

DOBRA PRASA!

PISMO MOTORYZACYJNE NR 1 W POLSCE

Nr 40/2024 (3719) 30-09-2024 cena 4,99 zł w tym 8% VAT

motor

Hybrydowy SUV

za 99 tys. zł

MG ZS Hybrid+



NOWOŚCI • TESTY • PORÓWNIANIA • UŻYTKOWANIE

m PIERWSZA JAZDA

Nowe BMW X3



s. 4

s. 10

UŻYWANE



s. 38

SUV-y z Ameryki

Te modele chętnie sprowadzamy z USA

PORADY I WSKAZÓWKI EKSPERTÓW

ZABEZPIECZENIE NOWEGO AUTA

- » Ochrona antykorozyjna
- » Zabezpieczenie nadwozia
- » Koszty i skuteczność



s. 32

PORADY Strefa

Strefy Czystego Transportu w praktyce



- Czy i jak działa nowy system?
- Kary, wyłączenia i plany

s. 30

PORÓWNIANIE

1.2 Hybrid 136 e-DCS6

1.5 TSI DSG



s. 18

Skoda Scala kontra Peugeot 308

m PIERWSZY TEST

Nowa

Kia Picanto

s. 14



1.2 DPI 5 AMT

Nr ind. 365513

ISSN 0580-0447



40

Numer w sprzedaży do: 06.10.2024

motor

W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 62 ZŁ

**WYSYŁKA
GRATIS!***



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



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

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

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



**PRENUMERATA
KWARTALNA
(12 numerów):
31 zł**

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELНИЯ.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

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

Nr 1 w Polsce
Ukazuje się od 1952 roku

motor

**NOWY NUMER
W KAŻDY
PONIEDZIAŁEK**

Motor 40/2024 30 września

SPIS TREŚCI



magazyn
Auto.pl

Zapraszamy na nową
stronę internetową
tygodnika Motor



PORSCHE 718 BOXSTER

Przez lata pozostawał w cieniu 911. Niesłusznie, bo to wspaniały samochód sportowy, który dostarcza autentycznych emocji – i co ważne, wcale nie potrzebuje do tego ogromnej mocy.

BMW SERII 3 E30
Ten model zyskał już status youngtimera. Może trudno znaleźć dziś E30 w doskonałym stanie, ale warto próbować.



42

17

NOWOŚCI

4 Premiery MG
Ostatnie tygodnie stały pod znakiem rynkowych debiutów modeli chińskich marek. Swoją ofertę gruntownie odświeżyło MG, a na uwagę zasługują kolejne generacje SUV-ów ZS i HS w odmianach hybrydowych. Atrakcyjna cena to jeden z ich atutów.

PIERWSZA JAZDA

10 BMW X3
Do salonów trafia właśnie czwarta generacja popularnego SUV-a BMW. Uwagę zwracają nowy układ miękkiej hybrydy i jak zawsze doskonałe właściwości jezdne.

PORÓWNANIE, TESTY

14 Kia Picanto 1.2 DPI 5 AMT
Segment najmniejszych aut traci na znaczeniu, ale to wcale nie znaczy, że w tej klasie nic się nie dzieje. Odnowiona Kia Picanto dowodzi tego, jak dojrzałe może być współczesne niewielkie auto do miasta.

17 Porsche 718 Boxster

18 Peugeot 308 kontra Skoda Scala
Dwa różne podejścia do tematu kompaktowego hatchbacka. Francuski model z ambicjami premium kontra czeska propozycja dla rozsądnych. W porównaniu wersje benzynowe z automatycznymi skrzyniami biegów.

24 Volvo XC90 B5 AWD
Szwedzki sposób na długowieczność. Flagowy SUV Volvo ma już 10 lat, a nadal reprezentuje doskonałą formę. Imponuje komfortem i jakością wykonania.

PORADY

26 Niebezpieczne rozwiązania (głównie) z lamusa

30 SCT w praktyce
Po dużym zamieszaniu związanym z wprowadzaniem pierwszej Strefy Czystego Transportu przyszedł czas na pierwsze oceny. Jak wygląda sytuacja po trzech miesiącach funkcjonowania SCT?

32 Zabezpieczenie nowego auta
Coraz więcej właścicieli nowych pojazdów decyduje się na zabezpieczenie swojego nowego auta po zakupie. Na czym polega ten proces i z jakimi kosztami trzeba się liczyć?

UŻYWANE

36 Audi A3
Aktualna generacja kompaktowego Audi trafia do sprzedaży w 2020 roku. To ciągle droga propozycja. Na pytanie, czy warta swojej ceny, odpowiadają użytkownicy.

37 Średni wiek sprowadzanych aut
Według najnowszych statystyk średni wiek sprowadzanych do Polski pojazdów systematycznie rośnie. Analizujemy trend od 2000 roku.

38 Używane SUV-y z Ameryki
Moda na duże uterenowane modele aut zawędrowała do nas z USA. Tamtejsze marki na przestrzeni lat przygotowały wiele atrakcyjnych SUV-ów, które z łatwością można kupić na naszym rynku wtórnym. Trzeba jednak uważać.

42 BMW serii 3 E30
Nie jest może najbardziej spektakularnym modelem BMW, ale daje dużo frajdy z jazdy i ma wyjątkowy urok motoryzacji z lat 80. W naszym poradniku prezentujemy dane techniczne, historię, typowe usterki i sytuację rynkową serii 3 E30.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości
46 Motor Retro

NIEBEZPIECZNE ROZWIĄZANIA (GŁÓWNIIE) Z LAMUSA
Rozwój motoryzacji przez lata eliminował błędy i niebezpieczeństwa. Oto przykłady z historii.



Auta w numerze	
Audi A3 IV	36
BMW serii 3 E30	42
BMW X3	10
Jeep Grand Cherokee WK2	38
Kia Picanto 1.2 DPI 5 AMT	14
MG HS/ZS	4
Peugeot 308 Hybrid 136 e-DCS6	18
Porsche 718 Boxster	17
Skoda Scala 1.5 TSI DSG	18
Volkswagen T-Roc	8
Volvo XC90 B5 AWD	24





Coraz bogatsza oferta

MG ZS Hybrid+

To może być prawdziwy przebój. Nowa generacja ZS-a nie tylko urosła (dł: 443 cm; +10,7 cm), ale przede wszystkim otrzymała nowoczesny napęd hybrydowy. Składają się na niego m.in. silniki benzynowy 1.5 i elektryczny, trzybiegowa przekładnia i akumulator trakcyjny 1,83 kWh. Łącznie do dyspozycji jest 197 KM. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 8,7 s, a średnie zużycie paliwa to 5,0-5,1 l/100 km. Do wyboru są trzy wersje wyposażenia: Standard (98 900 zł), Excite (107 800 zł) oraz Exclusive (116 700 zł).



Podstawowy wariant wyposażenia ma felgi 16", środkowy 17", zaś topowy – 18". Lakiery metalik (sześć do wyboru) kosztują 2250 zł.



Każdy ZS ma wskaźniki 7". Bazowa wersja otrzymuje ekran 10,25 cala, zaś dwie bogatsze – 12,3-calowy. Integracja smartfona to standard.

Wersje MG ZS hybrid+

Z napędem hybrydowym

➤ 1.5 + el., 197 KM

Cena od 98 900 zł



MG szybko rozwija gamę dostępnych w Europie modeli. Właśnie wyceniono debiutujące SUV-y nowych generacji – HS-a i ZS-a, a także spektakularnego elektrycznego roadstera – Cyberstera.

W długiej historii marki MG nie brakowało wznoszeń i upadków, czy przechodzenia firmy z „rąk do rąk”. Finalnie MG trafiło w 2007 r. pod skrzydła koncernu SAIC, który pokazał, jak w skuteczny sposób wskrzesić markę. Można śmiało powiedzieć, że zakup przez chińskiego giganta okazał się dla MG zbawieniem, o czym może świadczyć pozycja, jaką obecnie zajmuje ono na bardzo wymagającym europejskim rynku. Gama

składająca się z sensownych i atrakcyjnie wycenionych pojazdów sprawiła, że sprzedaż MG bardzo szybko rośnie. O ile jeszcze w 2019 r. kupiono na Starym Kontynencie zaledwie 14 tys. aut, to w 2022 r. było to już ponad 112 tys., a w 2023 roku – ponad 230 tys. Najnowsze dane za 8 miesięcy br. wskazują, że MG sprzedało już 159,3 tys. aut (o 16% więcej niż w tym samym okresie ub.r.). W efekcie MG wyprzedza tak uznanych konkurentów jak np. Suzuki,

Cupra, Mazda, Jeep czy Honda. Warto przy tym zwrócić uwagę na to, jak radzą sobie dwa z pięciu oferowanych modeli. SUV ZS znajduje się obecnie na 32. miejscu najchętniej kupowanych aut w Europie, zaś elektryczny kompakt 4 jest piąty na liście najpopularniejszych „elektryków”. Można zatem zakładać, że wraz z debiutami nowych generacji SUV-ów ZS i HS pozycja MG będzie się umacniać.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MG



MG HS

Całkiem nowy HS to SUV klasy średniej (dł. 467 cm, szer. 189 cm, wys. 166 cm, poj. bag. 507 l). Topową jest wersja hybrydowa plug-in (silniki 1.5 R4 turbo i elektryczny, moc systemowa 339 KM, akumulator 21,4 kWh, zasięg w trybie EV do 100 km, 0-100 km/h w 6,9 s). Podstawowy wariant ma jednostkę 1.5 R4 turbo o mocy 170 KM łączoną ze skrzynią manualną lub automatem (0-100 km/h w, odpowiednio, 9,4 i 9,6 s).



Zarówno odmiana benzynowa, jak i hybrydowa plug-in są sprzedawane w wersjach wyposażenia Excite i Exclusive. Wszystkie auta mają 19-calowe felgi z oponami 225/55.



Standard: cyfrowe wskaźniki 12,3 cala i ekran o takiej samej wielkości. Bogatszy wariant ma też seryjnie m.in. dwustrefową klimatyzację i ładowarkę do telefonu.

Wersje MG HS

Z silnikiem benzynowym

- > 1.5, man., 170 KM Cena od 109 000 zł
- > 1.5, aut., 170 KM Cena od 118 900 zł

Z napędem PHEV

- > 1.5 + el., 339 KM Cena od 156 500 zł

MG Cyberster

Cyberster nawiązuje do tradycji sportowych modeli MG, z tym że jest autem elektrycznym, mierzącym 454 cm (rozstaw osi: 269 cm). W gamie znajdują się dwa warianty: z jednym silnikiem napędzającym tylne koła (340 KM; 0-100 km/h 5 s, prędkość maksymalna 194 km/h) oraz z dwoma i układem 4x4 (510 KM; 0-100 km/h w 3,2, prędkość maksymalna 200 km/h). Oba mają akumulator trakcyjny 77 kWh, a zasięg wynosi, odpowiednio, 506 i 442 km.



Wersje MG Cyberster

Z silnikami elektrycznymi

- > RWD, 340 KM Cena od 277 900 zł
- > AWD, 510 KM Cena od 299 900 zł



Na kokpit składają się wskaźniki (10,25 cala) oraz dwa 7-calowe ekrany po ich obu stronach.

Pozostałe modele w aktualnej gamie MG

Obecnie cała gama składa MG składa się już z nowych modeli. Poza wspomnianymi ZS, HS oraz Cybersterem w salonach można znaleźć hatchbacka 3 oraz elektryczny kompakt 4.



Mierzące 411 cm MG3 ma wersję hybrydową o mocy 195 KM (0-100 km/h w 8,0 s). Cena: od 87 950 zł.



MG4: 429 cm dł. Do wyboru wersje 170, 204, 245 i 435 KM. Baterie: 49, 64 i 77 kWh. Cena: od 130 900 zł.

W SKRÓCIE

Koniec Polo z UE



Jak donosi m.in. Automotive News Europe, Volkswagen zaprzestał wytwarzania modelu Polo w hiszpańskiej fabryce w Pampelunie. Tym samym po 40 latach kończy się produkcja tego miejskiego modelu w Europie. Nie znaczy to jednak, że Polo znika z oferty, będzie jedynie importowane z RPA, gdzie powstaje. Za taką decyzją stoi konieczność zwolnienia miejsca w hiszpańskim zakładzie dla nowych modeli „elektryków”.

Superpick-up



Hennessey potrafi zadziwić. Niedawno wypuścił roadstera Venom F5 z manualną skrzynią, a teraz zaprezentował bardzo mocnego pick-upa Venom 800 Ford F-150. Jego silnik 5.0 V8 został wyposażony w kompresor, dzięki czemu rozwija gigantyczne 811 KM i 1026 Nm. Ponadto auto otrzymało zawieszenie z komponentami marki Fox, hamulce od Brembo, 20-calowe obręcze (z oponami A/T o zewnętrznej średnicy 35 cali). Przyspieszenie od 0 do 96 km/h zajmuje 3,4 sekundy.

2 mln w Kolinie



Toyota Aygo X jest dwumilionowym samochodem, który opuścił linie zakładu japońskiej marki w czeskim Kolinie. Fabryka powstała w 2005 roku i specjalizuje się w produkcji aut miejskich. Powstawały w niej Aygo pierwszej generacji, a obecnie wytwarzane są najnowsze Aygo X i Yarisy. W zakładzie mogą być montowane także wersje hybrydowe, a komponenty do ich budowy są produkowane w Polsce, w dolnośląskich zakładach Toyoty w Wałbrzychu i Jelczu-Laskowicach.

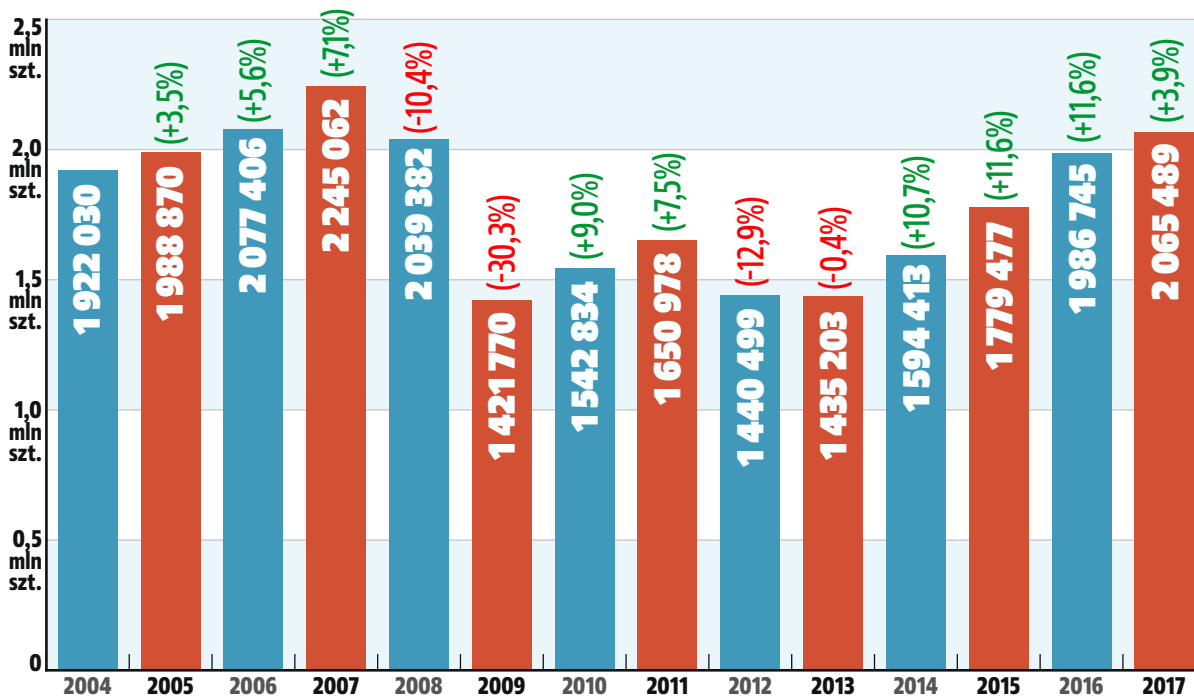
Europejski rynek aut



- Sprzedaż samochodów użytkowych w Europie wyraźnie rośnie
- Nadal najpopularniejszym źródłem napędu są silniki Diesla

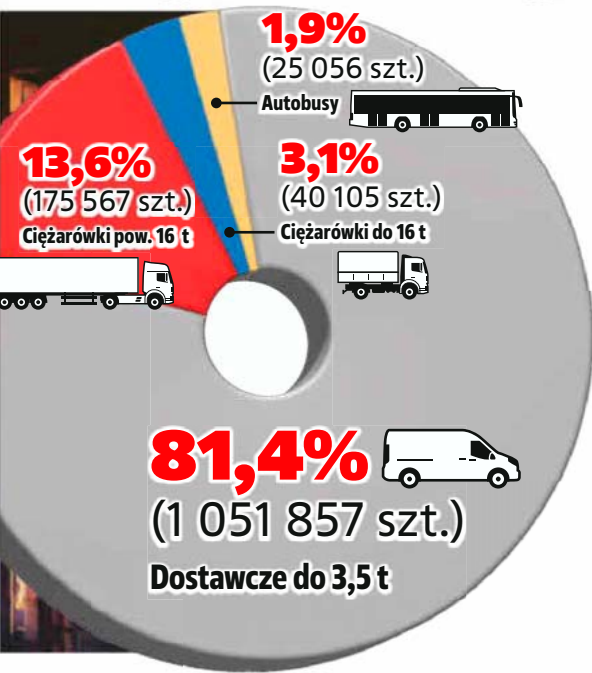
Pojazdy użytkowe rzadko są wyjątkowo spektakularne, ale stanowią bardzo ważną część rynku motoryzacyjnego. W Europie ich sprzedaż rośnie obecnie w szybszym tempie niż osobowych. Dane za pół bieżącego roku wskazują, że w krajach UE, EFTA i Wielkiej Brytanii zarejestrowano 1 292 585 aut użytkowych (+11,3% w stosunku do I-VI 2023 r.), natomiast samych aut dostawczych do 3,5 t, które stanowią 81,4% rynku, przybyło 1 051 857 szt. (+13%). W tym samym okresie wzrost popytu wśród pojazdów osobowych wyniósł 4,4%.

