względem. Oferowała m.in. rozpylacze płynów i zapachów, podajnik papieru czy kilka stanowisk z odkurzaczami. Z kolei myjnia Wodnik w Konstancinie-Jeziornie pokazała potencjał dużej przestrzeni – sześć obszernych stanowisk i sporo odkurzaczy oraz suszarek z dużą przestrzenią wokół nich.

Osiem myjni w czterech lokalizacjach

Aby przekonać się o różnicach pomiędzy myjniami, sprawdziliśmy dwie myjnie w Warszawie i dwie w podwarszawskim Konstancinie-Jeziornie. Dodatkowe cztery odwiedziliśmy w okolicach Mińska Mazowieckiego. Dwie z nich zlokalizowane są przy centrum handlowym we wsi Stojadła, która w praktyce jest niejako częścią Mińska Mazowieckiego, choć formalnie stanowi oddzielne sołectwo. Dwie kolejne odwiedziliśmy w oddalonym o ok. 15 km miasteczku Stanisławów, które choć formalnie jest miastem od 2026 r., to nadal ma charakter dużej wsi. Jedno udało się potwierdzić: nie ma podziału na miasto i wieś, jeśli chodzi o ilość dostępnego czasu mycia w określonej kwocie.

MIASTO Warszawa/Konstancin-Jeziorna

Myjnia Domino Warszawa

› Myjnia zlokalizowana na Wilanowie oferuje dużą liczbę stanowisk, a także wiele opcji dodatkowych. Na żadnej innej nie było np. płynów do konserwacji kokpitu, zapachów albo papieru. Brakowało jedynie kompletu informacji, ile to wszystko kosztuje. Warty podkreślenia jest też rozsądny przelicznik czasu na złotówki.

› Czas za 1 zł:	**ok. 31 s**
› Płatność:	**karta/gotówka**
› Liczba stanowisk:	**6**
› Liczba programów:	**7**
› Usługi dodatkowe:	**odkurzacz, podajnik papieru, płyny do mycia szyb, zapachowe oraz do nabłyszczania opon**

MIASTECZKO/WIEŚ Mińsk Maz./Stojadła

BKF Myjnie Stojadła

› Ustawiona przy galerii handlowej myjnia z trzema stanowiskami „pożera" pieniądze. Nic dziwnego, że przy płatności kartą minimalna kwota to 4 zł. Przy niższej nie opłaca się chwytać za lancę. Dodatkowym minusem są ustawione na sztywno kwoty mycia co 4 zł. Nie ma więc możliwości np. umycia auta za 10 zł. Zaskakujące jest to, że konkurencyjna myjnia (opis po prawej) znajduje się po drugiej stronie ulicy i oferuje znacznie lepsze warunki.

› Czas za 1 zł:	**ok. 22 s**
› Płatność:	**karta/gotówka**
› Liczba stanowisk:	**3**
› Liczba programów:	**5**
› Usługi dodatkowe:	**odkurzacz**

W jednej miejscowości można mieć mycie za 10 zł przez niecałe 4 minuty, albo ponad 6 minut. Nic dziwnego, że jedne myjnie są oblegane, a inne niemal puste.

małym miasteczku i na wsi

tykowych

Myjnia BP Warszawa

› Pełna transparentność na automacie płatniczym – cena w dzień 20 s/zł; w godzinach nocnych (23:00-5:00) 30 s/zł. Zmierzony za dnia czas pracy myjni odpowiadał cennikowi z godzin nocnych. Dodatkowo są też informacje o nazwie oraz pH środków do mycia. Odkurzacz był umieszczony trochę dalej od myjni, z drugiej strony stacji paliw, więc może być niezauważony przez klientów.

› Czas za 1 zł: **ok. 30 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **4**
› Liczba programów: **5**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz był na stacji paliw, ale dalej od myjni**

Myjnia Active Konstancin-Jez.

› Najdłuższy czas mycia za 1 złotówkę ze wszystkich testowanych myjni oraz najwięcej dostępnych programów (piana i szczotka na jednym stanowisku, co jest rzadkością). Możliwość umycia ubłoconych pojazdów (quady i terenowe) z prośbą o pozostawienie po sobie czystości. Poza kartą płatniczą można też korzystać z karty przedpłaconej myjni.

› Czas za 1 zł: **ok. 38 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **4**
› Liczba programów: **8**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz, płyn do spryskiwaczy**

Wodnik Konstancin-Jez.

› Na ekranie myjni pojawia się informacja o cenie, która dokładnie odpowiada zmierzonemu czasowi 25 s za 1 zł. Przy płatności jednorazowej w kwocie 10 zł dostaje się dodatkowe 2 zł bonusu (pon.-czw.), co wydłuża czas do 30 s za 1 zł, czyli standardu w większości myjni. Duża liczba odkurzaczy i suszarek plus spora przestrzeń na stanowiskach. Za dodatkowe usługi można płacić kartą, co stanowi raczej wyjątek.

› Czas za 1 zł: **ok. 25/30 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **6**
› Liczba programów: **7**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz, suszenie**

Warto wiedzieć

› **Płatności**
Poza opcjami płatności niektóre myjnie oferują korzyści przy myciu za wyższe kwoty. Może się bardziej opłacać wydać 10 zł, niż np. dwa razy po cztery.

› **Regulamin**
Warto sprawdzić w regulaminie, jakich pojazdów nie można myć i jak nie należy się zachowywać. Niektóre myjnie wykluczają mycie skrzyń ładunkowych czy mocno ubrudzonych pojazdów terenowych.

› **Programy**
Zanim ustawi się auto w kolejce lub na podjedzie do stanowiska, warto sprawdzić dostępne programy. Często na myjniach bywa tak, że pomiędzy stanowiskami są różnice. Na jednym może być pianownica, ale nie będzie szczotki z pianą, a na innym będzie szczotka, ale bez pianownicy.

MIASTECZKO Stanisławów

Power Wash Stojadła

› Umieszczona blisko drugiej myjni w miejscowości Stojadła i niedawno odświeżona myjnia PowerWash ma cztery stanowiska i tylko podstawowy zakres usług. Bardzo dobry czas za 1 zł. Dodatkowo znajduje się tu stanowisko do mycia dużych pojazdów, dzięki czemu zyskujemy sporą przestrzeń wokół auta. Można też myć ubłocone samochody terenowe. Jedyną wadą jest ciasny wyjazd z myjni. Opuszczając ją, można zostać ochlapanym przez innego myjącego.

› Czas za 1 zł: **ok. 37 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **4**
› Liczba programów: **5**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz**

Myjnia Istobal Stanisławów

› Nazwa myjni jest bliżej nieokreślona, ale znaleźliśmy napis Istobal na automacie do jej obsługi. Całość wygląda na niedokończony jeszcze projekt. Jest otwarte stanowisko na duże pojazdy. Trochę skomplikowana płatność kartą i pobór paragonu z numerem NIP. Natomiast ciśnienie jest imponujące. Dłuższe mycie aż męczy dłonie, a słabsze osoby mogą mieć trudność z utrzymaniem krótkiej lancy przez dłuższy czas. Dobry czas mycia za złotówkę. Minus za brak szczotki.

› Czas za 1 zł: **ok. 37 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **3**
› Liczba programów: **5**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz**

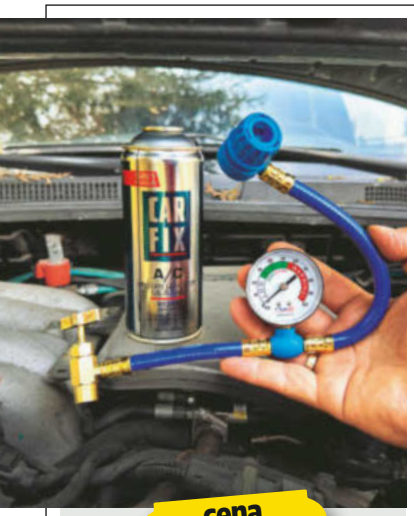
Myjnia 24H Stanisławów

› Myjnia umieszczona na uboczu miasteczka, ale blisko stacji paliw. W czasie testu były prowadzone prace na jej terenie, więc za jakiś czas może być więcej usług. Ogromną zaletą jest otwarte stanowisko z długą lancą dla dużych pojazdów. Dzięki temu nie trzeba stać blisko ubłoconego auta, można też umyć pojazd ciężarowy czy dostawczy z wysoką zabudową. Szkoda, że brakuje szczotki (jest tylko pianownica) i jakiejkolwiek osoby do obsługi w razie problemów.

› Czas za 1 zł: **ok. 30 s**
› Płatność: **karta/gotówka**
› Liczba stanowisk: **3**
› Liczba programów: **5**
› Usługi dodatkowe: **odkurzacz**

PODSUMOWANIE

Nie ma zasady, że w dużym czy mniejszym mieście ceny za mycie są wyższe lub niższe. Jedna lokalizacja i dwie położone obok siebie myjnie potwierdziły, że ceny mogą być skrajnie różne. W maleńkim miasteczku cena może być taka, jak w stolicy. Nie można jednak patrzeć wyłącznie na czas mycia za określoną kwotę. Czasami dogodniejsze lokalizacje (przy trasach lub centrach handlowych) są po prostu droższe, bo odwiedza je więcej osób, a te ukryte zachęcają do skorzystania właśnie niższą ceną. Na największych myjniach można kompleksowo odświeżyć samochód, płacąc trochę więcej za samo mycie.



cena 89 zł

Zestaw do nabijania klimatyzacji CarFix

- Napełnia układ klimatyzacji i smaruje sprężarkę
- Wiąże wilgoć z układu
- Regeneruje uszczelki i likwiduje wycieki gazu

W sklepie internetowym zamówiliśmy zestaw do napełniania klimatyzacji. Przeznaczony do aut z czynnikiem R134a produkt zawierał butlę z gazem oraz przewód wyposażony w manometr, który jest wielokrotnego użytku. Przy kolejnym nabijaniu klimatyzacji wystarczy kupić tylko zbiornik z gazem – jego koszt to 45 zł. Dostarczony gaz opisany jest jako zamiennik czynnika R134a, jednak nie podano, jaka to dokładnie substancja.