W odniesieniu do samochodów użytkowych także wiele się mówi o elektryfikacji, ale ta postępuje w tym segmencie rynku naprawdę powoli. Wśród „dostawczaków” do 3,5 t w pierwszym półroczu 2024 r. zaledwie 63 554 szt. (czyli 6%) miały napęd elektryczny lub hybrydowy typu plug-in. I co trzeba podkreślić, sprzedaż spada rok do roku o 4,8%. Nadal bezapelacyjnie gros samochodów ma pod maską jednostki wysokoprężne. Znajdują się one w 85% kupowanych pojazdów (od stycznia do czerwca br. popyt na auta z dieslami wzrósł nawet o 14%).



Zdjęcia: producenci

użytkowych

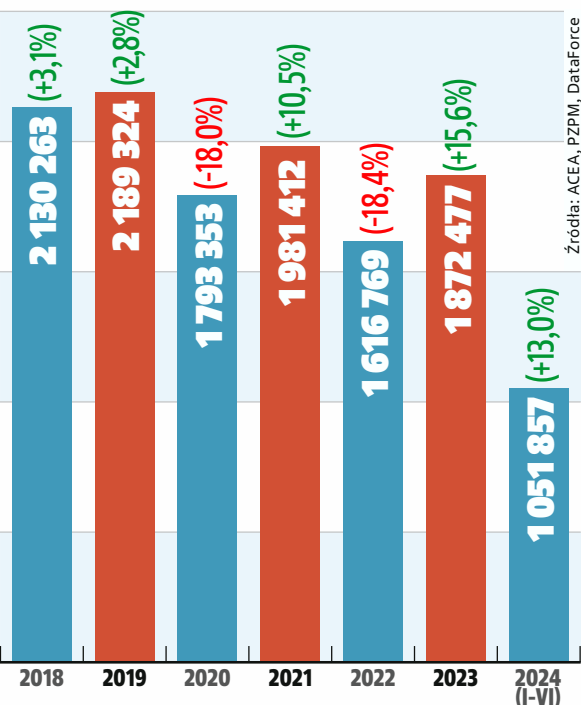


Udział typów aut użytkowych

Ze względu na mnogość rodzajów i wszechstronność zastosowań gros pojazdów użytkowych stanowią oczywiście samochody dostawcze. Ciężarówki wszystkich typów odpowiadają natomiast za 16,7% rynku (warto wspomnieć, że aż 95% z nich ma pod maską diesle).

Sprzedaż aut dostawczych 2004-2024

Oto dane ACEA dotyczące europejskiej sprzedaży samochodów dostawczych do 3,5 t za ostatnie ponad dwie dekady. Najniższy roczny wynik zanotowano w 2009 r., zaś najwyższy – w 2007 r. Jeśli nie wydarzy się nic nieprzewidywanego, 2024 r. będzie drugim z rzędu ze wzrostem popytu.



Top 10 marek w Europie

Organizacja ACEA nie podaje rejestracji nowych samochodów dostawczych do 3,5 t w podziale na marki (inaczej niż w przypadku aut osobowych). Dane opublikowane przez firmę Data Force dotyczą łącznie dwóch miesięcy br.

Marka	Sprzedaż I-II 2024 r. (tys. szt.)	Zmiana do I-II 2023 r. (proc.)
1. Renault	39,5	+12
2. Ford	37,4	+13
3. Volkswagen	29,5	+17
4. Mercedes	25,1	+8
5. Peugeot	22,9	+20
6. Fiat	21,3	+4
7. Citroen	19,6	+23
8. Toyota	15,2	+45
9. Opel	12,5	+35
10. Iveco	10,6	+3

Sprzedaż w państwach Europy

Państwo	Sprzedaż I-VI 2024 r. (szt.)	Różnica do I-VI 2023 r. (proc.)
Francja	209 866	+10,5
Wielka Brytania	178 210	+4,3
Niemcy	151 097	+19,3
Włochy	111 451	+17,8
Hiszpania	85 595	+18,5
Holandia	45 939	+21,4
Belgia	35 976	-1,0
Polska	32 885	+4,3
Szwecja	21 770	+7,6
Irlandia	20 232	+17,8
Austria	19 560	+34,5
Portugalia	16 864	+22,9
Norwegia	16 045	+20,7
Szwajcaria	16 027	+8,8
Dania	15 458	+22,3
Węgry	13 320	+25,7
Czechy	12 128	+13,1
Rumunia	11 114	+32,7
Grecja	5303	-4,1
Finlandia	5264	-7,6
Słowacja	5249	+25,4
Słowenia	4505	+16,0
Chorwacja	4476	+38,2
Bulgaria	3381	+37,9
Luksemburg	2180	-28,7
Estonia	1989	+10,1
Litwa	1631	+9,2
Łotwa	1477	+7,9
Cypr	1280	+51,8
Islandia	1166	+5,3
Malta	419	-1,4
UE + EFTA + Wlk. Brytania	1 051 857	+13,0
UE	840 409	+15,0
EFTA	33 238	+14,1



Top 10 marek w Polsce

PZPM przekazuje znacznie bogatsze informacje odnośnie aut dostawczych do 3,5 t, w tym pełne dane dotyczące sprzedaży z rozbiorem na marki i modele. Poniżej najnowsza statystyka za 8 miesięcy br.

Marka	Sprzedaż I-VIII 2024 r. (szt.)	Różnica do I-VIII 2023 r. (proc.)
1. Renault	8933	+3,1
2. Ford	5930	-6,7
3. Fiat	4622	-6,5
4. Toyota	4618	+1,5
5. Volkswagen	3948	+16,2
6. Mercedes	3809	+9,2
7. Iveco	3596	+4,7
8. Opel	1829	-6,0
9. Peugeot	1224	-15,9
10. Citroen	1041	-13,7

Top 10 modeli aut w Polsce

Oto najchętniej kupowane modele „dostawczaków” do 3,5 t w Polsce. Niekwestionowanym liderem jest Renault Master, które samo sprzedało się w liczbie większej niż wszystkie auta np. marki Ford.



Marka/model	Sprzedaż I-VIII 2024 r. (szt.)	Różnica do I-VIII 2023 r. (proc.)
1. Renault Master	6266	-7,0
2. Iveco Daily	3595	+4,6
3. Fiat Ducato	3221	-3,2
4. Mercedes Sprinter	3155	+14,5
5. Toyota Proace City	2536	+0,2
6. Ford Transit	2257	-23,1
7. Volkswagen Crafter	1607	+3,9
8. Ford Transit Custom	1296	+6,8
9. Renault Express	1206	+36,6
10. Renault Trafic	1147	+34,2

Przyszłe premiery



Mazda EZ-6
To de facto następcą „6” ze zelektryfikowanym napędem.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Mini Cabrio	2024
Volkswagen ID.2	2025

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Alfa Romeo Giulia	2026
Audi A7	2025
BMW Neue Klasse sedan	2026
BMW serii 7 (fl)	2026
Hyundai Ioniq 6 (fl)	2025
Kia Ceed	2025
Mazda EZ-6 (fot.)	2024
Mercedes klasy C EV	2026
Mercedes klasy S (fl)	2024

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

Audi RS 5	2025
BMW M2 CS	2024
Ferrari F250	2024
Mercedes-AMG CLE 63 S	2024
Porsche Boxster EV	2025
Toyota Corolla GRMN	2025

CROSSOVER/SUV-Y/MINIWANY

Alfa Romeo Stelvio	2025
Audi Q3	2024
Audi Q7	2025
Audi Q9	2026
BMW iX (fl)	2025
BMW X5	2026
BMW Neue Klasse X	2025
Citroen C4 X (fl)	2024
Cupra Raval (fot.)	2025



Raval to niewielki elektryczny model, który może stać się przebojem Cupry.

Dacia Bigster	2024
Ford Puma EV	2024
Hyundai Ioniq 7	2025
Land Rover BEV	2025
Mercedes EQC	2025
Mitsubishi Outlander	2024
Porsche Cayenne	2026
Renault 4	2024
Skoda Elroq	2024
Skoda Enyaq (fl)	2025
Skoda Epiq	2025
Subaru Forester	2024
Suzuki eVX	2024
Toyota Urban SUV	2024
Volkswagen Tayron	2025
Volkswagen T-Roc	2025



Nowy Volkswagen T-Roc



Lusterka są montowane nie w rogach szyb, a na drzwiach. Tylny słupek wydaje się bardziej pochylony niż w T-Rocu I.



- To będzie najważniejszy model VW, jaki pojawi się w 2025 r.
- Nie należy się spodziewać stylistycznej rewolucji

Kompaktowy, ale wyraźnie mniejszy od Tiguan, SUV T-Roc debiutował w 2017 r., i stał się prawdziwym przebojem Volkswagena. Obecnie jest drugim po Golfie najchętniej kupowanym autem tej niemieckiej marki. Można zakładać, że skoro nowy Tiguan urosł w stosunku do poprzedniego modelu, to podobnie stanie się z T-Rokiem. Zresztą auto na zdjęciach wydaje się nieco rośljejsze od modelu pierwszej generacji. Ogólny zarys sylwetki jest bardzo zbliżony, ale mimo zmysłowego kamuflażu widać, że zmiany będą jednak całkiem wyraźne (np. maska nie zachodzi na błotniki, a dach mocniej opada ku tyłowi). Gama silników powinna ulec rozszerzeniu. Kluczową jednostką stanie się zapewne 150-konne 1.5 TSI ze wspomaganiami w postaci instalacji mikrohybrydowej. Możliwe, że tak jak w Golfie, w ofercie pojawi się także hybryda typu plug-in. Najpewniej nadal będą oferowane warianty z napędem na przednie lub cztery koła, powinny pozostać także odmiany z manualną przekładnią. Oby tylko VW nie wpadł na pomysł pozbycia się turbodiesla 2.0 TDI.

Polskie premiery Forda Capri i Kii EV3

EV3 – najmniejsze stricte elektryczne auto Kii!

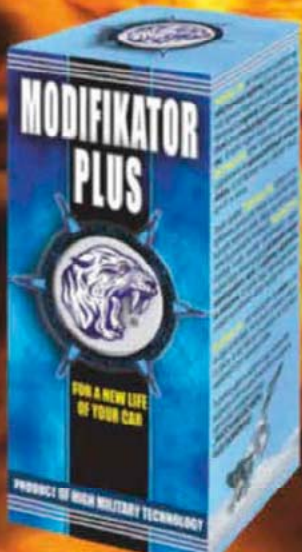


Ford Capri to już trzeci elektryczny crossover Forda, po Mustangu Mach-E oraz Explorerze. Ma 463 cm długości.

■ Na Kongresie Nowej Mobilności w Łodzi miały miejsce dwa ważne polskie debiuty elektrycznych crossoverów. Kia pokazała model EV3, który powinien stać się jej najlepiej sprzedającym autem BEV. Mierząca 4,3 m EV3 jest oferowana z jedynym 204-konnym silnikiem napędzającym przednie koła, ale do wyboru są akumulatory o pojemności 58,3 i 81,4 kWh (zasięg, odpowiednio, do 436 i 605 km). Cena roz-

poczynają się od 166 900 zł (mniejsza bateria) oraz 184 900 zł (pojemniejsza). Ford zaprezentował z kolei Capri. Ten sporych rozmiarów SUV jest sprzedawany z tylnym napędem i silnikami 170 KM (bateria 52 kWh, na razie brak danych o zasięgu) lub 286 KM (77 kWh, zasięg do 627 km) lub napędem na 4 koła i jednostkami o łącznej mocy 340 KM (79 kWh, zasięg do 566 km). Cena: od 207 700 zł.

NOWA MŁODOŚĆ TWOJEGO SAMOCHODU NANO TECHNOLOGIA



**JAKOŚĆ
I BEZPIECZENSTWO**

GWARANTOWANE:

- ✓ Przedłuża się wiek roboczy silnika przynajmniej 2 razy
- ✓ Zmniejsza zużycie paliwa **od 8 do 12%**
- ✓ Zwiększa moc silnika **do 15%**
- ✓ Całkowicie eliminuje „zimny start silnika” (suchy start)
- ✓ Ułatwia start silnika podczas niskich temperatur (nawet do -40°C)
- ✓ Zabezpiecza spokojniejszą i cichszą pracę silnika
- ✓ Zapewnia całkowitą ochronę silnika do tego stopnia, że w przypadku całkowitej utraty oleju w silniku umożliwi przejechanie nie mniej niż 50 km, bez najmniejszego uszkodzenia silnika
- ✓ Długotrwała ochrona w silniku – 50 000 km

UWAGA: Modifikator Plus **NIE ZAWIERA** w swoim składzie teflonu, cząstek metalu, ceramiki ani żadnych innych substancji, które mogłyby doprowadzić do uszkodzenia silnika w trakcie eksploatacji.

Modifikator Plus posiada patenty i certyfikaty w Europie, Rosji, USA, także TÜV - niemiecki certyfikat bezpieczeństwa i jakości. To produkt **jedyny** w swoim rodzaju, wielokrotnie testowany w ekstremalnych warunkach na oczach publiczności międzynarodowej.



Informacje i zamówienia:
22 859 10 30, 22 40 10 616

Produkt do nabycia w sieci sklepów:
petrostar.pl GORDON

REKLAMA

Wyjątkowa edycja AMG GT

Mercedes-AMG GT 63 PRO 4Matic+ sam w sobie jest samochodem wyjątkowym, korzystającym z silnika 4.0 V8 biturbo o mocy 612 KM. Mercedes stworzył jednak prawdziwie ekskluzywną serię Motorsport Collectors Edition, w której powstanie tylko 200 aut.



Auto ma 21-calowe felgi i opony Michelin Pilot Sport Cup 2R Cup. Standardem jest pakiet karbonowy.

Wyróżniają się one m.in. specjalnym lakierem z motywem gwiazd Mercedesa i elementami w kontrastującym kolorze seledynowym (to barwa partnera zespołu Mercedesa w F1 – firmy Petronas).



Atrakcyjnie wycenione Seaty

Seat rozpoczął promocję, w ramach której obniżono ceny dwóch modeli. Miejski crossover Arona z silnikiem 1.0 TSI 95 KM i manualną skrzynią kosztuje od 81 900 zł, zaś kompaktowy SUV-a Ateca 1.0 TSI 115 KM (też z przekładnią ręczną) – 96 200 zł. Widać ewiden-

tnie, że coraz szersza oferta ze strony producentów z Chin zaczyna wpływać na europejskich wytwórców, zmuszając ich do działań handlowych (takich jak np. obniżanie cen), ale także marketingowych. Przykładem jest właśnie kampania Seat'a, w której przekazuje podkre-

ślane są pochodzenie i ugruntowana pozycja hiszpańskiej firmy. Z punktu widzenia klienta po raz kolejny potwierdza się zatem stara prawda, iż nic nie robi tak dobrze, jak konkurencja. Pytanie tylko, czy europejscy producenci będą w stanie na dłuższą metę wytrzymać napór oraz agresywną politykę cenową marek z Chin.



Zwycięzcą tegorocznej edycji konkursu Towcar zostało Volvo XC60 w wersji PHEV.

Najlepszy „holownik”

Brytyjski Caravan and Motorhome Club przyznał nagrody w organizowanym przez siebie konkursie Towcar of the Year 2025. Są w nim wyłaniane najlepsze w danym roku samochody służące do holowania przyczep. Spośród ocenianych w tym roku kandydatów na miano najlepszego auta wg jury zasłużyło Volvo XC60 T6 Plug-in Hybrid AWD Plus (wygrało także w kategoriach auta do holowania przyczepy o masie powyżej 1,8 t, auta rodzinnego oraz hybrydowego). Pośród zalet wymieniano oczywiście to, jak łatwo radzi sobie z holowaniem, ale także komfort jazdy czy przestronność kabiny.