Samodzielne nabijanie klimy

Internetowe reklamy zachęcają kierowców do samodzielnego nabijania klimatyzacji preparatem zastępującym oryginalny czynnik. Sprawdzamy działanie popularnego produktu.

Tegoroczne lato nie odpuszcza – temperatura powietrza niejednokrotnie przekracza 30°C, a jazda samochodem z niesprawną klimatyzacją w takich warunkach nie należy do przyjemnych. Nic dziwnego, że warsztaty serwisujące „klimę" mają pełne ręce roboty.

Jednak nie wszyscy kierowcy zdają sobie sprawę, że kosztujący 200-300 zł przegląd klimatyzacji to usługa kierowana do użytkowników samochodów ze sprawnym systemem chłodzenia wnętrza. W trakcie takiej czynności stacja serwisowa odciąga czynnik i zużyty olej, oczyszcza układ z wilgoci i ponownie wprowadza gaz z nowym środkiem smarującym.

Problem pojawia się, kiedy podczas przeglądu okazuje się, że w układzie brakuje czynnika.

Pod ścisłą kontrolą

Najpopularniejszy w używanych autach czynnik chłodniczy R134a to niebezpieczny dla środowiska gaz o wysokim współczynniku określającym potencjał tworzenia efektu cieplarnianego. Dlatego obrót tym gazem jest ściśle kontrolowany przez państwo, a do jego kupna trzeba mieć ukończone specjalne szkolenie. Serwisy naprawiające układy klimatyzacji ponadto muszą prowadzić skrupulatny rejestr gospodarowania takim gazem, a ustawodawca dopuszcza jedynie niewielkie ubytki czynnika podczas przeglądu. Dla samochodów jest to 40 g rocznie dla układów z jednym parownikiem i 60 g, gdy są dwa parowniki. W przypadku stwierdzenia większego ubytku czynnika chłodniczego serwis jest zobowiązany do wykonania naprawy mającej na celu zapewnienie szczelności układu. Dopiero wtedy mechanikowi wolno nabić klimatyzację.

W teorii brzmi to prosto, jednak w praktyce diagnoza nieszczelności dla wielu kierowców oznacza poważne kłopoty. O ile drobne naprawy w postaci wymiany zaworów czy gumowych O-ringów nie wiążą się z poważnymi wydatkami, o tyle poważniejsze usterki mogą być drogie w usunięciu. Nieszczelności znajdujących się w niedostępnych

Sprawdzamy działanie zestawu do samodzielnego napełniania klimatyzacji

1 SERWIS KLIMATYZACJI Z GAZEM R134A
Test przeprowadziliśmy na 22-letniej Toyocie Yaris ze sprawnym układem klimatyzacji. W pierwszej kolejności podłączyliśmy auto do profesjonalnej stacji obsługującej klimatyzację z czynnikiem R134a. Po odessaniu czynnika i wytworzeniu próżni układ został napełniony przeznaczonym do tego gazem. Zgodnie z zaleceniami producenta auta do układu wtłoczono 410 g czynnika R134a.

2 POMIAR TEMPERATURY
Test wykonywaliśmy w ciepły dzień – temperatura powietrza na zewnątrz wynosiła 26°C. Po napełnieniu układu czynnikiem R134a uruchomiliśmy silnik i włączyliśmy klimatyzację. Temperaturę ustawiliśmy na najniższą, a dmuchawę na najszybszy bieg. Strumień powietrza skierowaliśmy na kratki w konsoli i otworzyliśmy jedną z nich, umieszczając w niej termometr. Po 15 minutach chłodzenia u wylotu powietrze miało 12,2°C.

3 UZBROJENIE ZESTAWU
Po zakończeniu próby skuteczności klimatyzacji czynnik R134a został odessany przy użyciu profesjonalnej stacji. Następnie przygotowaliśmy zestaw do napełniania CarFix. Na początku należy wstrząsnąć puszką, aby znajdujące się w niej składniki, takie jak m.in. olej i uszczelniacze, uległy wymieszaniu. Następnie trzeba nakręcić przewód na gwint umieszczony w puszce, upewniając się wcześniej, że iglica w zaworze jest cofnięta.

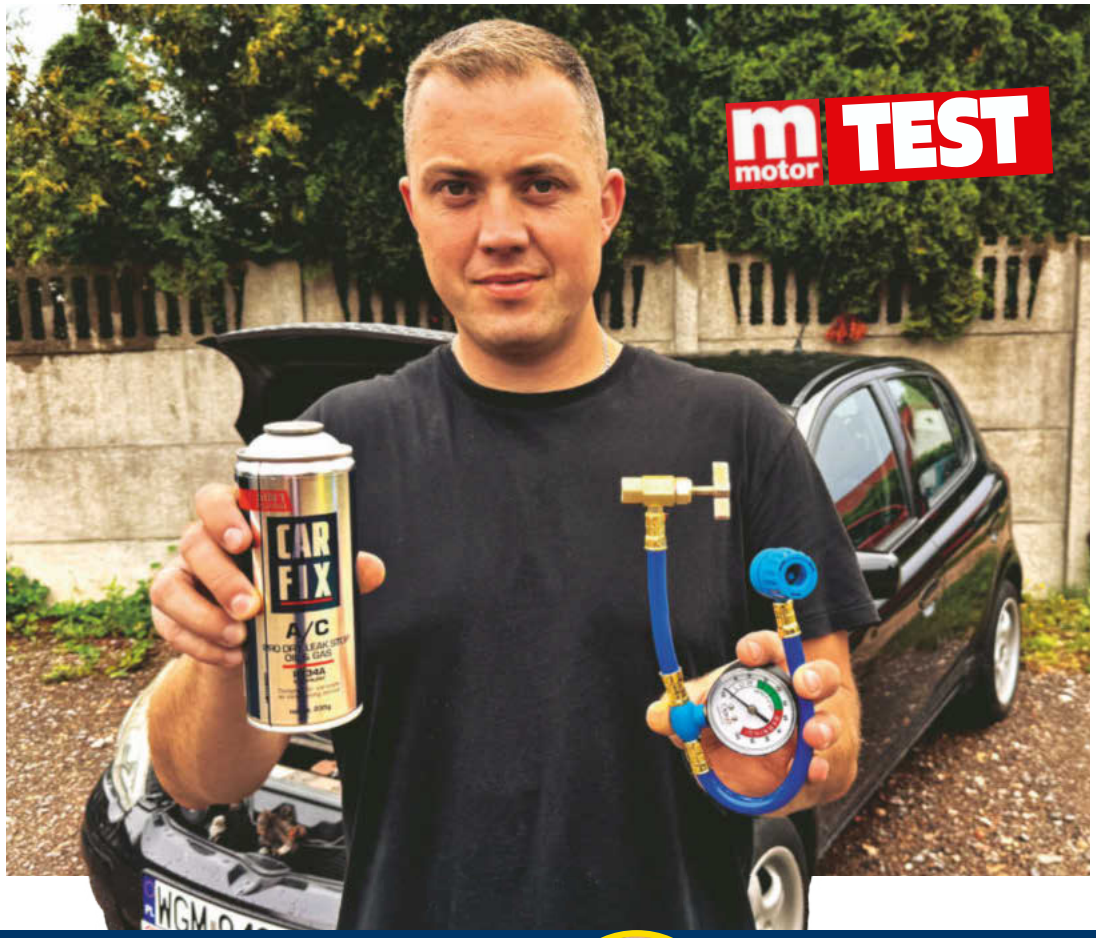
miejscach przewodów, wycieki ze skraplacza czy parownika to defekty układu klimatyzacji, których naprawa może kosztować nie setki, a tysiące złotych. Podobnie z uszkodzoną sprężarką – tu do wysokiego kosztu zakupu elementu dochodzi jeszcze wydatek związany z płukaniem układu z opiłków powstałych wskutek zatarcia kompresora. Ze względu na wysokie koszty naprawa klimatyzacji w starszych autach jest nieopłacalna, a coroczne dobijanie „klimy" zabronione przez prawo.

Samodzielnie i legalnie

Użytkownikom takich aut z pomocą przychodzą producenci preparatów zastępujących czynnik R134a. Sprawdziliśmy działanie jednego z nich. Wątpliwości pojawiły się już po rozpakowaniu produktu. Nie ma na nim informacji, jaki zawiera gaz i olej (są różne środki do smarowania układu). Jest za to napisane, że preparat jest skrajnie łatwopalny, co może być niebezpieczne podczas kolizji.

Pomimo obaw zdecydowaliśmy się nabić kupionym przez internet gazem układ 22-letniej Toyoty Yaris. Czy preparat zadziałał?