Widoczne symptomy kryzysu

Sierpień okazał się dla europejskiego rynku nowych samochodów osobowych bardzo zły. Zarejestrowano w nim bowiem 755 717 nowych aut, a to oznacza, że było ich mniej aż o 16,5% niż w tym samym miesiącu ub.r. Największy spadek sprzedaży dotknął auta elektryczne (-36%). Diesle straciły 26,3%, hybrydy PHEV 22,1%, zaś „benzjniaki” – 17,7%. Jedynie hybrydy i mikrohybrydy sprzedawały się lepiej (+8,3%). W ciągu ośmiu miesięcy br. przybyło zaś 8 661 401 aut – to na szczęście więcej niż w okresie I-VIII 2023 r., ale zaledwie o 1,5%. O ile jeszcze po siedmiu miesiącach „elektryki” w krajach UE, EFTA i Wielkiej Brytanii były na minimalnym plusie (0,6%), o tyle teraz okazuje się, że spadek sprzedaży w stosunku do ośmiu miesięcy 2023 roku wynosi już spore 5,5 procent.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W EUROPIE W 2024 R.

Lp.	Państwo	Rejestracje (I-VIII 2024 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VIII 2023 r.) [proc.]
1	Niemcy	1 907 226	-0,3 ↓
2	Wlk. Brytania	1 238 855	+5,1 ↑
3	Francja	1 126 900	-0,5 ↓
4	Włochy	1 080 726	+3,8 ↑
5	Hiszpania	671 551	+4,5 ↑
6	Polska	357 170	+14,8 ↑
7	Belgia	324 892	-3,3 ↓
8	Holandia	248 648	-3,2 ↓
9	Austria	171 129	+5,0 ↑
10	Szwecja	167 667	-7,8 ↓

Źródło: ACEA

Chiny coraz mocniejsze

Podczas gdy Europa zaczyna borykać się z problemami na rynku samochodów na prąd, w Chinach elektryfikacja przyspiesza. W sierpniu 2024 roku (jak wynika z danych organizacji CAAM; cyt. za CnEVPPost) tamtejsi producenci sprzedali na rodzimym rynku i wyeksportowali 646 tys. aut elektrycznych oraz rekordowe 453 tys. hybryd plug-in. Trzeba to powiedzieć jasno – rywalizacja z chińskimi firmami będzie coraz trudniejsza.



W Chinach dobrze sprzedają się zarówno samochody elektryczne, jak i hybrydy typu plug-in.

BMW X3



- 4. generacja X3 – dłuższa, szersza i niższa. Z nadwoziem zapatrzonym w XM-a
- Cyfrowy kokpit, wysoka jakość i nowy układ miękkiej hybrydy

Choć z wierzchu X3 4. generacji to zupełnie nowe auto, bazuje na tej samej platformie CLAR, co poprzednik. Jest minimalnie dłuższe (+3,4 cm, 475,5 cm), szersze (+2,0 cm, 192,0 cm), ale i o 2,5 cm niższe (166,0 cm) niż on. Pod względem stylistycznym czerpie z potężnego XM-a, o czym świadczą jego masywne przód i mocne proporce.

Nowe X3 nadal oferuje szeroką gamę silników. Znajdziemy w nim zarówno jednostki wysokoprężne, benzynowe, jak i hybrydę plug-in. Warianty benzynowe korzystają z nowego układu miękkiej hybrydy, składającego się przede wszystkim z dodatkowego silnika elektrycznego, ukrytego w obudowie automatu.

Niemcy do swojego nowego SUV-a klasy średniej przyczepiają

metkę z ceną od 250 000 zł. Tyle trzeba zapłacić za model z 2-litrowym silnikiem benzynowym o łącznej mocy 208 KM (330 Nm). 190 KM pochodzi z jednostki spalinowej, a 18 KM – z elektrycznej. Moment obrotowy trafia tutaj do kół obu osi za pomocą 8-biegowej przekładni automatycznej.

Podstawowy wariant X3 ma przyjemne, lekko basowe brzmienie, chętnie wchodzi na obroty, ale nigdy nie wydaje się specjalnie dynamiczny. I to pomimo że od 0 do 100 km/h rozpędza się w 7,8 s.

Za to reakcje na gaz są zwawe, a zużycie paliwa – niewygodrowane. Na testowej trasie, składającej się głównie z dróg pozamiejskich, małych miejscowości i odcinka autostrady, X3 20 xDrive zużyło ok. 7,6 l/100 km.

8-biegowy automat dobrze „dogaduje się” z kierowcą, jednak na kickdown reaguje ze zbyt dużą zwłoką. Z drugiej strony przy wciśnięciu gazu na pół gwizdka potrafi szybko zredukować o 1-2 biegi.

Doskonałe prowadzenie

Na drodze X3 wręcz łśni. Pomimo prześwitu o wartości 21,6 cm świetnie przeciwstawia się siłom bocznym w zakrętach. Wyróżnia się solidną trakcją oraz wysoką przyczepnością przedniej osi. Prowadzi się niezwykle łatwo, pewnie i stabilnie. Ma precyzyjny oraz bezpośredni układ kierowniczy, który jednak mógłby zapewniać nieco pełniejszy obraz z przednich kół. Co ważne, na drodze X3 jest tym lepsze, im szybciej się nim jeździe. Ale przy spokojnym tempie

okazuje się wręcz wyzute z emocji. Kabina jest świetnie wyciszona, a adaptacyjne zawieszenie praktycznie nic nie robi sobie z 20-calowych felg testowanego auta (opony 255/45). W efekcie nowe X3 szybko, z wysokimi kompetencjami, a na dodatek bez żadnych dodatkowych dźwięków spod podłogi pokonuje nierówności.

Obsługa za pomocą ekranu

Kabina nowego X3 pod względem przestrzeni nie wykracza poza klasowe standardy. Za to bagażnik – już tak. Jest funkcjonalny (m.in. podwójna podłoga i haczyki) i ma od 570 do 1700 l pojemności.

Kokpit w stosunku do poprzedniego modelu zmienił się nie do poznania. Poza kierownicą i panelem na konsoli środkowej

Nowe BMW stało się nieco dłuższe, szersze i niższe niż poprzednik. Cx=0,27.





m motor **PIERWSZA JAZDA**



Względem poprzednika z deski rozdzielczej zniknęły większość przycisków i panel klimatyzacji. Górą nad nią dwa ekrany, z których centralny – dopracowany – służy do zarządzania praktycznie wszystkimi funkcjami. Jakość jest bardzo wysoka, a świetlne obwódki (m.in. na drzwiach i konsoli środkowej) zapewniają mnóstwo opcji kolorystycznych.

praktycznie nie ma w nim przycisków. Są za to dwa ekrany – 12,3” po stronie kierowcy i 14,9” centralny. Ten drugi skupia w sobie większość funkcji, czyli m.in. zmianę temperatury w kabinie i trybów jazdy. Nie można mu odmówić dopracowania, nowoczesności, wysokiej jakości i świetnych reakcji na dotyk. Ale obsługa poprzedniego X3 była łatwiejsza. I kropka.

Za to jakość robi znakomite wrażenie. Podobać się mogą w szczególności duże połączenie materiału w górnych częściach kokpitu. Również systemy wsparcia, jak choćby predykcyjny tempomat, działają bardzo dobrze, a ekran head-up może wyświetlać krzyżownicę drogi przed autem oraz... odstęp do kolejnego zakrętu (w metrach).

Nowe X3 to krok naprzód względem poprzednika. Prawdziwym ma być jednak elektryczne iX3, oparte na nowej platformie Neue Klasse.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: AUTOR, BMW



Nawigacja z funkcją rozszerzonej rzeczywistości wyświetla obraz z kamery przed autem oraz kierunek skrętu. Strzałki wraz ze zbliżaniem się np. do zjazdu stają się coraz większe.



Po uruchomieniu świateł awaryjnych listwa pod centralnym ekranem rozświetla się na czerwono. Przyciskami na prawym ramieniu kierownicy zarządza się m.in. systemem audio i ekranami.



Wygodne fotele z wszechstronnym zakresem regulacji. Za grubą, mięsistą kierownicą, typowo dla SUV-ów, siedzi się dość wysoko.

m motor NASZYM ZDANIEM

Nowe X3 pod wieloma względami stanowi krok naprzód wobec udanego poprzednika. Jest jeszcze bardziej dopracowane, a przede wszystkim lepsze na drodze. Oferuje szeroką gamę silników, wysoki komfort oraz świetną jakość. Nie każdemu przypadnie jednak do gustu obsługa niemal wyłącznie za pomocą centralnego ekranu.

99 Choć nowe BMW X3 xDrive prowadzi się po prostu świetnie, brakuje mu tego, z czego znana jest np. Alfa Romeo Stelvio. Czyli odrobiny frajdy nawet podczas spokojnej jazdy. Ale widocznie nie można mieć wszystkiego.

Maciej Struk, tygodnik „Motor”

OCENA ★★★★★



Bagażnik z podwójną, miętko wyściełaną podłogą i m.in. miejscem na siatkę.

DANE TECHNICZNE	20 xDrive	30e xDrive*	M50 xDrive	20d xDrive
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.	turbodiesel
Pojemność skokowa/układ	1998 cm ³ /R4	1998 cm ³ /R4	2998 cm ³ /R6	1998 cm ³ /R4
Moc maksymalna	208 KM	299 KM	398 KM	197 KM/4000
Maksymalny moment obrotowy	330 Nm	450 Nm	580 Nm	400 Nm/1500
Skrzynia biegów; napęd	aut./8-bieg.; 4x4	aut./8-bieg.; 4x4	aut./8-bieg.; 4x4	aut./8-bieg.; 4x4
OŚIĄGI				
Prędkość maksymalna	216 km/h	215 km/h	250 km/h	215 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,8 s	6,2 s	4,6 s	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,9-7,6 l/100 km	0,9-1,1 l/100 km	7,7-8,3 l/100 km	5,8-6,5 l/100 km
CENA	250 000 ZŁ	280 000 ZŁ	365 000 ZŁ	260 000 ZŁ

* pojemność akumulatora 19,7 kWh

Dawka nowej energii

Ford gruntownie odmłodził swoje dwa przebojowe SUV-y, które dostępne są teraz z pakietami korzyści i 4-letnim okresem ochrony.

Oba modele to wielkie europejskie przeboje Forda i oba niemal równocześnie przeszły kuracje odmładzające. Zmiany objęły zarówno nadwozia, jak i wnętrza tych popularnych SUV-ów.

Puma to utalentowany, mierzący 4,2 metra crossover, który doskonale sprawdzi się w mieście, ale dzięki wyróżniającemu się w tej klasie, ogromnemu bagażnikowi (456 l) z powrotem sprawdzi się w roli auta rodzinnego. Tym bardziej że nowa Puma otrzymała zaawansowane systemy, spotykane dotychczas w większych modelach. Wśród nich znalazły się asystent unikania kolizji na skrzyżowaniach czy wspomaganie hamowania awaryjnego podczas cofania. Nowością są również opcjonalne reflektory Dynamic Matrix LED. Przy okazji

liftingu uproszczono gamę silnikową, a wszystkie jednostki wspierane są technologią hybrydową. Już podstawowa wersja dysponuje mocą 125 KM, a topowa ST (170 KM) dostarcza sportowych emocji.

Zmodernizowana Kuga w dziedzinie jednostek napędowych także reprezentuje najnowsze trendy. Efektywne silniki benzynowe (150-186 KM) i dwa wydajne warianty hybrydowe (FHEV i PHEV) odpowiedzą na potrzeby każdego kierowcy.

Do długiej listy atutów Pumi i Kugi należy też dopisać konkurencyjną ofertę. Oba SUV-y dostępne są aktualnie z pakietem korzyści wynoszącym w przypadku Pumi do 23 400 zł, a Kugi aż do 40 000 zł. Ponadto oba modele wyróżniają się 4-letnim pakietem ochronnym i pierwszym rokiem ubezpieczenia w cenie.

Nowy Ford Kuga

Kuga obecna jest na rynku już od 17 lat i przez ten czas ugruntowała swoją pozycję w klasie rodzinnych SUV-ów. W tym roku zaprezentowano najnowszą generację tego wszechstronnego modelu, który przeszedł szereg zmian zarówno wizualnych, jak i technicznych. Nowe układy napędowe dysponują lepszą dynamiką niż wersja sprzed liftingu – przyspieszenie 0-100 km/h Kugi 2.5 FHEV (183 KM) wynosi bowiem 8,3 sekundy, a 243-konnej Kugi 2.5 PHEV 7,3 s (obecna Kuga 9,2 s). Nowy Ford Kuga może pochwalić się także wiodącą w segmencie zdolnością holowniczą, która w wersjach PHEV i FHEV AWD wynosi 2100 kg.



Gama silnikowa Forda Kugi:

- > 1.5 EcoBoost FWD M6 150 KM
- > 1.5 EcoBoost FWD A8 186 KM
- > 2.5 FHEV FWD eCVT 180 KM
- > 2.5 FHEV AWD eCVT 183 KM
- > 2.5 PHEV FWD eCVT 243 KM



Kuga po liftingu ma centralny wyświetlacz o przekątnej 13,2". Nowe są także konfigurujący ekran zegarów (12,3") oraz modem 5G.



SUV Forda dostępny jest w sześciu wyjątkowych kolorach, w tym dostępnym bez dopłaty Bursting Green.



System SYNC 4 zapewnia bezprzewodową łączność z Apple CarPlay i Android Auto.



Nowy Ford Puma

Ten crossover to najlepiej sprzedający się model Forda w Europie. Łączy atrakcyjny wygląd, doskonałe właściwości jezdne i funkcjonalne wnętrze z przepastnym bagażnikiem. Dzięki dodatkowemu schowkowi MegaBox (80 l) przestrzeń bagażowa ma aż 456 litrów pojemności. Nowa Puma może być wyposażona w zaawansowane systemy wspomagania kierowcy, do których należą inteligentny tempomat adaptacyjny automatycznie dostosowujący prędkość do pokonywanych zakrętów lub zjazdów z autostrady oraz system kamer 360 stopni.

Gama silnikowa Forda Puma:

- > 1.0 EcoBoost Hybrid M6 125 KM
- > 1.0 EcoBoost Hybrid A7 125 KM
- > 1.0 EcoBoost Hybrid A7 155 KM
- > 1.0 EcoBoost Hybrid A7 170 KM



m motor **PIERWSZY TEST**



Trochę pikanterii

W mieście silnik wystarcza, ale w trasie jego 79 KM to mało, a przy 140 km/h (i 4000 obr. na min na 5. biegu) mocno hałasuje.



Wraz z prędkością przybywa „bum-rangów” na ekranie przed kierowcą. Ich kolor można zmieniać (do wyboru są trzy: zieleni, pomarańcz i fiolet).



Seryjna w 2 z 3 wersji Picanto ładowarka indukcyjna. Przy niej – wnęka z dwoma rozkładanymi uchwytami na napoje.



Podstawowy model w obszernej gamie Kii, niewielkie Picanto, ma parę mankamentów, ale i niemało mocnych stron. Jednak najwięcej pikanterii dodaje mu jego... cennik.

Samochody klasy mini mają nie małe grono zwolenników doceniających połączenie licznych zalet (świetna zwrotność, łatwość parkowania, niewielkie zużycie paliwa, rozsądna cena) z coraz mniejszą liczbą wad od lat przypisywanych takim autom, jak niewygodny czy uboga specyfikacja.

Dzisiejsze modele tego segmentu zazwyczaj nie skazują już na ciasnotę, braki w wyposażeniu ani na dyskomfort podczas jazdy.

Przetestowaliśmy najnowsze wydanie Kii Picanto, żeby sprawdzić, czy po modernizacji przybyło jej mocnych stron.

Więcej ekspresji

Wizualnie Picanto zmieniło się dosyć wyraźnie. W oczy rzuca się oświetlenie, podobne do tego z nowego Sorento, z listwami diodowymi między lampami ułatwiającymi rozpoznanie koreańskiego „malucha” po zmroku.

Ale lifting objął dużo więcej. Na nowo zaprojektowano całą przednią część auta, a z tytułu zmienił się nawet

kształt nadwozia. Dzięki mocniejszemu wysunięciu centralnej części pokrywy bagażnika i zderzaka oraz zagięciu ich bocznych partii tył wydaje się muskularniejszy.

Z boku zmieniło się najmniej, ale nietrudno zauważyć nowe, ciekawe wzory obręczy o średnicy 14 cali w bazowej wersji i 15" w środkowej, a w testowanej, topowej odmianie GT Line – 16" z oponami 195/45. Nowe są też cztery, z dziewięciu, kolory lakieru: czerwony, dwa niebieskie i widoczny na zdjęciach zielony Adventurous (pastelowy, ale kosztujący 1900 zł, jak metaliczne).

Wewnątrz zmiany są subtelniejsze. Zastąpiono klasyczne zegary cyfrowymi wskazaniami prędkości oraz obrotów silnika, ale zachowano centralny ekran 8" (i dobrze – jest wyjątkowo przyjazny).

Kia pozostała łatwa w obsłudze, m.in. za sprawą wygodnego zarządzania układem klimatyzacji,

nawiewami, systemem audio czy komputerem pokładowym.

Nowością jest opcja zielonego wykończenia elementów kabiny (ekskóra na siedzeniach, przyciski, dekoracje deski rozdzielczej). Opisywana Kia ma standardowe, czarno-szare wnętrza.

Przestronna z zastrzeżeniami

Inne zderzaki wydłużyły nadwozie o 1 cm, a jego pozostałe wymiary pozostały niezmienione, zatem i przestronność wnętrza jest jak przed liftingiem. Z przodu nawet osoba mierząca 1,9 m ma kilkucentymetrowy zapas miejsca nad głową. Musi się jednak pogodzić z brakiem możliwości odsunięcia siedzeń daleko od pedałów oraz z jedynie pionową regulacją kierownicy. Za to zagłówki przestawia się dwupłaszczyznowo, a fotele okazują się nieźle wyprofilowane i wygodne, choć nie rozpieszczają długością siedzisk.

Tylna część wnętrza też jest dość wysoka, ale żeby roslim osobom było

Wnętrze oświetla tylko jedna lampka przy lusterku – z tyłu jest ciemno.



Elektrycznie obsługiwane są cztery szyby, ale automatycznie – tylko ta w drzwiach kierowcy.

Poza bazowym wydaniem Picanto ogrzewanie foteli i wiercia kierownicy należą do wyposażenia seryjnego.

Wbrew modzie ekran centralny nie zmienił się przy okazji liftingu (ale np. nawigacja zaczęła korzystać z danych w chmurze, a system pozostał intuicyjny). Tworzywa nadal są twarde, ale wyglądają przyzwoicie. Wersję GT Line wyróżniają aluminiowe pedały i nieco spłaszczona w dolnej części kierownica.

tam w miarę wygodnie, fotele nie mogą zostać mocno cofnięte.

Dużo czasu... i pieniędzy

W gamie nadal są dwa silniki o pojemności 1,0 i 1,2 litra, ale nieco słabsze (odpowiednio 63 i 79 KM zamiast 67 i 84 KM). Większy nadal można połączyć z półautomatem – właśnie taka wersja trafiła do testu. Dopłacenie do niej 3500 zł polecamy wyłącznie spokojnie jeżdżącym po mieście osobom, którym bardzo zależy na automatycznej zmianie przełożeń. W przeciwnym razie jej wolne zmienianie biegów i ociężała reakcja na kickdown mogą irytować. Podobnie jak pogorszone osiągi. Producent informuje że wybór tej skrzyni zamiast manualnej (obie 5-biegowe) wydłuża czas rozpędzania do 100 km/h z 13,1 do 16,5 s, ale nasze pomiary dały jeszcze słabszy wynik: 17,8 s. Choć GT Line jest jedyną wersją z tarczami z tyłu, nie zachwyca też skuteczność hamulców.

Funkcja wektorowania momentu pomaga utrzymać podsterowność w ryzach, ale na dużą zwinność nie ma co liczyć. Można za to na względny komfort jazdy.

Szkoda, że na liście zmian znalazły się także ceny. Jeszcze w lutym bazowa wersja Picanto kosztowała 60,5 tys., a topowa 81 tys. zł, dziś to już, odpowiednio, 68 000 i 90 500 zł. Pewnym pocieszeniem jest zupełnie niezłe wyposażenie.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Mieści się wysoki kierowca, ale nóg nie występuje. Wersja GT Line ma tapicerkę ze sztucznej skóry (opcjonalnie: zieloną).



Jak z przodu – dużo miejsca nad głową, mniej na nogi. Jadący na kanapie dysponują jednym gniazdem USB-C (z przodu są dwa – typu A i C).



Całkiem pokaźny jak na tak małe auto bagażnik ma 255 l pojemności (na zdjęciu dno jest w górnej pozycji, można je obniżyć o kilkanaście cm).



Pod podłogą kufra każde Picanto ma seryjnie dojazdowe koło zapasowe wraz z zestawem narzędzi.

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	1197 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	79 KM/6000
Maks. moment obrotowy	112 Nm/4200
Napęd; skrzynia biegów	przodni; aut./5-b.
Długość/szer./wys./rozstaw osi	361/160/149/240 cm
Średnica zawracania	9,4 m
Masa/ładowność	916/499 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	255/1010 l
Poj. zbiornika paliwa	35 l (Pb 95)
Opony	195/45 R16

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)

Prędkość maksymalna	159 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	16,5 s
Średnie zużycie paliwa	5,4-5,8 l/100 km
Zasięg	640 km

m | DANE TESTOWE

Przyspieszenie 0-50 km/h	6,0 s	↘
Przyspieszenie 0-100 km/h	17,8 s	↘
Przyspieszenie 0-120 km/h	24,9 s	↘
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	38,8 m	↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	39,3 m	↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	60,5 dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	66,9 dB	→
Rzeczywista prędkość ¹	98 km/h	
Liczba obrotów kierownicy	2,5	
Testowe zużycie paliwa ²	8,7/4,8/6,8	
Rzeczywisty zasięg	510 km	

WYPOSAŻENIE/CENY KIA

Model	Picanto
Wersja	1.2 DPI 5 AMT GT Line
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Asyst. świateł drog./koncentracji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	●/–
Klimatyzacja man./aut.	–/●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Czujniki parkowanie t./p. i t.	●/–
Asystent parkowania	–
Kamera cofania/kamery 360°	●/
Podgrz. fotele/kierownica	●/●
Fotele półskórzane/skórzane	–/●
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/–
Okno dachowe	○ (2500)
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	●/–/–
Lakier metalik	○ (1900)

Cena wersji podstawowej³ 71 500 zł

CENA 90 500 zł

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

82 990 zł	89 900 zł	90 500 zł
Mitsubishi Space Star 1.2 CVT Intense 71 KM, 0-100: 15,8 s	Toyota Aygo X 1.0 VVT-i Multidr. S.Exec. 72 KM, 0-100: 14,8 s	Kia Picanto 1.2 DPI 5 AMT GT Line 79 KM, 0-100: 16,5 s

Kia – najbardziej sportowa nazwa, najmniej sportowe osiągi. Aygo X wyróżnia się większym przeswitem, podobnie jak szybsze Suzuki Ignis za 87 900 zł.

m | PODSUMOWANIE

KIA PICANTO 1.2 DPI 5 AMT

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ➕ ciekawy wygląd, całkiem przestronny przód wnętrza, łatwa obsługa, niemały bagażnik
- ➖ mało miejsca na nogi w drugim rzędzie, regulacja kierownicy tylko w pionie

UKŁAD NAPĘDOWY

- ➕ brak konieczności ręcznej zmiany biegów
- ➖ wolna praca skrzyni, kiepskie osiągi, przy 140 km/h silnik hałasuje przy 4000 obr./min, a na wzniesieniach i 5000 obr. na 4. biegu robi się nieznośnie

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ➕ niezły komfort, bezpieczne prowadzenie, zwrotność
- ➖ słabe hamulce, huknięcie układu kierowniczego po maksymalnym skręceniu kół

WYPOSAŻENIE I CENA

- ➕ bogate wyposażenie, sporo znanych z większych aut i niezłe działających systemów wsparcia, 7 lat gwarancji (limit do 150 000 km)
- ➖ zdecydowanie podwyższona po liftingu cena zakupu

Kia Picanto to nadal bardzo dobry samochód do miasta, zwrotny i zapewniający dobrą widoczność, a także całkiem przestronne, bardzo przyjazne wnętrze. Po liftingu ciekawiej wygląda i ma trochę lepsze wyposażenie. Polecamy jednak inne wersje – testowana zniechęca mizernymi osiągnięciami i ceną na poziomie... hybrydowej Toyoty Yaris.





718 nie jest ciężkim autem (1440 kg) i nawet bazowy, 300-konny silnik czyni je szybkim.

Bez dachu i bez udawania

Boxster zaczynał karierę jako niedoceniany brat 911, a kończy jako roadster, za którym fani analogowej motoryzacji będą tęsknić.

Dzisiejsza motoryzacja to niestający ciąg większych i mniejszych zmian. Wszystko dzieje się szybko, pojawiają się nowe marki, znikają dobrze znane segmenty i modele. Coraz częściej słychać głosy, że lepiej to już było. I o ile w wielu przypadkach są to sformułowania nietrafione lub wyolbrzymione, to w kwestii wycofania Boxstera z gamy Porsche można mówić o utracie czegoś wyjątkowego.

To samochód, który powstał, by dawać radość z jazdy i nawet w najsłabszej, 300-konnej wersji wcale jej nie brakuje. Osiągi są świetne, reakcja na ruch prawej stopy błyskawiczna i jedyne, czego może brakować, to bardziej ekscytujące brzmienie. Co ciągle zaskakuje, 718 Boxster jest stosunkowo komfortowy jak na niewielkiego

roadstera, co oznacza, że sprawdzi się nawet w codziennej eksploatacji. Tu swoje zalety ma skrzynia PDK, którą warto docenić zwłaszcza w ruchu miejskim. Nawet zużycie paliwa kształtuje się na rozsądnym poziomie (średnio 12 l/100 km). Owszem, nie jest to samochód na każdą porę roku, ale tylko wyjątkowo niesprzyjająca zimowa aura zatrzyma go w garażu.

Niska pozycja za kierownicą, silnik za plecami, otwarty dach – to wszystko sprawia, że jazda krętymi bocznymi drogami czy dzień na torze to żywioł Boxstera. Takich samochodów została już garstka. Owszem, Porsche nadal oferuje 718, ale już tylko w topowej wersji Spyder RS (silnik 4.0, 500 KM) za 823 tys. zł, więc trudno traktować je jako tańszą alternatywę dla 911.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Analogowy charakter kokpitu stoi w kontrze do dzisiejszych cyfrowych standardów. Sporo tu przycisków i pokręteł, ale łatwo się odnaleźć.



Duży, czytelny i centralnie umieszczony obrotomierz to klasyka w wydaniu Porsche.



Wysuwane uchwyty nie są wzorem stabilności, ale warto docenić fakt, że istnieją.

DANE TECHNICZNE	PORSCHE
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1988 cm ³
Układ cylindrów/zawory	B4/16
Moc maksymalna	300 KM/6500
Maks. moment obrotowy	380 Nm/1950
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	438/180/128 cm
Rozstaw osi	248 cm
Masa/ładowność	1440/320 kg
Poj. bagażnika (przód/tył)	150/122 l
Poj. zbiornika paliwa	54 l (Pb 95)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	275 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,9 s
Średnie zużycie paliwa	8,9-9,2 l/100 km
Zasięg	600 km
CENA	—



Pośrodku przyciski do obsługi składanego dachu, a obok wyłącznik systemu start-stop.



Może na takie nie wyglądają, ale to świetne sportowe fotele.



Pod maską całkiem spory i foremny 150-litrowy bagażnik.



Bagażnik z tyłu jest nieco mniejszy (120 l), ale łączna pojemność zapewni minimum użyteczności.

PODSUMOWANIE

- + Fantastyczne właściwości jezdne, codzienna przydatność, dobre osiągi, rozsądne zużycie paliwa, ogólna jakość
 - Wycofanie z oferty, przeciętne brzmienie
- 718 Boxster przez lata stał w cieniu 911, ale daje masę radości, jest tańszy i mniej oczywisty niż legendarne Porsche.

Odmienne aspiracje



Peugeot 308 Hybrid 136 e-DCS6
Silnik: benz., turbo + elektr., R3, 1199 cm³
Moc maksymalna: 136 + 21 KM



Skoda Scala 1.5 TSI DSG
Silnik: benz., turbo, R4, 1498 cm³
Moc maksymalna: 150 KM

Dwie interpretacje kompaktowego hatchbacka – on puka do drzwi klasy premium, ona chce być autem dla ludu. Ale 308 i Scalę dzielą nie tylko oczywiste różnice.

Sam schemat jest podobny. Scala kilka lat temu zastąpiła Rapidą, zrywając z jego budżetowym charakterem i „wskakując” do ligi mainstreamowych kompaktów. Także aktualne 308 reprezentuje jakościowo-cenowy awans względem poprzednika – ale tutaj gra toczy się o wyższą stawkę. Aktualna generacja wpisuje się bowiem w ambicje Peugeota, by znów być „francuskim Mercedesem”, jak mawiało się niegdyś o modelu 404.

Efekt: tam, gdzie cennik Scali niemal się kończy, 308 dopiero „się rozgrzewa”. W porównaniu topowej Skody z jedną ze słabszych wersji Peugeota sprawdzamy, która z tych koncepcji ma więcej sensu: droższe wydanie tańszego auta czy może słabsza odmiana modelu, który pozycjonuje się wyżej i kosztuje więcej.

Tak podobne, tak różne

Z uwagi na mocno zbliżone wymiary (taka sama długość) oba modele oferują bardzo podobną ilość miejsca w kabinie – i są całkiem

przestronne. Dotyczy to zwłaszcza Skody, która zapewnia więcej swobody na wysokości kolan z tyłu, a przy okazji oferuje wygodniejszą kanapę z lepszym podparciem ud. Peugeot ma o około 6 cm szersze nadwozie, ale nie przekłada się to na dodatkową przestrzeń we wnętrzu – ilość „powietrza” na wysokości łokci okazuje się zbliżona. To między innymi pokłosie wzornictwa karoserii i wyprofilowania obić drzwi.

Scala bezsprzecznie wygrywa pod względem wielkości bagażnika, który jest głębszy i bazowo zmieści aż 467 l. Wykorzystanie możliwości transportowych ułatwiają solidne haki na torby. Plus za standardowe koło dojazdowe (u rywala pod podłogą jest organizer z zestawem naprawczym), minus za masywny próg załadunku (można dokupić podwójną podłogę). Kufer w 308 ma już pojemność typową dla kompaktowych hatchbacków – 361 l. Nie znajdziemy tu ani haków, ani podwójnej podłogi (jest zarezerwowana dla wybranych wariantów z nadwoziem

kombi), przeszkadza też niezbyt wysoko unoszona pokrywa (ok. 185 cm) oraz – podobnie jak w Scali bez regulowanej podłogi – uskok powstający po złożeniu oparcí foteli.

Różnice w pozycjonowaniu obu modeli najłatwiej odczuć, siadając za kierownicą. Skoda ma schludny, niepozabawiony efektownych akcentów kokpit oraz fotel i kolumnę kierownicy z dużym zakresem regulacji (wersja Monte Carlo seryjnie oferuje sportowe siedzenia z porządnym podparciem bocznym). Cyfrowe wskaźniki są bardzo czytelne, podobnie jak menu na wysoko umieszczonym, łatwo dostępnym centralnym ekranie. Można

też korzystać z udanego sterowania głosowego. Obsługę ułatwiają konwencjonalne instrumenty na panelu klimatyzacji. O tańszym pochodzeniu Scali przypomina mechaniczny hamulec postojowy.

Otoczenie kierowcy Peugeota zachacza o segment modeli premium i może konkurować np. z Audi A3. Zarówno wzornictwo, jak i materiały są tu przyjemniejsze dla oka, a o dopracowaniu detali świadczą m.in. tapicerowane kieszenie w przednich drzwiach oraz wyszukana grafika cyfrowych wskaźników z efektem 3D. Do tego francuski kompakt „dorzuca” niską, bardzo dobrze zintegrowaną z samochodem pozycję kierowcy

Scala jest zwinna, ale nie ma w sobie tyle wyważenia i stabilności, co 308.



Peugeot 308 Hybrid 136 e-DCS6



Masywny kokpit 308 z nisko umieszczoną, niewielką kierownicą. Ponadprzeciętne wykończenie, ergonomiczna architektura.



Angażująca obsługa wentylacji. Plus: wysoko umieszczone nawiewy.



Zarządzanie podstawowymi funkcjami ułatwiają kontekstowe skróty pod ekranem.



Pojemny podświetlany schowek w podłokietniku, tapicerowana wkładka.

Skoda Scala 1.5 TSI DSG



Schludny kokpit z efektownymi akcentami, ekran pod ręką, czytelne instrumenty, montaż na „czwórce”.



Czytelniejsze cyfrowe wskaźniki Skody (większy ekran – za dopłatą).



Scala oferuje płynniej działające systemy wsparcia, w tym prowadzenie środkiem pasa.



Tradycyjne przyciski oraz pokrętła ułatwiają obsługę bazowych funkcji.



oraz daleko odsuwany fotel, choć z niezbyt długim siedziskiem. Przed zakupem warto się tu jednak „przymierzyć”, bowiem nie każdemu odpowiadają niewielka, nisko umieszczona kierownica i obserwowane ponad jej wieńcem zegary.