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

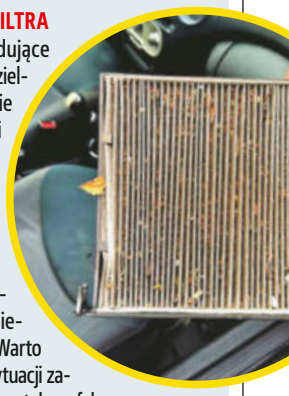


To warto wiedzieć

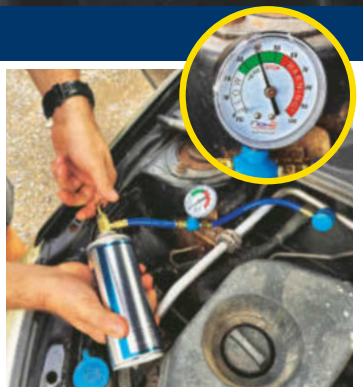
NIESZCZELNOŚCI UKŁADU
Do rozszczelnienia układów klimatyzacji dochodzi najczęściej wskutek starzenia się gumowych uszczelnień stosowanych w zaworach złączy serwisowych i na łączeniach przewodów. Nieszczelności należy też szukać w miejscach korozji części aluminiowych oraz na łączeniach gumowych węży z metalowymi rurkami.

PROBLEMY W SERWISIE
Warto wiedzieć, że serwisanci klimatyzacji nie chcą naprawiać układów nabijanych podobnymi gazami. Obawiają się wprowadzania nieznanej substancji do butli znajdującej się w stacji serwiswowej.

WYMIANA FILTRA
Osoby decydujące się na samodzielne napełnianie klimatyzacji nie powinny zapominać o wymianie filtra kabiny, w którym gromadzą się organiczne zanieczyszczenia. Warto też w takiej sytuacji zastosować preparat dezynfekujący w spreju.



4 PODŁĄCZENIE DO ZŁĄCZA LP
Na zakończeniu przewodu znajduje się szybkozłącze przeznaczone do połączenia ze złączem niskiego ciśnienia (LP). Najczęściej w autach występują dwa porty, a LP to ten o mniejszej średnicy. Aby podłączyć przewód do układu, trzeba wcisnąć szybkozłącze na port, czemu powinno towarzyszyć kliknięcie.



5 APLIKACJA GAZU DO UKŁADU
Przed wtłoczeniem gazu do układu należy uruchomić silnik i włączyć klimatyzację, ustawiając temperaturę na najniższą, a dmuchawę na najwyższy bieg. Wtedy należy przekręcić pokrętło w prawo, aż do otwarcia zaworu, i odwrócić puszkę do góry dnem. Gaz powinno się podawać do momentu, aż ciśnienie osiągnie wartość 40-45 PSI.

6 OCENA DZIAŁANIA
Po napełnieniu układu postąpiliśmy tak samo jak w przypadku próby z czynnikiem R134a. Pozostawiliśmy Toyotę z pracującą na maksymalnej wydajności klimatyzacją i po 15 minutach sprawdziliśmy temperaturę w kratce wylotowej. Wynosiła ona 15,6°C. Układ działał, ale słabiej niż na czynniku R134a.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test pokazał, że popularny w ostatnim czasie sposób na samodzielne napełnianie klimatyzacji przynosi oczekiwany efekt. Wprawdzie układ działa z mniejszą wydajnością niż w przypadku prawdziwego czynnika R134a, jednak da się odczuć spadek temperatury we wnętrzu samochodu. Proces samodzielnego nabijania klimatyzacji nie jest skomplikowany i bez obaw mogą go wykonać osoby o małym doświadczeniu. Niewiadomą pozostaje skład wprowadzanej do układu substancji i jej wpływ na trwałość elementów. Niepokojąca jest też skrajna łatwopalność produktu.

używane

Volvo XC60 II

W produkcji: od 2017 r.
Ceny: od 65 tys. zł

Druga generacja XC60 wciąż jest produkowana. Na rynku nie brakuje jednak dużo tańszych aut z drugiej ręki. Czy warto je kupić?

Dwa subtelne face liftingi (z 2021 i 2025 roku) pozwoliły bez wyrzeczeń kontynuować trwającą już 9 lat produkcję XC60 II. Auto nie jest może bardzo długie (ok. 4,7 m), ale za to szerokie (1,90 m) i wysokie (1,65 m). Pokaźny rozstaw osi (2,87 m) pozwolił stworzyć przepastną, dobrze przeszkloną kabinę. Teoretycznie spory (555 l) bagażnik ma wysoko poprowadzoną podłogę i przez to XC60 nie jest mistrzem pakowności. Z kolejnymi modernizacjami auto otrzymywało nowocześniejsze multimedia.

Ogromną liczbę wersji silnikowych oparto na zaledwie dwóch 2-litrowych jednostkach – benzynowej i turbodieslu. Na bazie obydwu tworzono mikrohybrydy (B4/B5/B6), z kolei benzynowe łączono też z układem PHEV (Recharge/Twin Engine). Z opinii użytkowników wynika, że główne problemy XC60 generuje elektronika. Na porządku dziennym są m.in. losowe błędy na wskaźnikach, brak reakcji ekranu na dotyk, usterki asystentów kierowcy i nietrzymające siłowniki klapy bagażnika.

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

DO REDAKCJI

Chłodnica oleju

Po wymianie wytartego wałka rozrządu mechanik zalecił także wymianę chłodnicy oleju. Czy to uzasadniony wydatek?

m Chłodnica oleju znajduje się na wyposażeniu wielu modeli aut. Zwykle oddaje ona nadmiar ciepła do płynu chłodzącego. Żeby proces przebiegał sprawnie, chłodnica oleju musi mieć wiele drobnych kanałów. I to z tego powodu wszystkie usterki, które mogą spowodować zanieczyszczenie wnętrza silnika opiłkami metalu lub fragmentami innych materiałów (np. tworzywa z łuszczącego się paska rozrządu), powinny skutkować także wymianą chłodnicy oleju. Jej dokładne przepłukanie jest praktycznie niewykonalne, a osady mogą ponownie zanieczyścić silnik.

Silnik bezkolizyjny

Czy silnik 1.4 8V Fiata jest bezkolizyjny. Czy zerwanie paska rozrządu skutkuje w nim zderzeniem zaworów i tłoków?

m Informacje na temat kolizyjności tego silnika są podzielone, przeważają jednak zdania, że zerwanie paska rozrządu może skutkować uszkodzeniem zaworów. Z punktu widzenia kierowcy bezkolizyjność silnika na dobrą sprawę... nie ma znaczenia. Pasek rozrządu trzeba wymieniać w cyklu przewidzianym przez producenta. Jego zerwanie skutkuje nagłą utratą napędu, co może być skrajnie niebezpieczne.

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 Volvo?

Zalety

„Dobrej jakości materiały wykończeniowe kokpitu. Nie można się przyczepić do ich montażu"

„Niewiele aut o takiej mocy (455 KM) jest w stanie zejść ze spalaniem poniżej 5 l/100 km"

„Dobre warunki do podróżowania z tyłu. Pozytywnie zaskakuje ilość miejsca na stopy"

„Polubiłem gładką pracę układu hybrydowego. Wydaje mi się, że działa lepiej niż u konkurentów"

Wady

„Praktycznie wszystko, nawet podgrzewanie fotela, trzeba włączać poprzez dotykowy ekran"

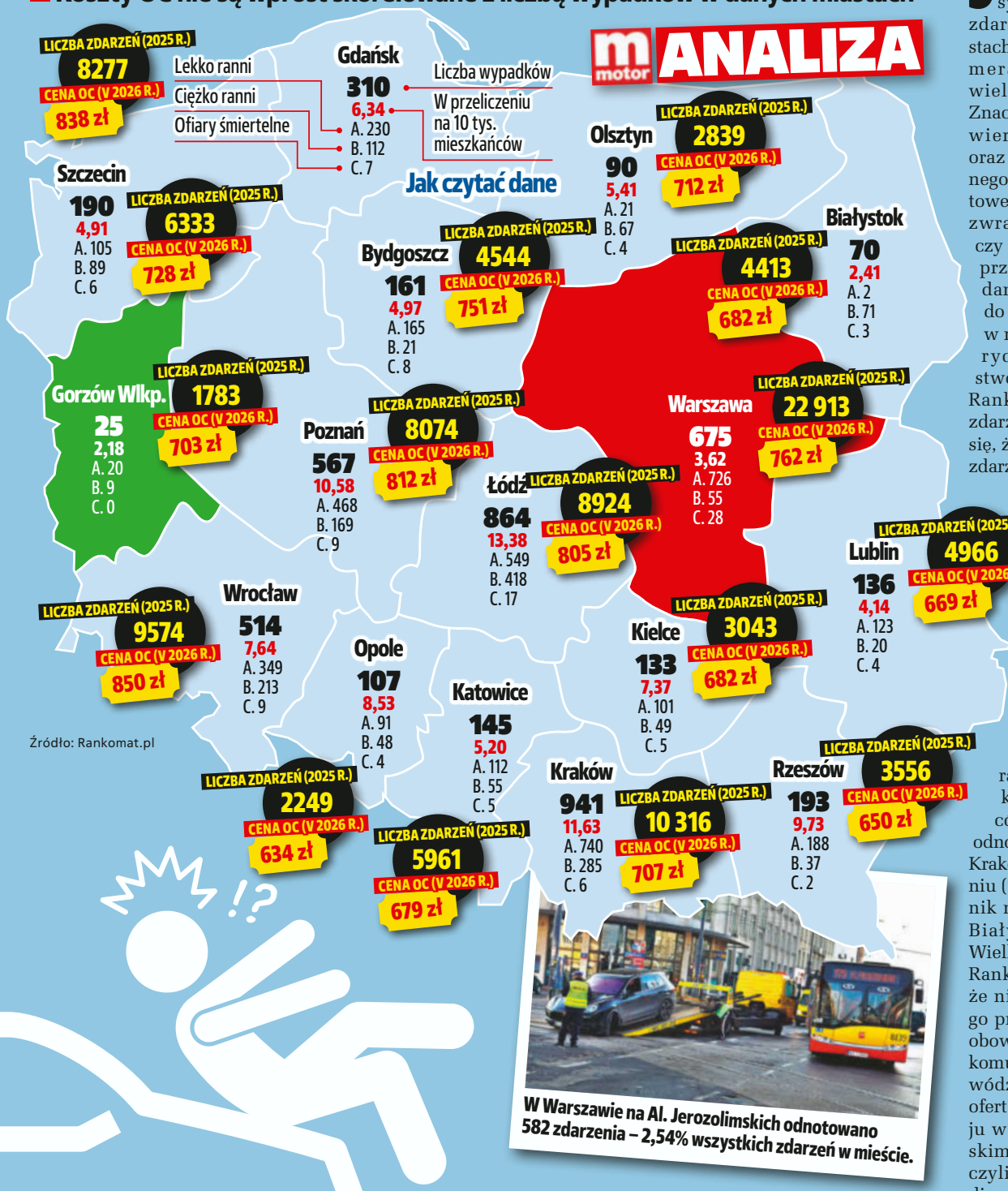
„Bagażnik jest dość płytki. Trudno w nim ulokować kilka większych walizek bez zdejmowania rolety"

„Niby segment premium, ale wyciszenie słabe. Głośno jest już powyżej 120 km/h"

„Oczekiwałbym szybszej reakcji skrzyni na gwałtowne dodanie gazu (np. podczas wyprzedzania)"

Poziom bezpieczeństwa a ceny OC

- **W 2025 r. najwięcej wypadków odnotowano w Krakowie, Łodzi oraz Warszawie**
- **Koszty OC nie są wprost skorelowane z liczbą wypadków w danych miastach**



W Warszawie na Al. Jerozolimskich odnotowano 582 zdarzenia – 2,54% wszystkich zdarzeń w mieście.

W dużych miastach najczęściej dochodzi do zderzeń bocznych oraz tylnych, typowych dla jazdy w korkach czy przez skrzyżowania

Suche dane liczbowe nie zawsze dają pełen obraz sytuacji. Przykładem są zdarzenia drogowe w miastach. W największych aglomeracjach dochodzi do wielu kolizji i wypadków. Znaczenie mają tu m.in. powierzchnie miejscowości oraz natężenie ruchu lokalnego, dojazdowego i tranzytowego. Serwis Rankomat.pl zwraca uwagę, że wystarczy podzielić liczbę zdarzeń przez liczbę mieszkańców danego miasta, by doszło do poważnych przetasowań w rankingach miast, w których prawdopodobieństwo zdarzeń jest wysokie. Rankomat.pl podsumował zdarzenia w 2025 r. Okazuje się, że po przeliczeniu liczby zdarzeń drogowych na 10 tysięcy mieszkańców na pierwsze miejsce wysuwają się mniejsze miasta wojewódzkie. Najwyższy wskaźnik odnotowano w Katowicach – 214 zdarzeń na 10 tys. mieszkańców. Kolejne miejsca zajęły Rzeszów i Opole (po 179) oraz Olsztyn – 171. Inaczej wygląda ranking samych wypadków na 10 tys. mieszkańców. Najwyższe wartości odnotowano w Łodzi (13,38), Krakowie (11,63) oraz Poznaniu (10,58). Najniższy wskaźnik miały Warszawa (3,62), Białystok (2,41) i Gorzów Wielkopolski (2,18). Z analiz Rankomat.pl wynika także, że nie ma to bezpośredniego przełożenia na stawki za obowiązkowe ubezpieczenia komunikacyjne. Wśród województw najwyższą medianę ofert OC odnotowano w maju w województwie pomorskim. Wyniosła ona 718 zł, czyli o 77 zł więcej niż mediana krajowa. Drugie miejsce zajęło województwo dolnośląskie z medianą 698 zł, a kolejne – mazowieckie (676 zł) oraz zachodniopomorskie (674 zł).

Fabia udowadnia, że wciąż jest wzięcie na małe auta z oszczędnymi dieslami.

SKODA Fabia

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	2031	9910 zł	247 415 km	15 lat	27 dni
LPG	1627	15 983 zł	227 135 km	12 lat	26 dni
Benzyna	9822	21 731 zł	157 612 km	12 lat	29 dni

Nie brakuje aut, które zmieniają właściciela w kilka tygodni

Szybko kupisz, szyb

Wzorowa ergonomia, a w wyższych wersjach wyposażeniowych miękkie materiały w kabinie.

VOLKSWAGEN Polo

Pod względem technicznym miejski Volkswagen to ewolucja Fabii II – bazuje na nowszej platformie PQ25, która w Skodzie była użyta tylko częściowo. Polo jest przy tym bardziej eleganckie i komfortowe, a do tego lepiej wykończone. Różnicą okazuje się też struktura rynku wtórnego. O ile w przypadku Fabii bez trudu znajdziemy auto z polskiego salonu, o tyle początkowo wyraźnie droższe w zakupie Polo częściej pochodzą z importu (niestety nie brakuje egzemplarzy po przejściach). W najpopularniejszej, piątej generacji polecamy silniki 1.4 16V, 1.6/1.9 TDI oraz wprowadzone w 2014 r. 1.0/1.2 TSI z rodziny EA211. Wcześniej stosowane 1.2/1.4 TSI z rodziny EA111 miały problemy z trwałością łańcuchowego napędu rozrządu. Nie brakuje ofert sprzedaży Polo ze skrzynią DSG. Trzeba mieć na uwadze, że jej ewentualny serwis lub naprawa będą kosztowne. Mimo że najbardziej efektowne jest Polo z trzydrzwiowym nadwoziem, warto wybrać pięciodrzwiową odmianę – znacznie łatwiejszą do sprzedania. Inne generacje Polo także będą bezpiecznymi wyborami. Średnia wieku jest dosyć wysoka, co przekłada się też na spore przebiegi.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	2377	13 662 zł	213 817 km	15 lat	31 dni
LPG	426	8221 zł	231 251 km	20 lat	26 dni
Benzyna	8282	18 513 zł	157 697 km	15 lat	29 dni

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY **28 DNI**

NAJPOPULARNIEJSZY ROCZNIK **2009**

Lata płyną, a Fabia pozostaje przebojem. Na rynku wtórnym najpopularniejszy jest rocznik 2009, a więc Fabia II sprzed modernizacji. Zła wiadomość jest taka, że w dużej mierze są to już mocno zmęczone życiem, a do tego skromnie wyposażone samochody. Wciąż jest jednak szansa na znalezienie Fabii II z pierwszych czy drugich rąk i z umiarkowanym przebiegiem. Polecamy benzynowy silnik 1.4 16V oraz diesle 1.9 TDI i montowanego po liftingu z 2010 r. 1.6 TDI. Praktyczne i bardzo pakowne Combi będzie lepszym wyborem od hatchbacka. Warto przy tym podkreślić, że bezpieczną inwestycją okaże się każda dobrze utrzymana Fabia dowolnej generacji. Samochód w dobrym stanie nie będzie długo czekał na kolejnego nabywcę. Trudno o auto z lepszą relacją ceny do wieku i jakości, a także równie dobrze zaopatrzone w niedrogie zamienniki.

ko sprzedasz

Na rynku wtórnym nie brakuje modeli aut, które są łatwe do kupienia ze względu na dużą podaż, a później szybko znajdują kolejnego właściciela. Prezentujemy najlepiej rotujące bestsellery.