Specyficzna w 308 jest też masywna architektura kokpitu, która z jednej strony „otula” kierowcę, z drugiej – negatywnie rzutuje na poczucie przestrzeni we wnętrzu. Sama deska rozdzielcza jest ergonomicznie rozplanowana, ale czytelność i obsługa niektórych funkcji budzą zastrzeżenia; dotyczy to zarówno zestawu wskaźników (animowane przejścia wydłużają zmianę widoku), jak i zbyt wielu „pięter” w niektórych podmenu na centralnym wyświetlaczu. Plus za klawisze skróty do często używanych funkcji, minus za toporną obsługę głosową.

Więcej znaczy lepiej

Testowy Peugeot miał hybrydowy napęd z 3-cylindrowym silnikiem 1.2 turbo wspomaganym niewielką

►

PORÓWNANIE Peugeot 308, Skoda Scala

DANE TECHNICZNE	PEUGEOT	SKODA
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo
Pojemność skokowa	1199 cm³	1498 cm³
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R4/16
Moc maksymalna	136/5500 + 21 KM	150 KM/5000
Maks. moment obrotowy	230/1700 + 51 Nm	250 Nm/1500
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	437/185/144 cm	437/179/147 cm
Rozstaw osi	268 cm	265 cm
Prześwit	14,0 cm	14,9 cm
Średnica zawracania	10,5 m	10,2 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1375/585/1150 kg	1196/504/1250 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	361/1271 l	467/1410 l
Poj. zbiornika paliwa	52 l (Pb 95)	50 l (Pb 95)
Opony	225/40 R18	205/50 R17

OSIĄGI, ŻUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	210 km/h	220 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,7 s	8,2 s
Średnie zużycie paliwa	4,7 l/100 km	5,4 l/100 km
Zasięg	1100 km	920 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,2 s →	3,0 s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,9 s →	7,8 s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,2 m ↗	36,6 m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	35,1 m ↗	36,2 m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	58,0 dB ↗	59,5 dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	64,9 dB →	64,9 dB →
Rzeczywista prędkość ¹	97 km/h	97 km/h
Liczba obrotów kierownicy	3,0	2,5
Testowe zużycie paliwa ²	8,0/5,2/6,6	7,6/4,9/6,3
Rzeczywisty zasięg	780 km	790 km

WYPOSAŻENIE/CENY	PEUGEOT	SKODA
Model	308	Scala
Wersja	Hybr. 136 e-DCS6 GT	1.5 TSI DSG Mon. Car.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/—	●/●/●/○(2550)
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○(4500) ³	●/○(4150) ³
Asyst. znaków/świateł drog.	●/●	●/●
Elektrycznie składane lusterka	●	●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●	●
Nawigacja/ekran head-up	●/—	○(6000) ³ /—
Ekran zegarów/ładownica ind.	●/○(3400) ³	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○(4500) ³	●/—
Tempomat/aktywny tempomat	—/●	●/○(3150) ³
Czujniki parkowania p. i t.	●	●
Asystent parkowania	—	○(4250) ³
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○(5500)/●	●/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/—	— ⁴ /—
Podgrzewane fotele/kanapa	●/—	○(900) ³ /—
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○(900)/○(800)	○(500)/○(2500) ³
Reflektory matrycowe	●	●
Hak holowniczy	○(2500)	○(4350)
Zestaw napraw./koło zapasowe	●/—	—/●
Aluminiowe felgi 17"/18"	—/●	●/○(2500)
Lakier metalik	○(2700)	○(2750)
Cena wersji podstawowej ⁵	133 000 zł	102 000 zł
CENA	153 600 zł	123 700 zł

Przy niewiele bogatszej specyfikacji (m.in. nawigacja, adaptacyjny tempomat) w porównywalnej wersji 308 jest o około 30 tys. zł droższe od Scali. Po możliwym zrównaniu wyposażenia jego cena rośnie do 162 500 zł, a Scali – do 136 250 zł.

¹ przy wskazaniu 100 km/h; ² miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); — niedost.; ³ pakiet; ⁴ element dostępny w innej wersji wyposażenia (seryjnie lub opcjonalnie); ⁵ z tym samym silnikiem

jednostką elektryczną; to jeszcze miękka hybryda (48 V), ale pozwalająca w bardzo niewielkim zakresie przemieszczać się „na prądzie”. Fakt, wrażliwe ucho zwróci uwagę na tony charakterystyczne dla 3 cylindrów (mocno stłumiony warkot), ale napęd działa wystarczająco płynnie, w czym pomaga mu dość responsywna przekładnia, i zapewnia dobre osiągi – nawet na autostradzie 308 nie brakuje „pary”. Biorąc jednak pod uwagę elektryfikację, spalanie okazuje się raczej przeciętne: 7,5-8 l/100 km w mieście, 7,3 na autostradzie, około 5 w trasie.

Podobne, a nawet niższe wyniki osiąga Skoda, która nie posiłkuje się hybrydyzacją. Jej 4-cylindrowy silnik 1.5 turbo pracuje kulturalnie, ma więcej energii w szerszym zakresie obrotów i zapewnia lepsze osiągi przy nieco przyjemniejszej akustyce.

Francuski komfort

Podwozie obu aut koresponduje z poziomem ich wykończenia. Skoda ma bardziej komunikatywny i mniej syntetyczny układ kierowniczy, a na łukach pozytywnie zaskakuje zwinnością oraz lekkością reakcji. Do tego nieźle filtruje dziury – choć jej zawieszenie potrafi „przepuszczać” wyrwy i nie zawsze pozostaje wtedy ciche.

Peugeot ma większe skłonności do podsterowności oraz (zbyt) lekko pracujący układ kierowniczy, ale to cecha charakteru, nie wada – pod względem dopracowania zawieszenia to samochód o pół klasy dojralszy od Scali. Jest stabilniejszy przy wysokich prędkościach i bardziej harmonijnie tłumy nierówności.

Nasza rada: zamiast hybrydy wybrać 308 z benzynowym silnikiem 1.2 turbo (130 KM) i 8-biegowym automatem, o zbliżonych kompetencjach, i zaoszczędzić blisko 7 tys. zł.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Peugeot 308 Hybrid 136 e-DCS6



Obszerne fotele Peugeota z nieco za krótkim siedziskiem, pozycja bardzo dobrze integruje z samochodem.



Z tyłu: nieco mniej miejsca na kolana i gorsze podparcie niż w Scali. Obok: centralne nawiewy oraz 2 porty USB.

Skoda Scala 1.5 TSI DSG



Siedzenia ze zintegrowanymi zagłówkami są jeszcze obszerniejsze niż w 308 i mocno przytrzymują ciało.



Nieco więcej miejsca na kolana, wygodniejsza kanapa, także tu nie zabrakło nawiewów oraz portów USB. Wysoki tunel.





Koła zapasowe nie ma, ale jest przydatny organizer.



Foremny 361-litrowy bagażnik. Brak haków na torby, estetyczne wykończenie.

PEUGEOT 308 HYBRID 136 e-DCS6

Poj. zbiornika paliwa: 52 l
Teoretyczny zasięg: 1100 km

Szerokość: 185 cm
Szer. wnętrza przód/tył: 143/141 cm

Poj. bagażnika: 361/1271 l
Ładowność: 585 kg



Scala seryjnie oferuje dojazdowe koło zapasowe.



Wyjątkowo pojemny bagażnik (461 l) z solidnymi hakami, masywny próg.

SKODA SCALA 1.5 TSI DSG

Poj. zbiornika paliwa: 50 l
Teoretyczny zasięg: 920 km

Szerokość: 179 cm
Szer. wnętrza przód/tył: 144/140 cm

Poj. bagażnika: 467/1410 l
Ładowność: 504 kg



m PUNKTACJA: AUTA KOMPAKTOWE



maks. liczba pkt
PEUGEOT
SKODA

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

NADWOZIE I WNĘTRZE	PEUGEOT	SKODA
Wymiary wnętrza	50	34
Wykończenie i ergonomia	10	8
Wyciszenie	10	7
Multimedia i obsługa	10	7
Bagażnik	20	8
SUMA	100	64

Projektanci Scali wykazali się starannością przy doborze materiałów, ale te w 308 (w górnych partiach wnętrza) są bardziej okazałe i wyglądają na droższe, lepiej je też zmontowano (w Skodzie „boczek” drzwi potrafią nieco trzeszczeć).

UKŁAD NAPĘDOWY	PEUGEOT	SKODA
Osiągi	30	15
Praca silnika	10	7
Skrzynia biegów	10	7
Zużycie paliwa	30	21
SUMA	80	50

Zelektryfikowany napęd Peugeota z 3-cylindrowym silnikiem potrafi być oszczędny, ale Skoda osiąga zbliżone – a nawet niższe – wyniki bez elektrycznego osprzętu. Jej silnik korzysta z odłączania cylindrów.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE	PEUGEOT	SKODA
Prowadzenie	30	23
Komfort jazdy	30	24
Układ kierowniczy	10	6
Hamulce	20	13
SUMA	90	66

Skoda ma szereg zalet: z lekkością zmienia kierunek i prowadzi się zwinnie, bardziej neutralnie od Peugeota, a jej układ kierowniczy zapewnia więcej czucia. 308 jest mniej komunikatywna, ale podsterowność buduje czytelnie, a jego stabilność przy wysokich prędkościach budzi większe zaufanie.

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	PEUGEOT	SKODA
SUMA	270	180

MIEJSCA	PEUGEOT	SKODA
MIEJSCA	2	1

WYPOSAŻENIE I KOSZTY	PEUGEOT	SKODA
Cena zakupu	50	12
Poziom wyposażenia	40	19
Systemy bezpieczeństwa	30	13
Wyposażenie dodatkowe	10	7
SUMA	130	51

Znacznie droższy Peugeot jest nieco lepiej wyposażony i oferuje więcej dodatków do wyboru (audio, masaż, kamery 360°). Jeszcze więcej opcji niż w Skodzie powiązano tu w pakiecie.

RAZEM	PEUGEOT	SKODA
RAZEM	400	231

MIEJSCA	PEUGEOT	SKODA
MIEJSCA	2	1

m motor PODSUMOWANIE

Pakowniejsza, przyzwoicie wykończona, łatwa w obsłudze i wystarczająco komfortowa Skoda wygrywa – a do tych zalet dodaje jeszcze niższą cenę oraz dobre wyposażenie. Peugeot jest samochodem, który ociera się o segment premium. Na tle rywaliki „blyszczy” lepszym wykończeniem i dopracowanym podwoziem, za co wystawia jednak wyższy rachunek w salonie.

REKLAMA

ATRAKCYJNA OFERTA FINANSOWANIA ŠKODY

ŠKODA SCALA 1.5 TSI DSG MONTE CARLO (150 KM)



OFERTA

LEASING NISKICH RAT

Miesięczna rata netto

1348 zł

KREDYT NISKICH RAT

Miesięczna rata brutto

1320 zł

RRSO 11,72%

Cena samochodu brutto

128 700 zł

128 700 zł

Opłata wstępna

10%

25%

Okres finansowania

36 mies.

W przypadku kredytu ubezpieczenie komunikacyjne na 1 rok jest wliczone w raty



Wysokość raty ma charakter orientacyjny dla wskazanych powyżej założeń i rocznego przebiegu 20 tys. km. Informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego.

Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa. Po zakończeniu umowy możesz zwrócić auto lub zatrzymać je po zapłacie wartości końcowej/raty balonowej określonej umową.

Pod nazwą ŠKODA 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).

ŠKODA Financial Services

Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

Dane o zużyciu paliwa oraz emisji CO2 sprawdź na stronie www.skoda-auto.pl

Więcej niż kompakt

Ma rozmiary typowego hatchbacka, ale nazwanie go autem kompaktowym byłoby niedomówieniem – DS 4 to pod wieloma względami dużo więcej niż kompakt.



Część wersji ma fotele z masażem.

Co wyróżnia DS 4 na tle innych kompaktów? Przede wszystkim to, że... nie jest kompaktem. Może się nim wydawać dzięki zwartej bryle nadwozia (długość 4,40 m, szerokość 1,83 m, wysokość 1,47 m), różni go jednak podwyższone zawieszenie. Choć ekspresyjny design nieźle to ukrywa, DS 4 ma 189 mm prześwitu, więcej niż niejeden SUV. A to ułatwia użytkowanie – pozwala podjeżdżać pod krawężniki czy pokonywać wysokie progi zwalniające i strome zjazdy do garaży bez obaw o uszkodzenie zderzaka.

Stylowe nadwozie pełne wyrazistych przetłoczeń i ciekawych detali, jak elementy w kształcie rombów wypełniające trójwymiarowy grill, zdecydowanie odróżnia DS 4 od innych aut o podobnych rozmiarach. Wnętrze jest równie atrakcyjne. Także zostało zaprojektowane z dbałością o najmniejsze szczegóły i nie brakuje w nim charakterystycznych elementów o rombowym kształcie. Całość wykończono różnymi szlachetnymi materiałami.

Poświęcając dużo uwagi wyglądowi DS 4, producent nie zaniedbał

innych ważnych cech. Auto może się też pochwalić dużą ilością miejsca w środku, komfortowymi siedzeniami, pakownym bagażnikiem o pojemności 390-430 l (w zależności od wersji) i bogatym wyposażeniem, m.in. w liczne systemy wspierające kierowcę podczas jazdy. A dzięki usługom ChatGPT samochód potrafi się z nim całkiem nieźle „dogadywać”.

Na uwagę zasługuje szeroka gama silnikowa obejmująca wersje benzynową, wysokoprężną oraz dwie hybrydy: miękka i typu plug-in – wszystkie z automatycznymi przekładniami. Dwie pierwsze rozwijają 130 KM mocy, wariant MHEV oferuje 136 KM, a PHEV – aż 225 KM.

Ale wybór nie kończy się na silnikach. Nabywca DS 4 może również wybierać spośród ciekawych kolorów lakierów (metalicznych lub perłowych), może też zdecydować się na jedną z czterech wersji różniących się wyposażeniem standardowym oraz dekoracjami na zewnątrz i wewnątrz. Niezależnie od wyboru DS 4 błyszczy na tle w większości sztampowych aut tej wielkości.

DS 4 Pallas

Już podstawowa wersja Pallas rozpoczyna bardzo bogatym wyposażeniem, na które składają się m.in. asystent pasa ruchu, znaków i świateł drogowych czy koncentracji, aktywny tempomat, podgrzewane fotele (lewy sterowany elektrycznie), automatyczna dwustrefowa klimatyzacja, oświetlenie nastrojowe, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, kamera cofania czy felgi 19”.





Nie tylko przyjemny dla oka, ale także ergonomiczny i przyjazny użytkownikowi kokpit. Wykończenie zależy od wersji, ale zawsze jest na wysokim poziomie.



Półka z ładowarką indukcyjną.



Opcjonalne duże okno dachowe.



Dobrze wyprofilowane fotele.



Pojemny bagażnik (390 lub 430 l).

DS 4 Étoile – Alcantara

DS 4 w wydaniu Étoile – Alcantara ma dodatkowo monitorowanie martwego pola z ostrzeganiem o ruchu poprzecznym z tyłu, system dostępu bezkluczykowego, matrycowe światła, wyświetlacz typu head-up, rozpoznawanie mowy czy podgrzewaną kierownicę, a jego wnętrze wykończono połączeniem czarnej Alcantary oraz tkaniny w kolorze bazaltowym.

DS 4 Étoile – skóra Nappa

Jak sama nazwa wskazuje, DS 4 w wariantcie Étoile – skóra Nappa różni się od tego w odmianie Étoile – Alcantara przede wszystkim wykończeniem. W tym przypadku użyto skóry Nappa w kolorze Criollo Brown (obszyto nią także obudowę poduszki powietrznej w kierownicy). Obie odmiany Étoile mają takie same 19-calowe obręcze (opcjonalnie 20 cali).

DS 4 Antoine de Saint Exupéry

Topową wersję Antoine de Saint Exupéry wyróżniają dedykowane listwy progowe i plakietki z oznaczeniem wersji czy przeszycia we wnętrzu. Jako jedyna seryjnie otrzymuje lakier Night Flight i czarny dach, elektrycznie sterowane wentylowane fotele z funkcją masażu czy rozszerzony pakiet systemów bezpieczeństwa. Skórzana tapicerka Criollo Brown, 19-calowe felgi.



Topową odmianę Antoine de Saint Exupéry wyróżniają m.in. charakterystyczne przeszycia we wnętrzu i emblematy.

Nadal w wyjątkowo wysokiej formie



Testujemy Volvo XC90 jeszcze przed przeprowadzonym niedawno liftingiem, ale w wersji napędowej, która jest oferowana także w samochodzie po modernizacji.

Dziesięć lat to w motoryzacji mnóstwo czasu, szczególnie teraz, gdy zmiany następują tak szybko i radykalnie. Wydaje się jednak, że czas nie dla wszystkich płynie w tym samym tempie. Niektóre modele po prostu starzeją się wolniej od innych. Wynika to zapewne z faktu, że kiedy debiutowały, były szczególnie dobrze dopracowane i atrakcyjne. Tak właśnie jest w przypadku II generacji flagowego SUV-a Volvo, czyli XC90, który debiutował w 2014 r. (a także jego niemal równolatka, czyli Audi Q7 II). Oczywiście w ciągu dekady XC90 przechodziło modernizacje, ale nawet one były wyjątkowo konserwatywne i niezmiennające w większym stopniu tego auta. Testowany przez nas

model XC90 (jeszcze przed ostatnio przeprowadzonym liftingiem) pokazuje, że nie były one wcale konieczne. XC90 to po prostu nadal świetny SUV.