Niektóre modele aut miesiącami czekają na właściciela. Oczywiście wszystko jest kwestią ceny. Sprzedający może ją zredukować znacznie poniżej poziomu rynkowego, by pojazd szybciej znalazł kolejnego właściciela. Na szczęście nie brakuje też używanych samochodów, które statystycznie sprzedają się w ciągu jednego miesiąca. Sieć sprzedaży AAA Auto udostępniła nam listę 21 najszybciej znajdujących nabywców samochodów spośród 50 najlepiej sprzedających się modeli na polskich portalach ogłoszeniowych. Kto nie chce się na dłużej wiązać z pojazdem, powinien zainteresować się jednym z nich. – Nasze dane potwierdzają, że kierowcy poszukują przede wszystkim samochodów sprawdzonych, ekonomicznych i stosunkowo tanich w utrzymaniu. Modele segmentu miejskiego od lat należą do najbezpieczniejszych wyborów na rynku wtórnym, dlatego ich sprzedaż przebiega wyjątkowo sprawnie – podkreśla Karolina Topolova z AAA Auto. Rosnące znaczenie mają koszty serwisu. Warto mieć to na uwadze, jeżeli poszukuje się samochodu na krótki okres czasu. Decydując się na wybranie jednego z modeli dobrze rotujących na rynku wtórnym ma się gwarancję nie tylko bezproblemowej odsprzedaży pojazdu. Przy odrobinie szczęścia może okazać się, że kilkumiesięczna eksploatacja pojazdu kosztowała tyle, co paliwo i ubezpieczenie.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

W czwartej odsłonie Yarisa wnętrze zyskało na urodzie. Materiały pozostały jednak przeciętne.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY **30 DNI**

NAJPOPULARNIEJSZY ROCZNIK **2022**

TOYOTA Yaris

Blisko 18 tysięcy sprzedanych egzemplarzy sprawia, że podażą na rynku wtórnym Yaris istotnie wyprzedza Fabię i Polo. Z danych AAA Auto wynika, że Toyota nieco dłużej czeka jednak na nabywcę. Dlaczego? By poznać odpowiedź, wystarczy zajrzeć w uśrednione rynkowe parametry poszczególnych wersji silnikowych. Swoje zrobiła ciesząca się dużym zainteresowaniem w ostatnich latach hybryda. Statystyczny egzemplarz ma zaledwie pięć lat, co skutkuje sporymi cenami ofertowymi. Nie należy się ich jednak obawiać. Wszystkie cztery generacje Yarisa udowodniły, że ten model bardzo wolno traci na wartości. Duża w tym zasługa wysokiej odporności mechanicznej (starsze Yarisy są eliminowane z rynku głównie przez korozję). Najpopularniejszym rocznikiem jest 2022, a więc Yaris IV. Warto go szukać. To najbardziej efektowny, najlepiej wykończony, najbardziej przestronny i najprzyjemniejszy w prowadzeniu Yaris. Ponarzekać można przede wszystkim na rozwiązania multimedialne i wyciszenie.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	917	10 313 zł	226 475 km	17 lat	26 dni
Hybryda	4461	66 222 zł	73 656 km	5 lat	35 dni
LPG	866	23 490 zł	204 162 km	12 lat	33 dni
Benzyna	11 700	30 140 zł	137 039 km	13 lat	28 dni

HONDA Civic

Najpopularniejszym rocznikiem Civica jest 2007, a więc popularne UFO (na fot.). I to z początku produkcji, które trzeba bardzo dokładnie obejrzeć pod kątem korozji podwozia – bywa coraz bardziej rozległa. W przypadku Hondy sporą popularnością cieszą się instalacje gazowe. Nie trzeba się ich obawiać – śrubowa regulacja luzów zaworowych jest prosta i tania. Statystyczne przebiegi używanych aut są wysokie, ale nie należy się tym martwić. Hondy dobrze znoszą upływ kilometrów. Cenę trzymają zwłaszcza egzemplarze z polskich salonów (jest ich całkiem sporo). Warto dołożyć, bo są poszukiwane przez nabywców.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	704	21 045 zł	227 242 km	15 lat	39 dni
Hybryda	194	80 795 zł	134 009 km	9 lat	33 dni
LPG	886	16 411 zł	246 413 km	18 lat	24 dni
Benzyna	7123	29 974 zł	172 418 km	15 lat	30 dni

SEAT Ibiza

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	1736	11 559 zł	221 319 km	15 lat	31 dni
LPG	395	10 315 zł	221 001 km	16 lat	25 dni
Benzyna	6296	18 113 zł	158 066 km	14 lat	32 dni

Pod względem technicznym to bliski krewny Fabii i Polo. Wyróżnikiem Ibizy jest efektowny design nadwozia oraz (w 4. generacji, na fot.) dostępność odmiany kombi z bardzo dużym bagażnikiem. Ideał? Nic z tego. Jakość materiałów wykończeniowych jest daleka od satysfakcjonującej. Dyskusyjne są też sztywne nastawy zawieszenia – Ibiza miała być modelem ze sportowym zacięciem, tyle że wielu egzemplarzom z rynku wtórnego brakuje mocy. Kolejne modernizacje poprawiały sytuację, tyle że zaawansowany średni wiek to także sygnał, że o świeższą Ibizę może być trudno. Spora podaż diesli. Polecamy 1.6/1.9 TDI.

TOYOTA Auris

Auris miał być rewolucją. Obecnie pierwszą generację należy omijać szerokim łukiem – jest marnie wykończona, a do tego podatna na korozję. Znacznie lepszym wyborem będzie Auris II (na fot.). Toyota przeanalizowała popełnione błędy. Od początku oferowano hybrydę, gamę uzupełniono wersją kombi, dopracowano zawieszenie i podniesiono standard wykończenia (wciąż jest średni). Wystarczyło, by stworzyć auto, które trzyma cenę i szybko znajduje kolejnego właściciela – dotyczy to nawet dość drogiej hybrydy, która jest lubiana przez przewoźników osób.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	1449	20 084 zł	226 278 km	14 lat	36 dni
Hybryda	2249	45 172 zł	180 066 km	11 lat	30 dni
LPG	479	30 001 zł	213 585 km	13 lat	29 dni
Benzyna	3702	31 022 zł	160 395 km	13 lat	32 dni

Wnętrze jest ergonomiczne i łatwe w obsłudze, ale przeciętnie wykończone i słabo wyciszone.

TOYOTA Avensis

Mimo że Avensis był oferowany do 2018 r., najpopularniejszy na rynku wtórnym jest rocznik 2009 (czyli trzecia generacja z początku produkcji; na fot.). Sytuacja na rynku wtórnym odzwierciedla topniejącą sprzedaż aut klasy średniej popularnych marek. Nie oznacza to bynajmniej, że używany Avensis nie zasługuje na zainteresowanie. Zadbane auta – zwłaszcza z benzynowymi silnikami i pochodzące z polskich salonów – szybko się sprzedają, bo ta przestronna limuzyna cieszy się opinią niezawodnej. Silniki 1.6/1.8 Valvematic dobrze pracują na gazie, więc bardzo szybko się sprzedają. Owiane złą renomą diesle również długo nie czekają na właściciela, przy czym warto zauważyć, że są relatywnie tanie, a do tego mają wysokie przebiegi. Polecamy Avensisa w wersji kombi. Odsprzedaż sedana z czasem będzie stawała się coraz trudniejsza.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	3274	18 427 zł	260 120 km	15 lat	34 dni
LPG	756	22 510 zł	256 335 km	16 lat	24 dni
Benzyna	3007	29 088 zł	204 409 km	15 lat	32 dni

OPEL Corsa

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	1766	9760 zł	209 813 km	15 lat	31 dni
LPG	1121	13 983 zł	198 323 km	14 lat	27 dni
Benzyna	13 498	17 748 zł	141 822 km	13 lat	33 dni

Miejski Opel jest ceniony za przestronne i ergonomiczne wnętrze, spory komfort jazdy, wysoką trwałość oraz łatwość serwisowania i niskie koszty napraw. Dane AAA Auto potwierdzają, że Corsa – bez względu na wersję silnikową – jest też łatwa do sprzedania. Zła wiadomość jest taka, że najpopularniejszym rocznikiem jest 2007. W modelu, który nierzadko miał flotową przeszłość, oznacza to marny stan wielu aut. Można znaleźć Corsę z prywatnych rąk i z polskiego salonu. Takie pojazdy są jednak często skromnie wyposażone i mają słabe silniki.

TOYOTA RAV4

Szybko zyskująca na popularności wersja hybrydowa wydłużyła nieco średni czas sprzedaży Toyoty RAV4. Warto jednak zauważyć, że mimo wysokich cen nawet ona relatywnie szybko znajduje nabywców – doceniają oni połączenie niezłych osiągów z niewielkim spalaniem oraz łatwość odsprzedaży auta. Ta ostatnia dotyczy zresztą wszystkich generacji Toyoty RAV4. Z największym dystansem należy podejść do diesla. Jest oszczędny, ale wyraźnie tańszy od pozostałych wersji silnikowych. Problemy z silnikami wysokoprężnymi Toyoty zrobiły swoje.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	1986	27 835 zł	234 394 km	17 lat	31 dni
Hybryda	4697	128 437 zł	98 808 km	5 lat	37 dni
LPG	479	29 729 zł	247 373 km	19 lat	26 dni
Benzyna	2328	65 601 zł	160 359 km	14 lat	32 dni

VOLKSWAGEN Golf

Z danych AAA Auto wynika, że Golf jest drugim najpopularniejszym modelem na polskim rynku wtórnym. Nie jest jednak najszybciej sprzedającym się autem. Wystarczy spojrzeć na relację średnich cen do przebiegu i wieku, by zrozumieć przyczynę. Używane Golfy są po prostu drogie. Nie bez przyczyny. Kompaktowy Volkswagen – bez względu na generację – jest świetnie zaopatrzony w części, a do tego znany mechanikom. Obecnie najpopularniejszy jest rocznik 2009, czyli Golf VI. Warto w nim uważać na benzynowe silniki z turbodoładowaniem, które sprawiają nieco problemów. Wolnossące oraz diesle są solidniejsze.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	11 898	26 257 zł	225 154 km	13 lat	35 dni
Hybryda	171	82 340 zł	95 581 km	6 lat	48 dni
LPG	943	7843 zł	275 239 km	23 lat	21 dni
Benzyna	15 398	33 890 zł	166 144 km	14 lat	34 dni

FORD Fiesta

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	2509	12 518 zł	206 965 km	14 lat	33 dni
LPG	543	12 296 zł	207 365 km	16 lat	29 dni
Benzyna	11 167	18 472 zł	143 543 km	13 lat	35 dni

Pod względem właściwości jezdnych, komfortu oraz designu kolejne odsłony Fiesty należą do czołówki segmentu aut miejskich. To wszystko przy rozsądnych kosztach zakupu i utrzymania. Nic dziwnego, że używane egzemplarze sprawnie się sprzedają. Przestrzegamy przed Fiestami zasilanymi LPG. Nierzadko trafiają na sprzedaż, gdy głowica zaczyna domagać się remontu. Ogólnym problemem modelu jest postępująca korozja podwozia czy elementów zawieszenia. Oględziny pojazdu na podnośniku to więc konieczność.

RENAULT Clio

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	2625	17 900 zł	181 069 km	12 lat	35 dni
Hybryda	187	54 333 zł	56 378 km	4 lata	42 dni
LPG	828	24 398 zł	159 346 km	11 lat	36 dni
Benzyna	9653	24 094 zł	131 037 km	12 lat	34 dni

W ostatnich latach Renault intensywnie pracowało nad zmianą wizerunku – auta zaczęły być ciekawiej stylizowane, nacisk położono też na poprawę trwałości. Pozycja Clio na rynku wtórnym to sygnał, że zadanie zostało wykonane – nie brakuje używanych egzemplarzy, które nie czekają długo na nabywcę. Warto także zwrócić uwagę na relatywnie niski wiek używanych Clio, a także umiarkowane średnie przebiegi. W rezultacie statystyczne Clio jest mniej zmęczone życiem od rywali. Najwięcej problemów generuje rozbudowana elektronika. Renault są odporne na korozję.

SEAT Leon

W przypadku Leona najpopularniejszy jest rocznik 2014 – oznacza to trzecią odsłonę kompaktowego Seata, który bazuje na nowoczesnej, wciąż stosowanej architekturze MQB. Z myślą o niej opracowano paletę nowych silników benzynowych i wysokoprężnych. Są one wolne od awarii, jakie trapiły starsze jednostki koncernu Volkswagen. Konstruktorzy Leona zadbali o dobre zestrojenie zawieszenia oraz atrakcyjny design nadwozia. Szkoda, że materiały w kabinie oraz system multimedialny są o klasę gorsze od zastosowanych w Golfie VII. Niezłym wyborem jest Leon w wersji kombi (na fot.), który pojemnością bagażnika nie odstaje od Skody Octavii. Popularne silniki benzynowe przy spokojnej jeździe nie palą istotnie więcej od diesli.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	4497	28 020 zł	220 199 km	12 lat	37 dni
LPG	460	8886 zł	278 196 km	21 lat	21 dni
Benzyna	6832	38 740 zł	159 135 km	11 lat	36 dni

AUDI A3

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	7684	26 074 zł	239 460 km	15 lat	35 dni
Hybryda	266	102 028 zł	75 100 km	5 lat	58 dni
LPG	664	7583 zł	285 919 km	23 lata	27 dni
Benzyna	8081	38 320 zł	169 484 km	14 lat	37 dni

Używane auta klasy premium są masowo sprowadzane do Polski. Wśród nich jest Audi A3, które nie czeka długo na kolejnego właściciela. Trudno się dziwić. A3 oferuje świetnie wykończone wnętrze, dobrze zestrojone zawieszenie i wysoki komfort jazdy przy kosztach utrzymania na poziomie Golfa czy Octavii – samochody dzielą komponenty mechaniczne. Wysokie ceny ofertowe sprawiają, że na rynku wtórnym najpopularniejszy jest rocznik 2009. Trzeba uważać na przeszłość – cofanie licznika czy odbudowywanie po wypadkach są na porządku dziennym.

VOLKSWAGEN Passat

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	16 847	35 213 zł	239 652 km	12 lat	35 dni
Hybryda	170	88 077 zł	117 305 km	6 lat	55 dni
LPG	739	6472 zł	306 597 km	25 lat	22 dni
Benzyna	6047	48 646 zł	169 638 km	11 lat	41 dni

Jedną z największych ikon polskiego rynku wtórnego są kolejne generacje Passata. Obecnie do głosu dochodzi ósma – najlepiej wykończona, a w ocenie wielu osób także najbardziej elegancko stylizowana. Używane Passaty całkiem sprawnie znajdują kolejnych nabywców. Warto zwrócić uwagę, że w przypadku tego modelu relacja ceny do wieku i przebiegu nie jest specjalnie korzystna. Warto dołożyć i poszukać egzemplarza z możliwie niskim przebiegiem. O awarie nie trzeba się obawiać – popularny Passat B8 jest solidniejszy od poprzedników.

BMW Serii 3

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	13 124	43 139 zł	234 257 km	13 lat	38 dni
Hybryda	490	126 219 zł	95 452 km	5 lat	61 dni
LPG	1095	11 372 zł	292 986 km	24 lata	25 dni
Benzyna	11 813	43 827 zł	186 371 km	16 lat	35 dni

Na rynku nie brakuje używanych BMW serii 3 – ten model znajduje się w czołówce najczęściej sprowadzanych aut. To nie do końca dobra informacja. Wysoka wartość kilkuletnich egzemplarzy sprzyja importowi „trójek" po przejściach czy cofaniu licznika. Po latach, jak w przypadku najpopularniejszego rocznika 2007, oznacza to masę pojazdów w złym stanie. A nie można też zapominać, że skomplikowana technicznie seria 3 jest też kosztowna w serwisowaniu. Używane auta sprzedają się sprawnie – ich zakup to dla wielu osób spełnienie motoryzacyjnych marzeń.

SKODA Octavia

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	12 878	39 523 zł	223 731 km	11 lat	37 dni
Hybryda	133	85 627 zł	92 613 km	4 lata	56 dni
LPG	946	11 086 zł	273 008 km	18 lat	23 dni
Benzyna	10 576	52 873 zł	153 686 km	9 lat	37 dni

Z danych AAA Auto wynika, że Skoda Octavia jest piątym najpopularniejszym modelem na naszym rynku wtórnym. Dobrą wiadomością dla zainteresowanych zakupem jest mnogość egzemplarzy z polskich salonów, których historię można łatwo prześwietlić. Na sprzedaż najczęściej wystawiane są kilkuletnie auta. Oczywiście to Octavie poleasingowe czy wracające z wynajmów. Trudniej o samochód z prywatnych (nawet drugich czy trzecich rąk) – ze względu na mnogość zalet czeski kompakt jest kupowany na długie lata, a sprzedawany, gdy zaczynają się problemy.

OPEL Astra

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	10 293	19 007 zł	214 712 km	12 lat	42 dni
LPG	3214	13 269 zł	233 466 km	16 lat	26 dni
Benzyna	21 349	22 739 zł	163 992 km	13 lat	37 dni

Najpopularniejszy model na polskim rynku wtórnym, a także wyjątkowo często sprowadzany samochód. Dlaczego używane Astry na nabywcę czekają kilka dni dłużej od rywali? Wpływ na statystykę na pewno ma struktura rynku – nie brakuje na nim niezbyt ciekawie skonfigurowanych Opli z flot. Warto więc poszukać Astry w atrakcyjnym kolorze nadwozia, z bogatszym wyposażeniem i mocniejszym silnikiem – będzie wyróżniała się na liście ogłoszeń i może wcześniej znaleźć nabywcę. Najpopularniejszym rocznikiem jest 2011 – w tym czasie produkowano solidną, wygodą, ale nieco przyciężką Astrę J.

W kokpicie Astry J nie brakuje fizycznych przycisków. Materiały i montaż są na niezłym poziomie.

CITROEN C3

Kto szuka miejskiego auta z dieslem, poza propozycjami koncernu Volkswagen, Yarisem i Corsą powinien wziąć pod uwagę także Citroena C3. Podaż używanych egzemplarzy jest znaczna, a ich średnie ceny – zwłaszcza gdy uwzględni się relację do przebiegu i wieku – trudno uznać za wygórowane. Auta szybko znajdują nabywców. Zauważalnie dłużej na sprzedaż czekają egzemplarze z silnikami benzynowymi – zła renoma jednostek z rodzin Prince (1.4/1.6) oraz PureTech (1.0/1.2) na pewno miała w to wkład. Problemy w Citroenach C3 generuje też elektronika.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	1784	14 914 zł	172 911 km	13 lat	31 dni
LPG	263	9742 zł	182 625 km	16 lat	26 dni
Benzyna	6425	24 921 zł	104 222 km	10 lat	40 dni

RENAULT Megane

Kto chciałby kupić samochód na krótki czas, nie powinien skreślać Renault Megane. Wybór na rynku jest duży, a średnie przebiegi są relatywnie niskie. Ceny ofertowe nie należą do wygórowanych. Nawet jeżeli przy odsprzedaży procentowa utrata wartości okaże się wyższa niż w przypadku niemieckich czy japońskich aut, to kwotowy ubytek powinien być niższy. Najpopularniejszym rocznikiem jest 2009 – w tym czasie produkowano dobrze zabezpieczone przed korozją Megane III, które pod względem stabilności elektroniki wykonało krok naprzód względem poprzednika. Odradzamy benzynowy silnik 1.2 TCe, który potrafi palić duże ilości oleju.