Całkiem wystarczający

Dwulitrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy w ważącym ponad dwie tony, prawie 5-metrowym, siedmioosobowym SUV-ie – to nie brzmi specjalnie zachęcająco (szczególnie gdy weźmie się pod uwagę fakt, że główni niemieccy rywale stawiają na większe, 6-cylindrowe i wyraźnie mocniejsze jednostki). W praktyce okazuje się jednak, że turbodoładowany silnik o mocy 250 KM jest dla XC90 w zupełności wystarczającym i udanym źródłem napędu. Pracuje łagodnie,

cicho, a dzięki wsparciu instalacji mikrohybrydowej zapewnia bardzo płynny start z miejsca. Do osiągnięcia też nie można mieć większych zastrzeżeń, bo przyspieszenie do 100 km/h w nieco ponad 8 s (uzyskane w naszych pomiarach) to wynik w całkiem satysfakcjonujący. Owszem, XC90 B5 nie jest demonem prędkości, ale podczas normalnej jazdy szwedzki SUV zapewnia więcej niż wystarczającą dynamikę, a odpowiedź silnika na ruch prawej stopy jest niemal natychmiastowa. Na dobrą ocenę zasługuje też 8-biegowa automatyczna skrzynia, zmieniająca przełożenia miękko i wystarczająco sprawnie.

XC90 B5 potrafi być ekonomiczne. Podczas spokojnej jazdy w trasie wystarcza mu około 7 l/100 km.



Pomiędzy wskaźnikami można wyświetlić widok mapy Google.

Gdy XC90 II debiutowało w 2014 r., Teraz nie robi już wrażenia, ale i ma dobrą rozdzielczość. Materiały

W trakcie podróży autostradowej z prędkością 140 km/h zużycie wynosi 10,6 l/100 km, ale dzięki pojemnemu zbiornikowi (71 l) nawet wtedy zasięg przekracza 600 km.

Wyśmienity komfort

Najważniejszą cechą XC90 jest znakomita wygoda jazdy. Odpowiadają za nią przestronność kabiny, bardzo dobre wyciszenie, znakomite siedzenia oraz przede wszystkim zestrojenie zawieszania. W testowym aucie zastosowano układ pneumatyczny (z regulacją prześwitu), dzięki czemu jedynie na wyjątkowo zniszczonych nawierzchniach odczuwa się lekkie wstrząsy.

TEST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

XC90 prowadzi się bardzo pewnie i gwarantuje wysoką stabilność podczas szybkiej jazdy.





Do dyspozycji są trzy tryby jazdy. Comfort jest optymalny na co dzień.



DANE TECHNICZNE	VOLVO
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	1969 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	250 KM/5400+14 KM
Maks. moment obrotowy	350 Nm/1800
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-b.
Długość./szer./wys./rozstaw osi	495/192/178/298 cm
Średnica zawracania	11,8 m
Masa/ładowność	2014/626 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	356/1856 l
Poj. zbiornika paliwa	71 l (Pb 95)
Opony	275/45 R20

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)

Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	8,6-9,6 l/100 km
Zasięg	820 km

m | DANE TESTOWE

Przyspieszenie 0-50 km/h	2,9 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,1 s	→
Przyspieszenie 0-120 km/h	11,4 s	→
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,0 m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	35,5 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	55,3 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,0 dB	↗
Rzeczywista prędkość ¹	98 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	3,0	
Testowe zużycie paliwa ²	6,8/9,9/8,4	
Rzeczywisty zasięg	840 km	

WYPOSAŻENIE/CENY VOLVO

Model	XC90
Wersja	B5 AWD Ultra Bright
Poduszki czol./bocz./kurt./kol.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	-/●
Klimatyzacja man./aut.	-/●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Czujniki parkowania tył/przód i tył	-/●
Pneumatyczne zawieszenie	○(11555)
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	-/●/○(4550)

Cena wersji podstawowej³ 334 900 zł
CENA 379 900 zł

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW

379 900 zł	394 900 zł	397 500 zł
Volvo XC90 B5 AWD Ultra Bright 250 KM, 0-100: 7,7 s	Lexus RX 350h Prestige 250 KM, 0-100: 7,9 s	Audi Q7 55 TFSI quattro S Line 340 KM, 0-100: 5,6 s

Volvo ma najmniejszy silnik, ale osiągi minimalnie lepsze od Lexusa RX z 2,5-litrową jednostką w układzie hybrydowym. Audi Q7 gra jednak w zupełnie innej lidze.

m | PODSUMOWANIE

➕ Duża przestrzeń, wygodne fotele, wystarczające osiągi, akceptowalne spalnie, pewne prowadzenie

➖ Obsługa klimatyzacji na ekranie

Mimo 10 lat „na karku” XC90 pozostaje jednym z najlepszych aut swej klasy i urzeka komfortem jazdy.

ekran wydawał się szokująco wielki. ważniejsze jest to, że działa płynnie wykończeniowe są pierwszorzędne.

Siedzenia są wyjątkowo wygodne. Także z tyłu zastosowano oddzielne przesuwane fotele z regulowanymi oparciami.



Dzięki instalacji MHEV silnik 2.0 R4 płynnie rozpędza auto od startu.



Po złożeniu oparc pięciu siedzeń powstaje idealnie płaska powierzchnia.

W ostatnim rzędzie także zmieścić się dorośli. Do dyspozycji mają podłokietniki oraz schowki.



Przy kompletowaniu z fotelami pozostaje jeszcze 356 l na bagaż. Typowo dla Volvo część podłogi można podnieść do pionu.



Uczenie się na błędach wyeliminowało

Nawet manekiny zderzeniowe w autach sprzed lat nie miały lekko. A co dopiero prawdziwi pasażerowie.



Niebezpieczne rozwiązania (głównie) z lamusa

Ciągłe poszukiwanie nowych rozwiązań i wyciąganie wniosków z popełnianych błędów towarzyszą motoryzacji od zawsze. Pozwoliło to na wyeliminowanie wielu niebezpieczeństw, które przez lata zagrażały uczestnikom ruchu. Oto kilka przykładów z przeszłości, ale nie tylko.

Patrząc na współczesne auta – otoczone wianuszkami czujników, wyładowane poduszkami powietrznymi, korygujące błędy kierowcy i monitorujące poziom jego zmęczenia – możemy zastanawiać się, jak to możliwe, że kiedyś bez tego wszystkiego udawało się przeżyć jakakolwiek podróż bez większych obrażeń.

Nie oszukujemy się – nie było wcale tak łatwo. W latach 90. na drogach w Polsce ginęło rocznie około 7000 osób. W zeszłym roku było to niespełna 1900 osób. I to przy nieporównanie większej liczbie samochodów na drogach. W 1990 roku zarejestrowanych było u nas blisko 5,3 miliona aut osobowych, teraz jest ich ponad 27 milionów. Rzeczywiście, zrobić sobie krzywdę przy pomocy auta było dużo łatwiej.

Postęp w wielu dziedzinach

Nie dziwi więc, że dążenie do poprawy bezpieczeństwa użytkownika auta jest tak stare jak motoryzacja. Przez dekady wyszukiwano słabe punkty w konstrukcji pojazdów i wprowadzano zmiany.

Pomagał ogólny rozwój technologii, czerpano z postępów we wszystkich dziedzinach przemysłu. Weźmy materiały, które wykorzystywano do budowy auta. Używany przez lata azbest był tani i miał pożądaną w konstruowaniu okładzin ciernych właściwość, ale jego pył okazał się rakotwórczy – znaleziono więc jego zamienniki. Konieczny był jakiś dodatek przeciwstukowy do paliwa – wykorzystywano w tym celu ołów. Gdy jednak dowiedziano jego szkodliwości, także i tu zaczęto stosować bezpieczniejsze odpowiedniki. Silniki dwusuwowe były tanie, ale kopciły – rozwój technik produkcji jednostek czterosuwowych pozwolił na ich eliminację.

Troska o innych

Z czasem coraz większą wagę przykładano także do ochrony innych – narażonych na zderzenie z autem. Stąd szereg rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych. Dobrze jest więc spojrzeć wstecz i przypomnieć sobie, jaką drogę przebyliśmy.

TEKST: B. ZIENKIEWICZ, ZDJĘCIA: ARCH., 123 RF

wiele czynników stwarzających zagrożenie

Brak wzmocnień bocznych

Słaba ochrona w przypadku uderzenia w bok auta (i nie tylko)

Obecnie standardem jest montaż wzmocnień pod poszyciem drzwi – to elementy konstrukcyjne w postaci belek wykonanych z wytrzymałej stali pozwalające na przeniesienie energii uderzenia na otaczające elementy struktury nadwozia – takie jak słupki, podłoga i dach. Bez tego wzmocnienia jedynymi elementami dzielącymi pasażerów od zagrożenia byłyby cienkie blachy nadwozia i rachityczny szkielet drzwi – a to żadna ochrona przed rozpędzonym autem czy przydrożnym drzewem. Zderzenia boczne należały przez to (i ciągle należą) do najmniejbezpiecznych wypadków.

- ▶ Pierwsze wzmocnienia tego typu zaczęto testować w latach 70. ubiegłego wieku, ale ich popularyzacja przypada na lata 90.
- ▶ Co ciekawe, wzmocnienia w drzwiach montowane były od samego początku w naszych Polonezach, nie miała ich natomiast o wiele nowsza technologicznie Skoda Favorit.



Etylina

Rakotwórcza benzyna

Spaliny ogólnie nie są mieszaniną zdrowych związków, ale te pochodzące ze spalania etyliny należały do innej ligi (podobnie jak opary tego paliwa). Były silnie toksyczne, wpływały na zwiększone ryzyko chorób serca, raka czy udaru mózgu. Związki ołowiu stosowano jednak z uwagi na konieczność ograniczenia spalania stukowego – wybuchowego, bez kontroli nad procesem, z dramatycznie negatywnym skutkiem dla trwałości silnika. Czterotylek ołowiu był tanim i skutecznym dodatkiem ograniczającym ten efekt, stosowanym jeszcze w XXI wieku.

- ▶ Benzyna ołowiowa nie może być też stosowana w silnikach z katalizatorem, gdyż reaguje ona z aktywną powłoką reaktora i powoduje jego zniszczenie.
- ▶ Produkcję tego rodzaju paliwa zakończono w Polsce w 2005 roku, od 2021 r. obowiązuje zakaz ich stosowania na całym świecie.
- ▶ Zamiast ołowiu stosuje się dzisiaj bezpieczniejsze dodatki antystukowe.

Azbest

Szkodliwy składnik m.in. klocków hamulcowych i okładzin sprzęgła

Przez dziesięciolecia klocki i okładziny hamulcowe, tarcze sprzęgłowe, maty izolujące, uszczelki itp. wykonywano z materiałów zawierających azbest. Materiał jest tani, trwały i odporny na temperaturę, ale jednocześnie jego włókna łatwo mogą dotrzeć do płuc, skąd nie da się ich już usunąć. I ma udowodnione działanie rakotwórcze.

- ▶ Najbardziej narażeni byli mechanicy, którzy mieli największą styczność z azbestowym pyłem z auta.
- ▶ Od 1997 roku obowiązuje ustawa zakazująca stosowania materiałów zawierających azbest.



Silniki dwusuwowe

Proste, wydajne, ale trujące

Nie będziemy się rozwodzić nad zasadą działania silnika dwusuwowego. W skrócie, cały obieg przypada na jeden obrót wału korbowego, przy dwóch suwach tłoka – w górę i w dół. Na każdy obrót wału przypada więc też jeden cykl pracy (w silnikach czterosuwowych na co drugi). Konstrukcję takiej jednostki da się skomplikować (o zaworowy rozrząd, pompy do tłoczenia powietrza czy ciśnieniowe smarowanie), ale... nie trzeba tego robić. Rynek zawojuowały konstrukcje bez osobnego układu rozrządu, smarowane olejem dolewany do paliwa. A to oznacza charakterystyczny niebieski dym spalin, jak łatwo się domyślić – niezwykle szkodliwy dla zdrowia. Właśnie z tego powodu dwusuwowy musiały zniknąć z rynku.

- ▶ Kariera silników dwusuwowych zakończyła się w 2018 r. wprowadzeniem zakazu ich sprzedaży. Używane są jednak do dziś w innych zastosowaniach – np. jako wielkie silniki okrętowe lub napęd kosiarzek i pił, czyli tam, gdzie muszą też pracować „do góry nogami” (kłania się brak osobnego układu smarowania).

Figurki na masce

Z myślą o zdrowiu przechodniów

Ozdobne figurki wieńczące osłonę chłodnicy albo krawędź pokrywy silnika pojawiły się w zasadzie jednocześnie... z osłonami chłodnicy i pokrywami silnika. Najślynniejsza jest oczywiście Spirit of Ecstasy na Rolls Royce'ach, najpopularniejsza – gwiazda z Mercedesów, ale znaleźć je można było swego czasu nawet na Skodach. W swojej pierwotnej wersji były to małe, ale solidne rzeźby, najczęściej z licznymi ostrymi krawędziami (nic tak nie podkreśla mocy automobilu), solidnie przytwierdzonymi do podstawy. Wprost idealne rozwiązanie do zadawania poważnych ran pieszym, którzy stanęli na drodze tak ozdobionego pojazdu.

- ▶ Stosowanie takich ostrych przedmiotów w tym obszarze jest dziś zakazane, figurki wyszły też zwyczajnie z mody. Te, które się dziś ostały, mają mocowania elastyczne, poddające się pod działaniem niewielkiej siły, tak aby zminimalizować zagrożenie dla przechodniów w razie kolizji.





Opony dętkowe

Nagła utrata ciśnienia

Opony pneumatyczne pojawiły się pod koniec XIX wieku i stanowiły gigantyczny postęp w porównaniu do ogumienia z litej gumy stosowanego wcześniej. Pompowane dętki przyniosły znaczną poprawę komfortu i lepsze właściwości jezdne. Nie trzeba również zachować pełnej szczelności między oponą i rantem koła, łatwiejszy jest także montaż opon. Szybko wychodzą też na jaw wady: cienkościenne dętki przepuszczają powietrze, ciśnienie trzeba kontrolować bardzo często. Ocieranie się dębki o oponę powoduje wzrost temperatury, a to prowadzi do rozwarstwiania się gumy. I najważniejsze – po przebiciu powietrze schodzi nie tylko przez dziurę, ale też przez cały styk opony z felgą, które to połączenie nie jest szczelne. Taki gwałtowny spadek ciśnienia jest bardzo niebezpieczny.

- ▶ Opony dętkowe zachowały się w rowerach, niektórych motocyklach i maszynach przemysłowych.

Zwykłe szyby

Ochrona przed pogodą to za mało. W początkach motoryzacji wszyscy cieszyli się, że dzięki zwykłemu szybom okiennym w aucie dało się jechać bez wiatru i deszczu we włosach (i nie tylko). Rozwiązanie problemu pogodowego przysporzyło jednak inny: takie szkło, nawet po lekkim uderzeniu, tłukło się na duże, ostre kawałki i powodowało poważne obrażenia u podróżnych.

- ▶ Od dawna stosuje się dwa podstawowe rodzaje oszklenia: wielowarstwowe, laminowane oraz hartowane.
- ▶ Te pierwsze stosowane są przede wszystkim w szybach przednich. Przy najmniej dwie warstwy szkła połączone są warstwą folii znajdującą się pomiędzy nimi. Po stłuczeniu rozbijają się na duże kawałki, ale folia utrzymuje ją w całości, nie wnikają do wnętrza, nie powodują skalaceń. Szyba zachowuje przejrzystość.
- ▶ Szyby hartowane rozbijają się na drobne odłamki, krawędzie nie powodują większych ran. Stosowane w szybach bocznych, są łatwiejsze do wybicia w sytuacjach awaryjnych.



Zbiornik paliwa poza strefą zgniotu

Duże ryzyko wycieku i pożaru w razie wypadku

Co prawda samochody wybuchają częściej na filmach niż w rzeczywistości, ale ryzyka takiego nie da się wykluczyć. Tym bardziej lata temu, gdy zbiornik paliwa często umieszczany był np. pod maską, w komorze silnika (np. w Trabancie), lub za tylną osią, tuż przy zderzaku. Takie rozwiązanie zyskało złą sławę za sprawą Forda Pinto z roku 1970, zdjęcie z jego crash testu widzimy poniżej. Po najechaniu na tył auta dochodziło do rozszczelnienia baku, rozlane paliwo łatwo ulegało zapłonowi. Firma zamiast zastosować osłonę baku (w cenie ok. 11 dolarów na auto), wolała płacić odszkodowania ofiarom. Wychodziło taniej.