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	4841	21 963 zł	201 472 km	13 lat	37 dni
LPG	788	11 646 zł	242 501 km	19 lat	27 dni
Benzyna	8384	28 023 zł	150 028 km	13 lat	38 dni

VOLKSWAGEN Touran

Napęd	Liczba sprzedanych aut (I-VI 2026)	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas sprzedaży
Diesel	4998	24 843 zł	248 616 km	14 lat	35 dni
LPG	95	11 766 zł	271 525 km	19 lat	29 dni
Benzyna	1898	42 968 zł	171 333 km	13 lat	44 dni

W kabinie Tourana funkcjonalność wygrywa z polotem stylistycznym. Doskonała ergonomia.

Za najlepsze minivany uchodzą modele z Francji, ale z danych AAA Auto wynika, że Volkswagen Touran jest od nich liczniej reprezentowany na rynku wtórnym. Wkład w taki stan rzeczy miały m.in. długi okres produkcji oraz utrzymanie w jej czasie jednej nazwy modelu, a także zaplecze serwisowe – mechanicznie Touran bazuje na Golfie, więc nie brakuje niedrogich zamienników, używanych części oraz warsztatów, które podejmą się napraw. Przestrzegamy przed benzynowymi silnikami 1.4 TSI czy dieslami 2.0 TDI PD. W Touranie I najlepszy wybór to proste benzynowe 1.6 8V lub dostępne od 2010 r. diesle 1.6/2.0 TDI CR.

PODSUMOWANIE

Z danych AAA Auto wynika, że mocne i drogie auta elektryczne lub sportowe potrafią czekać na kolejnego właściciela grubo ponad 100 dni. Na drugim biegunie znajdują się modele prezentowane lub zbliżone do nich charakterem czy konstrukcją, a więc przystępne cenowo, praktyczne, przestronne, nieprzesadnie drogie w utrzymaniu oraz popularne – klienci w pierwszej kolejności rozglądają się za samochodami, które często widzą na ulicach. Znamienny jest też fakt, że w wielu przypadkach najpopularniejsze roczniki były dość świeże. To korzystne dla kupujących – niezbyt zaawansowane wiekiem auto może nie wymagać natychmiastowego doinwestowania.

» Na polskim rynku wtórnym nie ma miejsca na egzotykę – pożądane są funkcjonalne auta

Przedwcześnie uśmiercony

Mimo wieku swojej konstrukcji do końca był uwielbiany i doskonale się sprzedawał, ale musiał zniknąć z Europy. W czym tkwi tajemnica mniejszego SUV-a Porsche?

Gdy debiutował Cayenne, puryści wieszali na nim psy. Tylko że to właśnie ten model uratował Porsche przed bankructwem. Mniejszy Macan nie budził już takich kontrowersji. Mimo że zadebiutował w 2013 roku i trafił do sprzedaży rok później, bazował na już wówczas nienajmłodszej platformie pierwszego Audi Q5 (z 2008 roku). Chociaż należałoby raczej powiedzieć, że na szkielecie i płycie podłogowej. Bo w pozostałych kwestiach Macan to własne dzieło producenta z Zuffenhausen. Nadwozie z opadającą linią dachu i masywnymi błotnikami zaprojektował Michael Mauer, autor stylistyki 911 (991 i 992), 918 Spyder, Panamery, ale też Saaba 9-5.

Przez dekadę obecności w Europie modyfikacje były dwie. Mimo wieku konstrukcji nawet w 2024 roku Macan bił się o pozycję lidera sprzedaży z młodszym Cayenne (i wyraźnie wygrywał z 911).

SUV typu hot hatch

Macan jeździ tak, jakby był zaczarowany. Układ kierowniczy (mimo że wspomagany elektrycznie) daje niesamowite wyczucie. A zawieszenie zwinność i pewność nieosiągalną dla konkurencji. Reakcje są błyskawiczne i można się poczuć tak, jakby prowadziło się miejskiego hot hatcha. Do tego Macan pozwala lekko zacieśniać zakręty i ma bardzo ograniczone przechyły nadwozia. Przy tym szczególnie z „pneumatyką" jest tak komfortowy, jak można oczekiwać od SUV-a segmentu premium. Oczywiście „pneumatyka" po latach może wymagać uszczelnienia, amortyzatory systemu PASM wymiany. Ale trwałość układu jezdnego jest wysoka.

Liftingi były dwa, ale tylne lampy zmieniły się tylko raz (w 2018 roku).

Baczniejszą uwagę trzeba zwrócić na stan skrzyni rozdzielczej, przekładni PDK czy szczelność jednostek napędowych. Zwłaszcza w autach z USA. Gdy te ostatnie pochodzą z północnych stanów, szczególną uwagę trzeba zwrócić też na stan przedniej i tylnej (stalowej) ramy pomocniczej. U nas problemów nie ma, ale tam używa się zimą innej chemii na drogach i może ona bardzo przyspieszać proces korozji.

Ale nie tylko dlatego Macany z Europy są lepszym wyborem. Egzemplarze ze Starego Kontynentu są znacznie częściej bardzo solidnie i często serwisowane. Przypadki np. rozciągnięcia łańcuchów rozrządu w jednostkach benzynowych są rzadkie (bo olej zmieniano często). Mało kto jeździ też z wyciekami. Te ostatnie najbardziej trapią przedliftingowe 3.0 i 3.6 (Turbo) skonstruowane samodzielnie przez Porsche. Oferowane później 3.0 (pojedyncza turbosprężarka) i 2.9 (biturbo) to silniki z rodziny EA839 znane też z Panamery i wielu Audi. Są bardzo wytrzymałe mechanicznie, ale trapią je z kolei wycieki chłodziwa. Najczęściej spotykane 2.0 (EA888) mogą być oszczędne (na tyle, że diesel traci sens), ale traktowane ostro spalą tyle samo co np. wersje S. Ich podstawowa wada to nijakie brzmienie.

Będąc w szczytowej formie (mimo wieku), Macan musiał zniknąć z rynku. Przez nowe unijne przepisy dotyczące cyberbezpieczeństwa. Podobno dostosowanie go do nowych wymogów byłoby zbyt kosztowne. Patrząc na wyniki sprzedaży elektrycznego następcy, trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że chyba warto było nadal modyfikować wciąż tak pożądany model.

TEKST: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Porsche Macan I (95B)

Lata produkcji: **od 2014**
Ceny od: **82 000 zł**

DANE TECHNICZNE	2.0 (2018 r.)	S (2014 r.)	S (2018 r.)	GTS (2021 r.)
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, biturbo	benzynowy, turbo	benzynowy, biturbo
Pojemność skokowa	1984 cm³	2997 cm³	2995 cm³	2894 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16	V6/24	V6/24	V6/24
Moc maksymalna	245 KM/5000	340 KM/5500	354 KM/5400	440 KM/5700
Maks. moment obrotowy	370 Nm/1600	460 Nm/1450	480 Nm/1360	550 Nm/1900
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	225 km/h	254 km/h	254 km/h	272 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,5-6,7 s	5,4 s	5,1-5,3 s	4,3-4,5 s
Średnie zużycie paliwa	8,1-8,2 l/100 km	9,0 l/100 km	8,9 l/100 km	9,9 l/100 km

Trakcja jest tu absolutna. Ale napęd domyślnie przekazuje większość momentu obrotowego na tylną oś.

Chirurgiczna precyzja układu kierowniczego, niesamowita zwinność.

Hamulce PCCB (ceramiczne) to w tym modelu przerost formy nad treścią.

Trwałe zawieszenie. Uwaga na stan ram pomocniczych w autach z USA.

Zależnie od wersji pojemność wynosi 458-500 l. Maksymalnie 1500 litrów.

Pokrętło trybów jazdy na kierownicy (element Pakietu Sport Chrono) pojawiło się wraz z liftingiem w 2018 roku.

Jakość materiałów i precyzja montażu są pierwszorzędne. Przedliftingowe multimedia trącą już mocno myszką.

W 2021 roku gąszcz przycisków na konsoli zastąpiono panelami dotykowymi. Nie wszyscy je lubią.

Jak w prawdziwym Porsche, siedzi się nisko. Doskonałe fotele, trwałe tapicerki.

Tryb off road działa do 80 km/h. Jeśli auto ma „pneumatykę", można je unieść o 4 cm.

Nie jest ciasno, ale np. w X3 znacznie łatwiej zapiąć dzieci w fotelikach.

Historia modelu

2014: Pierwszy Macan trafia do sprzedaży (wersje S, Turbo oraz S Diesel)
2015: Debiut GTS (360 KM)
2016: Wersja 2.0 oraz Turbo Performance
2018: Pierwszy lifting, koniec diesla, nowe silniki V6 2.9 i 3.0
2021: Kolejny lifting, miejsce Turbo zajmuje GTS (i osiąga tę samą moc), S rozwija teraz 380 KM, a 2.0 265 KM
2022: Odmiana T (Touring), silnik 2.0
2024: Pierwszy Macan znika z Europy (do dzisiaj jest dostępny np. w USA)

Audi Q5 pierwszej generacji: to na jego architekturze bazuje Macan.

Następca: tylko elektryczny, ale Porsche zapowiada też auto spalinowe.