- ▶ Dzisiaj zbiorniki paliwa montuje się w bezpiecznym miejscu, poza strefami zgniotu – najczęściej pod kanapą. Do rozszczelnienia w czasie wypadku dochodzi bardzo rzadko.



Chowane reflektory

Atrybut auta sportowego, ale zagrożenie dla pieszych.

Jeszcze niedawno mało który szanujący się samochód sportowy obywatel się bez podnoszonych świateł – może z wyjątkiem Porsche 911. Pierwotnie wysuwane reflektory służyły jako pomoc aerodynamiczna, ponieważ przód pojazdu mógł być bardzo płaski. Wysokie koszty produkcji, nowe technologie oświetleniowe były czynnikami sprzyjającymi eliminacji tego elementu. Kluczowe stały się jednak względy bezpieczeństwa pieszych – ryzyko niepotrzebnych obrażeń spowodowanych przez ostre, solidnie zamontowane reflektory było nie do przyjęcia. Podobnie jak w przypadku opisywanych wcześniej wystających figurek ozdobnych.

- ▶ Do ostatnich samochodów z chowanymi reflektorami zaliczały się Ferrari 456, Lotus Esprit i Corvette C5. Często takie światła eliminowano w przypadku liftingów, np. w Hondzie NSX czy Ferrari Testarossa/F512 M – zwykle z marnym skutkiem, samochody po przeróbkach wyglądały raczej gorzej.



Metalowe zderzaki

Solidne, ale zbyt niebezpieczne dla pieszych. Sztynny metalowy zderzak ze swojej podstawowego zadania zawartego w nazwie wywiązuje się świetnie – jest odporny na kontakt z otoczeniem. Stwarza to jednak zagrożenie dla pieszych i innych aut, dziś dominują na rynku zderzaki odkształcalne, absorbujące energię uderzenia.

- ▶ Akcesoryjne metalowe zderzaki/orurowanie pojazdu może być montowane wyłącznie w pojazdach, dla których zostało homologowane.



Dzisiejsze rozwiązania też nie sprzyjają bezp

Wcześniej pisaliśmy o rozwiązaniach już praktycznie wypartych z rynku. Jednak postęp przyniósł kilka kolejnych, które także mogą być niebezpieczne w użytkowaniu – nawet jeśli ich wprowadzeniu towarzyszyły szczytne cele. Pewnie i tu można liczyć na korektę kursu.

Sterowanie dotykowe

Coraz więcej funkcji auta obsługuje się za pomocą ekranów dotykowych, fizyczne przyciski są eliminowane z kokpitów – a można było korzystać z nich praktycznie bez odrywania wzroku od drogi. W przypadku ekranów dotykowych jest to o wiele bardziej utrudnione. Dodatkowo każdy producent układu menu obsługi po swoim, każdego auta trzeba uczyć się więc uczyć od nowa.





Sztwna kolumna kierownicy

Kiedyś był to metalowy pręt wycelowany w klatkę piersiową kierowcy. Kolumna kierownicza to element przenoszący ruch kierownicy na przekładnię kierowniczą. Z istoty swojego działania wynika, że jest „wycelowana” wprost w korpus kierowcy. Każde przesunięcie kół wraz z przekładnią do wnętrza pojazdu w razie wypadku powoduje przesunięcie także kolumny, co w połączeniu z bezwładnym ruchem ciała kierowcy prowadzi do bardzo groźnych obrażeń. Z uwagi na to zaczęto stosować kolumny łamane, składające się z kilku elementów, które mogą pochłaniać część energii pod naciskiem.

► Sprawa sztywnej kolumny kierowniczej stała się swego czasu znana ze względu na Daewoo Tico. Sprowadzane w początkowym okresie auta otrzymały warunkową homologację właśnie z uwagi na konstrukcję przekładni. Auta produkowane w Polsce od 1995 roku przechodziły jednak w tym zakresie kilkukrotne modyfikacje.

Twarde, ostre powierzchnie we wnętrzu

Uderzenie w deskę rozdzielczą mogło zboleć

Zanim we wnętrzu auta pojawiło się kilka poduszek powietrznych, najbardziej newralgiczne punkty auta okładane były miękkimi tworzywami sztucznymi i piankowymi wypełnieniami, które mogły absorbować chociaż część energii zderzenia. Ale jeszcze wcześniej podczas projektowania auta wagę przykładano bardziej do wyglądu i zamontowania wszystkich potrzebnych komponentów – o bezpieczeństwo podróży w tym zakresie nikt za bardzo się nie martwił. Stąd powszechnym widokiem są połączenia gołej blachy, wystające pokręta, uchwyty, stacyjki, kanciaste obudowy schowków itp. Krzywdę można było sobie tym zrobić podczas zwykłego użytkowania, wystarczyło się o takie elementy uderzyć – raczej nie poddawały się pod naciskiem. W razie zderzenia powodowały jednak poważne obrażenia głowy i kończyn, nawet jeśli podrżni byli zapięci w pasy bezpieczeństwa (w tamtym okresie statyczne).

► Na szerszą skalę do projektowania wnętrza pod kątem bezpieczeństwa zaczęto się przykładać w latach 70. ubiegłego wieku. Powszechniej zaczęto stosować miękkie tworzywa sztuczne w miejscach potencjalnego kontaktu z ciałem pasażerów w razie zderzenia, zrezygnowano z ostrych krawędzi i wystających elementów.



Odejście od rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu użytkownika auta zajmowało w wielu przypadkach dekadę



Słabe wzmocnienia w kabrioletach

Lepiej nimi nie dachować

Widoczne na zdjęciu BMW serii 3 E30 w wersji cabrio na swoje czasy mogło uchodzić za całkiem bezpieczne auto – otrzymało wzmocnioną ramę przedniego okna i belkę, do której ją mocowano, za przenoszenie obciążeń odpowiadały nawet trójkątne, wklejane okna w drzwiach. Ale gołym okiem widać, że dachowanie takim autem daje niewielką szansę na wyjście z tego cała. Zwłaszcza że jest to auto 4-osobowe, pasażerowie kanapy nie są niczym chronieni. Tu i tak jest dobrze, we wcześniejszych konstrukcjach rola przedniej szyby ograniczała się do osłony przed wiatrem i deszczem.

► Współczesny kabriolet może zapewniać ochronę pasażerom w sposób zbliżony do wersji zamkniętej. O wiele solidniejsze obramowanie okien, ochrona w tylnej części (np. za pomocą wysuwanego pałaka czy solidnych zagłówków) dają o wiele większe szanse.

ieczeństwu

Centrum rozrywki

Obsługa multimediiów, dostęp do aplikacji czy platform streamingowych, rosnące możliwości konfiguracji ustawień pojazdów, takich jak oświetlenie, klimatyzacja czy nawet parametry zawieszenia lub silnika – kierowca ma coraz mniej czasu na prowadzenie auta. Kiedyś mogliśmy co najwyżej zmienić głośność w radiu, inne ustawienia korygowało się na postoju.



Grube słupki dachowe

Cienkie, wiotkie słupki wyszły z użytku lata temu, ale obecnie w wielu autach sprawy zaszły za daleko w przeciwnym kierunku. W efekcie wzmocnienia są na tyle masywne, że przesłaniają widok – zwłaszcza w skrzyżowaniu czy zakrętach. A przecież najważniejsze jest, aby do wypadku nie doszło, dopiero później należy redukować jego konsekwencje.





SCT w praktyce

Z dużej chmury mały deszcz. Strefy czystego transportu budziły spore kontrowersje, na razie działa tylko jedna, i to w dość umowny sposób.

Park samochodowy w naszym kraju do najmłodszych nie należy, nawet w dużych i zamieszanych miastach często spotyka się auta emitujące nadmierną ilość spalin. Sposobem na rozwiązanie tego problemu miało stać się wprowadzenie stref czystego transportu – czyli obszarów, w których zakazany byłby wjazd pojazdów szkodzących otoczeniu najbardziej. Innymi słowy – zwykle najstarszych i najtańszych.

Spotkało się to z mieszanym przyjęciem. Mieszkańcy najbardziej narażonych na działanie spalin dzielnic i tzw. ruchy miejskie takim pomysłem kibicowały. Kierowcy podchodzili do tego z dużo większym dystansem. Przecież drogie, paliwożerne, ale nowe SUV-y spokojnie mieściły

by się w narzucanych ograniczeniach wjazdu, a drogi zamknięte byłyby dla wielu aut leciwych, ale oszczędnych i zadbane. Kontrowersje budziły też określone obszary, na których strefy czystego transportu miały obowiązywać i obowiązujące zasady – bardzo niekorzystne np. dla dostawców w starszych autach przyjeżdżających do centrów miast z przedmieść.

Klamka jednak w końcu zapadła – po burzliwych obradach warszawska rada miasta od 1 lipca wprowadziła SCT na swoim terenie. Mniej odważny był Kraków, w którym w ostatniej chwili decyzję przełożono o rok. Minął już jednak kwartał funkcjonowania strefy w stolicy, można pokusić się o wyciągnięcie pierwszych

wniosków praktycznych. Co się zmieniło na ulicach?

Właściwie – to niewiele. Mamy znaki oznajmiające wjazd i wjazd ze strefy, mamy zasady wyznaczające to, jakie auta mogą do niej wjechać, mamy listę wyjątków od tej reguły, a strażnicy miejscy testują kamerą kontrolującą przestrzeganie obowiązujących zasad. Z drugiej strony – do SCT w Warszawie możemy wjechać autem niespełniającym wymogów nawet cztery razy w roku. Za piątym razem należy się nam mandat, ale do tego jest potrzebny spójny system nadzoru nad ruchem. Mamy więc jedną tego typu strefę w kraju, w której i tak obowiązują luźne zasady.

TEKST: BARTOSZ ZIENKIEWICZ
ZDJĘCIA: ŁUKASZ CHYCZEWSKI, 123 RF, ARCH.

Strefa Czystego Trans



Auta uprawnione do wjazdu

W uproszczeniu: z katalizatorem lub DPF-em
Aby teraz wjechać do warszawskiej SCT, kierowca musi prowadzić samochód benzynowy spełniający co najmniej normę Euro 2 lub pochodzący z rocznika 1997 albo nowszego albo samochód z silnikiem Diesla spełniający co najmniej normę Euro 4 lub z rocznika 2005 albo nowszego. Co dwa lata wymogi będą zaostrzane.

► Miasto przygotowało wyszukiwarke, w której można sprawdzić, czy auto jest uprawnione do wjazdu do SCT oraz datę, do kiedy będzie to możliwe. Jest ona dostępna na stronie sprawdzsct.zdm.waw.pl.

napotyka wiele trudności



Czym są SCT (strefy czystego transportu)?

Strefa czystego transportu to obszar, po którym swobodnie poruszać się mogą tylko pojazdy spełniające określone normy, co redukuje zanieczyszczenie powietrza. Możliwość ustanawiania takich stref wprowadziła nowelizacja Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Od 29 sierpnia 2018 w Polsce obowiązuje znak strefy czystego transportu. O kształcie i normach wjazdu do każdej strefy czystego transportu decyduje gmina wprowadzająca obostrzenia.

Gdzie funkcjonuje SCT

Warszawa
Pierwszym – i na razie jedynym – miastem, w którym SCT już działa jest Warszawa. Ruszyła 1 lipca 2024 r. Obejmuje większość Śródmieścia i fragmenty otaczających je dzielnic.

Europa
Ponad 320 miast na kontynencie wprowadziło już strefy czystego transportu. Każde kształtuje je według swojego uznania. W Sztokholmie to zaledwie jedna ulica w centrum, w Kopenhagie wzięto na celownik jedynie dieście, a w Londynie



Do strefy czystego transportu w Krakowie przekonywać będą influencerzy. Miasto szuka chętnych, w sumie na promocję przeznaczono blisko milion złotych.

za opłatą 12,5 funta wjechać może każdy pojazd.

Planowane SCT

Kraków
Było blisko, aby krakowska strefa ruszyła razem z warszawską. W ostatniej chwili, po sądowych starciach o legalność podjętej uchwały, data wprowadzenia została przesunięta o rok, na lipiec 2025. Wejście przepisów w życie ma zostać poprzedzone konsultacjami z mieszkańcami oraz przeprowadzeniem kampanii informacyjnej. Dopuszczalne są więc ciągle korekty w sprawie obszaru – na dziś granice SCT pokrywają się z granicami Krakowa.

Wrocław

Kolejne tury konsultacji społecznych nie dały jeszcze odpowiedzi na temat ostatecznego



Po początkowym entuzjazmie miasta nie garną się do wprowadzania SCT u siebie.

go kształtu SCT. Planowano jej wprowadzenie na rok 2025, ale jest bardzo prawdopodobne, że stanie się to później.

Inne miasta

Możliwość wprowadzenia strefy czystego transportu analizują m.in. Gliwice, Lublin, Rzeszów, Toruń, Łódź czy Poznań.

Wzór nalepki do SCT uległ zmianie, zanim poprzedni zdążył wejść w życie. Sto lat planowania...

Nalepka

Auta, które nie spełniają podstawowych wymagań wjazdu do strefy, ale obowiązują je jedno z wyłączeń z zasad, powinny być oznaczone specjalną nalepką. Za jej brak nie ma jednak żadnej kary.



portu w Warszawie po trzech miesiącach funkcjonowania

Wjazd przez pomyłkę

Do pięciu razy sztuka
Każdy ma możliwość wjazdu do SCT cztery razy w ciągu roku kalendarzowego – niezależnie od tego, czy auto spełnia normy emisji spalin. Nie ma potrzeby zgłaszania nigdzie takiego okazjonalnego wjazdu. Teoretycznie służby będą mogły ustalić, że dany samochód wjechał już do SCT cztery razy w roku i dopiero za piątym kierowcą powinien otrzymać mandat za wjazd do strefy bez uprawnienia.

➤ Zasady wjazdu do SCT obowiązują zarówno Warszawiaków, jak i przyjezdnych.



Mandaty

Nieuprawniony wjazd może kosztować 500 zł. Zgodnie z Art. 96c Kodeksu wykroczeń: Brak zastosowania się do wymogów SCT będzie traktowany jak wykroczenie drogowe, za które można otrzymać mandat w wysokości 500 zł. Legalność wjazdu do Strefy Czystego Transportu będzie kontrolowana przez Policję i Straż Miejską na podstawie danych pozyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców lub na podstawie dodatkowego wyłączenia wynikającego z uchwały rady miasta.

➤ Sprawdzane będzie, czy samochód spełnia wymagania strefy: rocznik lub normę Euro.



Ryzyko złapania

Na razie wszystkim się upiekło
Kierowcy kontrolowani są za pomocą mobilnej kamery Straży Miejskiej, podłączonej do ewidencji pojazdów oraz bazy aut korzystających z wyłączeń z ogólnych zasad. I teraz najlepsze: kierowcy łamiący przepisy otrzymują pouczenia. Potrzebny jest bowiem spójny system kontrolujący na bieżąco auta, co pozwoliłoby wykryć, który raz taki „nielegalny” pojazd wjeżdża do strefy.

➤ System jest w fazie testów, które mają potrwać do końca roku.

Wyjątki

Wyłączeń od ogólnych zasad jest sporo. Władze miasta wprowadziły do przepisów o SCT wyjątki dla wybranych grup. Są to przede wszystkim osoby z niepełnosprawnością, seniorzy (powyżej 70 lat) i mieszkańcy Warszawy płacący w niej podatki. W efekcie kierowcy, których pojazdy nie spełniają ogólnych wymogów strefy, mogą w dalszym ciągu poruszać się samochodem po jej obrębie.

- SCT nie dotyczy także motocykli oraz pojazdów zabytkowych.
- Dodatkowo obowiązują wyłączenia zapisane w ustawie – dla policji, pogotowia, straży pożarnej, wojska i innych służb oraz dla transportu osób z niepełnosprawnościami.



Szeroka gama produktów

Każde auto to zbiór elementów wykonanych z różnych tworzyw. Do zabezpieczenia każdego z nich trzeba użyć innego produktu. Producenci chemii wychodzą naprzeciw potrzebom rynku i starają się oferować szerokie spektrum produktów. Obok prezentujemy zestaw firmy Gyeon użyty do zabezpieczenia fabrycznie nowej Kii Niro.

1. Q² CanCoat Evo

Uniwersalna powłoka ceramiczna, która może być nakładana na lakier, elementy z tworzyw sztucznych, metal, włókno węglowe oraz okleiny winylowe i PPF. Producent przewiduje możliwość aplikacji na otwartych przestrzeniach, ale osłoniętych od słońca i deszczu. Ma wytrzymać 12 miesięcy lub 12 tys. km.

2. Q² Infinite Base Type 1

Niewielka butelka zawiera 30 ml płynu tworzącego na lakierze powłokę ceramiczną – jak podaje producent, pierwszą na świecie, która jest oparta o polisylazany modyfikowane fluorem. Powłoka ma być wytrzymała, hydrofobowa i wykazywać podatność do samooczyszczania.