Typowe usterki

- **Wycieki oleju z obudowy układu rozrządu** (starsze 3.0 i 3.6 V6)
- Szarpanie przy ruszaniu – objaw **zużytej skrzyni rozdzielczej** (można ją regenerować)
- **Pękające przewody układu chłodzenia** w 2.9 i 3.0 V6
- W dieslach może hałasować **łańcuch rozrządu**, psuje się układ EGR
- **Pękające obudowy termostatu**

2.0 jest bardzo sprawny i całkiem solidny. Ale trochę brak mu duszy.

„Pneumatykę" łączono z aktywnymi amortyzatorami PASM. Standard w Turbo, w innych wersjach opcja.

Macan waży od 1770 kg (2.0) do ponad 1950 kg. Ale przez swą zwinność robi wrażenie dużo lżejszego. Pięta achillesowa to zwrotność.

Sytuacja rynkowa

Dużo niezarejestrowanych w kraju aut z USA. Diesli jest mało, popyt na nie jest śladowy, nawet gdy mają niewielkie przebiegi. Wśród popularnych benzynowych 2.0 cena zależy nie tylko od rocznika i przebiegu, ale w znacznym stopniu od wyposażenia. Aż 60% tych aut jest krajowych.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

95 000-110 000	Głównie 2.0 (2016-2018 r.), ale są też GTS, a nawet Turbo. Jednak mają duże przebiegi.
180 000-200 000	Łatwiej o S i GTS z pierwszych rąk, z fakturą VAT. Zdarzają się auta z aktywną gwarancją.
270 000-320 000	Roczniki 2022-2024, krajowe, małe przebiegi, wersje T i S. Albo dwa lata starszy GTS.

PODSUMOWANIE

Najpoważniejsze (i jedne z niewielu) wad Macana? Ceny. Ale nietrudno zrozumieć, skąd się biorą. SUV Porsche zaprzecza prawom fizyki, a przy tym nie wymaga żadnych wyrzeczeń. Jest dopracowany i całkiem niezawodny.

OCENA ★★★★★

motor Retro

50 lat temu
W „Motorze" z 22 sierpnia 1976 roku

Okładkę tego wydania zdobi warszawska starówka, ale tematem przewodnim było bezpieczeństwo ruchu we Wrocławiu. W porównaniu do 1975 roku jego poziom wyraźnie wzrósł. Nie było to ani szczęście, ani przypadek, a efekty działań miejscowej służby ruchu MO. Poprawa bezpieczeństwa nie była jednak tylko zasługą milicyjnej drogówki, ale także innych instytucji. Za edukację młodzieży odpowiadał Automobilklub Dolnośląski, który wspólnie z PZU przygotowywał m.in. wkładki do książek, nalepki czy gry. Polskie Radio we Wrocławiu swój czas antenowy poświęcało sprawom motoryzacji i zorganizowało Radiowy Klub Kultury Drogowej. A ORMO... wręczało pouczające ulotki (fot. poniżej okładki).

Komputery a przepustowość ruchu

Tak w latach 70. wyglądały pierwsze systemy ostrzegające kierowców na autostradach w RFN. Dziś to popularne rozwiązanie często spotykane na drogach.

W RFN podejmowano próby szerszego zastosowania komputerów w celu usprawnienia organizacji ruchu drogowego na autostradach. Celem było zwiększenie ich przepustowości oraz niedopuszczenie do powstawania zatorów. I tak na 8-kilometrowym odcinku autostrady Stuttgart-Ulm zainstalowano co 500 metrów sygnalizatory bramowe, przekazujące co godzinę do centrali elektronicznej informacje o natężeniu ruchu. W zależności od jego stopnia na sygnalizatorach pojawiał się napis „Stau" (korek) i jednocześnie wyświetlane były cyfry z zalecaną prędkością (od 60 do 100 km/h), pozwalającą uniknąć skutków ewentualnego zatłoczenia.

NOWOŚCI I TENDENCJE TECHNICZNE

Wcześniejsze konstrukcje koncernu British Leyland miały dość nietypową budowę. Nadwozie składało się ze szkieletu z przymocowanymi do niego blachami, a w tylnym zawieszeniu stosowano skomplikowaną oś de Dion. Przy opracowaniu nowego modelu Rover 3500 zdecydowano się na bardziej konserwatywne rozwiązania (m.in. samonośne nadwozie, sztywna tylna oś), pozwalające na konkurowanie z takimi autami jak Citroen CX czy Peugeot 504. Nie zabrakło tu jednak ciekawych rozwiązań, czego przykładem była klejona przednia szyba firmy Triplex, składająca się z dwóch hartowanych warstw, co miało zmniejszać do minimum niebezpieczeństwo okaleczenia w razie jej rozbicia. Nowością była też lampka kontrolna sygnalizująca, że któreś ze świateł się nie pali.

Rover 3500 w najnowszym wydaniu był stawiany jako przykład nowoczesnego auta z nadwoziem 5-drzwiowym. Jego deska rozdzielcza została uznana za oryginalną.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 24 sierpnia

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko,

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

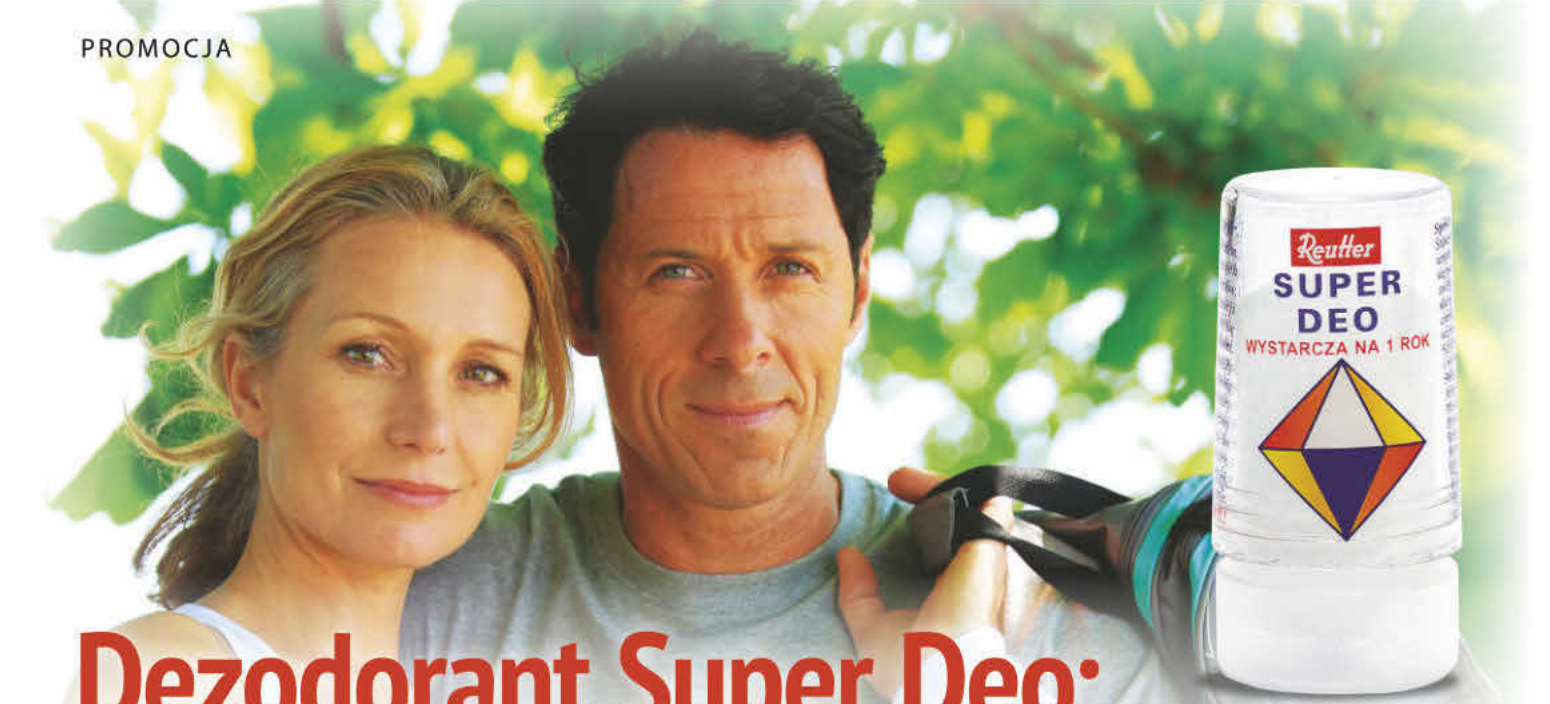
Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski,
Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
Doradca Zarządu ds redakcyjnych: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

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

ISSN 0580-0447

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

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



Dezodorant Super Deo: super wolność od zapachu potu!

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

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

Pierwszorzędny dezodorant!

Super Deo jest niewielki, ale ma ogromną moc!

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

Uwaga! – Nie zostawia plam! Testowany dermatologicznie.

Super Deo to wypróbowany oryginalny dezodorant!

DOSTĘPNY W APTEKACH I SKLEPACH MED.-ZIEL.

Cena: ok. **19** zł

Firma REUTTER GmbH/ Niemcy

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

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

YOUNGTIMERY

a w nim m.in.:

- Fascynujące samochody z lat 80. i 90.
- Prezentacje i porównania youngtimerów
- Motoryzacyjna technika wczoraj i dziś
- Praktyczne porady dla użytkowników starszych samochodów
- Przewodnik po ciekawych muzeach i imprezach w Polsce i na świecie