3. Q² Infinite TopCoat Type 2

Powłoka ceramiczna, która według producenta ma tworzyć wyjątkowo gładką warstwę ochronną. Przewidziana do aplikacji po powłokach typu Base – planując samodzielne prace, warto więc czytać opisy i instrukcje, by właściwie dobrać produkty oraz użyć ich we właściwej kolejności.

4. Q² View Evo

Zestaw tworzący powłokę hydrofobową, która na przedniej szybie powinna utrzymać się przez 24, a na bocznych – 36 miesięcy. Zawiera 20 ml płynu Q²M GlassPolish do oczyszczenia powierzchni szkła i 20 ml Q² Repel Evo, który nadaje szklu hydrofobowość. Powyżej 50 km/h woda jest zdmuchiwana z jego powierzchni.

5. Q² Rim

Specjalna powłoka na felgi, która jest w stanie wytrzymać temperatury przekraczające 800°C. Ogranicza osiadanie pyłu z klocków hamulcowych. Można nałożyć kilka warstw. Produkt nie dodaje felgom połysku (może być więc używany na matowych obręczach), ale zwiększa głębię koloru i lekko przyciemnia powierzchnię, na którą trafi. Deklarowana wytrzymałość do 18 miesięcy lub 45 tys. km.

6. Q² Trim

Produkt przeznaczony do nakładania na różne elementy pojazdu ze wskazaniem na nielakierowane części, tworzywa sztuczne, a także klosze reflektorów – również starych, które zostały wypolerowane. Q² Trim zwiększa zdolność do samooczyszczania oraz przywraca elementom pierwotny kolor, utracony np. pod wpływem promieniowania UV.



Zabezpieczenie now

Nie od dzisiaj wiadomo, że profilaktyka jest lepsza niż leczenie. W przypadku auta pierwsze środki ochrony warto wdrożyć bezpośrednio po jego zakupie. Będzie prościej, a do tego taniej.

Ceny nowych samochodów stale rosną. Owszem, niektóre marki na wybrane modele oferują rabaty liczone w dziesiątkach tysięcy złotych, ale nawet po ich uwzględnieniu dany samochód okazuje się droższy niż przed pandemią, która uruchomiła niekorzystną dla kierowców lawinę zmian na rynku. Warto dołożyć

więc starań, by kupiony za ciężko zarobione pieniądze samochód jak najdłużej cieszył nasze oko, a do tego skutecznie opierał się procesom starzenia i trudom eksploatacji.

Utrzymanie walorów estetycznych na wysokim poziomie jest istotne, bo w końcu to przecież poczucie znużenia danym autem często jest jednym z czynników

decydujących o wymianie samochodu na nowy. A jeżeli dany egzemplarz będzie dłużej spełniał nasze oczekiwania natury estetycznej, rośnie szansa, że nie będziemy chcieli się go pozbywać.

Ochrona lakieru, plastików, elementów gumowych czy wreszcie podwozia przed trudami eksploatacji i niszczącym działaniem

czynników zewnętrznych jest równie istotna. Nie od dzisiaj wiadomo, że auta są często kupowane oczami. Jeżeli dany egzemplarz będzie wyglądał atrakcyjnie i nie będzie straszyl porysowanym lakierem, odpryskami czy wypłowiałymi plastikami, a ogledziny na podnośniku nie ujawnią wykwitów ani zaawansowanych już ognisk korozji, znacząco

7. Q² M Tire Express

Tzw. dressing dla opon oraz innych elementów gumowych, który przywraca im początkową głębię koloru i chroni przed przywieraniem brudu, a jednocześnie tworzy matową powierzchnię – nie powstaje więc efekt mokrej gumy. Producent zapewnia, że powłoka powinna wytrzymać przynajmniej dwa mycia. Jego opakowanie pozwoli na ponad 25-krotne naniesienie powłoki na opony (jednorazowo zużywa się w granicach 10-15 ml).

8. Q² Quick View

Niewidzialna wycieraczka, która podczas jazdy w deszczu z prędkościami przekraczającymi 70 km/h powinna zapewnić usuwanie wody i zanieczyszczeń bez konieczności włączania wycieraczek. Produkt w możliwie dużym stopniu wygładza powierzchnię szkła, ale jest mniej wytrzymały od zwykłej warstwy hydrofobowej – deklarowana żywotność powłoki to 6 miesięcy. Jedno opakowanie wystarcza na cztery aplikacje.



ego auta

wzrośnie szansa na szybką sprzedaż za kwotę w pełni satysfakcjonującą dotychczasowego właściciela.

Zgadza się, auto można przygotować do sprzedaży. Nie wszystko uda się jednak „odpicować”. Wprawne oko z daleka zauważy pocernione plastiki, odpryski i zarysowania lakieru. Praktycznie niemożliwe do zamaskowania są poważniejsze wykwyty rdzy. Kto chociaż raz podjął próbę samodzielnego gruntowanego mycia oraz czyszczenia nadwozia i wnętrza pojazdu, wie, jak trudny i czasochłonny jest proces. Zlecenie

go fachowcom może oznaczać wydatki znacznie przekraczające 1 czy 2 tys. zł.

„Zapusczenie” auta to najgorszy z możliwych scenariuszy. Po drugiej stronie szali stoi inwestycja w konserwację pojazdu i późniejsze działania mające na celu podtrzymanie korzystnego efektu.

Czy jest to zadanie dla specjalistów? Tu zdania na pewno będą

podzielone. Przy obecnej różnorodności środków do konserwacji pojazdów, szczegółowych, nierzadko tworzonych przez producentów danej „chemii”,

Im lepszy stan początkowy samochodu, tym jego zabezpieczenie jest prostsze

wideoporadników ich użycia każda osoba ze smykałką do majsterkowania i samodzielnych prac przy aucie może podjąć wyzwanie.

Trzeba jednak mierzyć siły na zamiary. Warto uczciwie odpowiedzieć sobie na pytanie, czy zadamy sobie trud dobrania odpowiednich produktów, zapoznania się z metodami ich użycia, potrenujemy np. na starej masce oraz będziemy mieli do tego odpowiednie warunki – konieczna może być np. okresowa ochrona pojazdu przed kurzem, słońcem czy wodą, co wyklucza prace na otwartej przestrzeni, a nawet miejscu parkingowym w ruchliwym garażu pod blokiem.

Przypominamy również, że niektóre produkty, jeżeli nie zostaną

Zabezpieczenie antykorozyjne

Koroza od dekad jest największym wrogiem zmotoryzowanych. W wielu azjatyckich, a także wybranych europejskich autach mechanika, elektryka i elektronika wytrzymują znacznie dłużej od blachy użytej do produkcji nadwozia i podwozia. Oczywiście naprawy są możliwe, tylko że w kilkunastoletnim pojeździe często przestają być opłacalne. Tak długo pierwszy właściciel rzadko użytkuje swoje auto. Dlaczego polecamy więc konserwację nowego samochodu? Co prawda producenci samochodów zapewniają, że w skuteczny sposób zabezpieczają ich karoserie, ale życie pisze alternatywne scenariusze – w niektórych modelach pierwsze elementy zmieniają kolor na rdzawy już po kilku miesiącach, a z czasem wykwyty korozji pojawiają się na kolejnych. Staje się to istotne np. przy próbie odsprzedania pojazdu – oględziny na podnośniku ujawnią rozwój korozji. Warto pamiętać, że żyjemy w czasach, w których koszty i tempo produkcji samochodów są bardzo istotne, co nie sprzyja obfitemu zabezpieczeniu antykorozyjnym modeli marek, które niegdyś słynęły z dobrej odporności na rdzę. Każde auto warto więc obejrzeć na podnośniku ze specjalistą od zabezpieczeń antykorozyjnych i zastanowić się, czy wymaga poprawek.

Za zgodą producenta

O możliwości i sposobie wykonania dodatkowego zabezpieczenia antykorozyjnego warto zapytać ASO. Zmiany mogą bowiem skutkować utratą gwarancji lub problemami z nią. Nie jest to zapisane wprost. Można spotkać informacje, że gwarancję zrywają np. prace obsługowe lub konserwacyjne przeprowadzone niezgodnie z technologią określoną przez producenta albo z instrukcjami obsługi, naprawy lub konserwacji samochodu. Z drugiej strony poważne problemy z korozją zwykle rozwijają się już po wygaśnięciu gwarancji. Warto przeprowadzić bilans ewentualnych korzyści i strat.

- ▶ Zabezpieczenie antykorozyjne można wykonać w ASO, można próbować wynegocjować je zamiast rabatu
- ▶ Im młodsze auto, tym mniej czyszczenia spodu przed nałożeniem konserwacji
- ▶ Konserwację trzeba nałożyć też pod plastikowymi osłonami – wymagają demontażu na czas pracy

KOSZT:

800-4000 zł



Zabezpieczenie nadwozia i jego elementów po zakupie pojazdu

Oczyszczenie nadwozia

Lakier nadwozia nie zawsze jest idealnie czysty już w chwili opuszczenia... lakierni. Zdarza się, że przywierają do niego drobiny kurzu lub pojawiają się inne „wtrącenia”. Z czasem jest tylko gorzej – już podczas transportu czy przechowywania auta na placu dealerskim na lakierze zaczynają osiadać pyłki i soki drzew, drobiny metalu i inne zanieczyszczenia, które nie zawsze ustępują podczas mycia. Konieczne jest odpowiednie przygotowanie lakieru, a czasem jego gruntowne polerowanie.

- ▶ W nowym aucie zakres prac przygotowawczych jest ograniczony do minimum
- ▶ Warto używać produktów, które są przygotowane do późniejszej aplikacji ceramiki lub innych powłok – nie powinny natłuszczać powierzchni

KOSZT:

od 1000 zł

Nałożenie powłoki ceramicznej na lakier

Kluczowy etap zabezpieczania samochodu. Powłoka ceramiczna może zwiększyć trwałość lakieru czy ułatwić jego mycie, ale w przypadku niewłaściwej aplikacji stanie się ogromnym problemem – w zasadzie można ją usunąć tylko poprzez mechaniczne polerowanie. Czy warto samodzielnie eksperymentować na nowym aucie? Raczej tego nie polecamy, lub co najwyżej na mniej widocznych elementach, jak progi.

- ▶ Firmy świadczące usługi aplikacji powłok ceramicznych rzadko podają koszt samej usługi – z reguły jest to kwota obejmująca także produkty użyte podczas pracy. Różnorodność dostępnych powłok i różnice w ich cenach czy procedurach aplikacji (np. niektóre powłoki trzeba wygrzewać) przekładają się na znaczny rozrzut cen.

KOSZT:

700-4000 zł

Projekt wykrojników z PPF

Formatki PPF (inne nazwy: wykrojniki, szablony) to przygotowane wcześniej wzory w formie cyfrowej służące do precyzyjnego wycięcia gotowych kawałków folii na wymiar – specjalnie do danego modelu i na dany element. Na przykład na: przednie lampy, pod klamki, tylny zderzak, progi, przedni zderzak, tylne błotniki i inne.

- ▶ Użycie gotowych formatk folii jest znacznie łatwiejsze dla aplikatora, a także samochodu – unika się w ten sposób docinania folii na aucie skalpelem, gdzie jeden drobny błąd skutkuje zarysowaniem lakieru
- ▶ Gotowe wykrojniki PPF nie są ogólnie dostępne, ale można kupić folie docięte już do wybranych elementów konkretnych modeli – klosze lamp czy na progi

KOSZT:

w cenie usługi

Zabezpieczenie felg powłoką ceramiczną

W serwisach ogłoszeniowych zestaw Q² Rim do nałożenia powłoki ceramicznej na felgi można kupić za ok. 180 zł. Ostateczny koszt zabezpieczenia będzie jednak wyższy. Studio detalingowe doliczy czas pracy oraz użyte w jej trakcie produkty – felga wymaga odtłuszczenia, a w aucie, które było już eksploatowane – także deionizacji, czyli chemicznego usunięcia wbitych w lakier drobin z klocków i tarcz hamulcowych. Warto rozważyć zabezpieczenie powłoką ceramiczną także wewnętrznej części obręczy felgi. Zwłaszcza gdy ma jasny kolor, jest doskonale widoczna między ramionami felg, a szybko pokrywa się drogowym brudem i osadami z hamulców, co pogarsza estetykę kół. Ceramika może spowolnić ten proces i ułatwić usuwanie zanieczyszczeń np. strumieniem z lancy na myjni bezdotykowej.

- ▶ Czas niezbędny do przygotowania felgi jest dłuższy w używanym aucie – dokładne wyczyszczenie obręczy z osadów może wymagać zdjęcia koła z auta i użycia różnych produktów

KOSZT:

180 zł + koszt przygotowania i pracy

Zabezpieczenie opon

Samo zabezpieczenie opon może się wydawać proste – polega na naniesieniu produktu na aplikator lub szmatkę i rozprowadzenie go po oponie. Powierzchnię gumy warto jednak wcześniej przygotować, usuwając zanieczyszczenia i wcześniej użyte produkty.

- ▶ Produkt Q² M Tire Express można łatwo kupić przez internet (ok. 75 zł/400 ml)

KOSZT:

75 zł + koszt przygotowania i pracy



Skuteczność ochrony

Zabezpieczanie elementów z tworzyw sztucznych

Istotą zabezpieczania nadwozia samochodu i jego elementów jest nie tylko poprawa estetyki pojazdu, ale również uzyskanie możliwie długotrwałego efektu. Warto o tym pamiętać, zwłaszcza decydując się na samodzielnie prace nad pojazdem lub zastanawiając się, dlaczego ceny usług detailingowych nie należą do niskich. Mimo zaledwie 30 ml objętości Q² Trim okazuje się dosyć drogi (zestaw zawiera aplikator i cztery ściereczki). Finalny koszt aplikacji powiększa konieczność chemicznego przygotowania powierzchni – w tym usunięcia ewentualnej fabrycznej konserwacji czy czernidla do plastików.

► Produkt Q² Trim można kupić przez internet, znaleźliśmy propozycję za 180 zł

KOSZT: 180 zł + koszt przygotowania i pracy

Aplikacja powłoki ochronnej na szyby

W przypadku prezentowanego w materiale auta koszt zabezpieczenia szyb był znaczący ze względu na sporą cenę produktu Q² View Evo (150 zł w przypadku zakupu przez serwisy ogłoszeniowe). Wydatek na stworzenie powłoki hydrofobowej można istotnie ograniczyć, wybierając produkt mniej renomowanej firmy. Najtańsze niewidzialne wycieraczki można kupić przez internet lub supermarketach dosłownie za kilka złotych. Czy warto przepłacać? Każdy musi ocenić samodzielnie. Różnice mogą dotyczyć łatwości aplikacji, skuteczności działania oraz wytrzymałości.

► Warto pamiętać, że szyby warto zabezpieczyć także od wewnątrz produktami typu antypara, które zauważalnie ograniczają tendencję do skraplania się pary wodnej na szkle

KOSZT: 150 zł + koszt przygotowania i pracy

Wycinanie PPF-u na ploterze

Przeźroczysty PPF może być nakładany na elementy samochodu inaczej niż folia podczas zmiany koloru. Kiedy jest to możliwe, np. na drzwiach, PPF zawija się na krawędziach. Tam, gdzie elementy pracują podczas jazdy, np. między błotnikiem i zderzakiem, nie praktykuje się zawijania jej na krawędziach, tylko nakleja, zostawiając margines, np. 1 mm. Wystarcza to, by zapewnić ochronę, a jednocześnie pozwala na aplikację PPF-u bez demontażu elementów. Uzyskanie idealnie równych krawędzi PPF-u daje zautomatyzowane docinanie tego materiału na ploterze.

► Podajemy orientacyjny koszt usługi wycinania na ploterze. W przypadku zlecenia zabezpieczenia pojazdu kwota jest zazwyczaj wliczona w koszt całej usługi.

KOSZT: od 30 zł/m²

Naklejenie PPF-u na elementy nadwozia

Usługa zabezpieczenia nadwozia PPF-em jest zwykle kompleksowa – ostateczna cena obejmuje materiał, przygotowanie wykrojników oraz robociznę. Kto chce spróbować samodzielnej pracy, może kupić folię na metry (30-400 zł/mb, w zależności od szerokości, np. 30x100 cm, i producenta) czy łatwiejsze w aplikacji uniwersalne wykrojniki pod klamki (od 50 zł) lub przygotowane dla konkretnych modeli wykrojniki na klosze lamp (od 160 zł). Czy warto? Testy redakcyjne wykazały, że samodzielne, a do tego estetyczne naklejenie folii ochronnej na drobne elementy, jak wnęki progów czy klamek drzwiowych, przy przestrzeganiu instrukcji montażu oraz odrobinie zdolności manualnych osoby podejmującej się pracy jest możliwe. Trzeba jednak pamiętać, że wraz z rozmiarem elementu skala trudności pracy rośnie lawinowo.

► Aby uzyskać dobre zabezpieczenie nadwozia, nie jest konieczne oklejanie PPF-em wszystkich elementów. Wystarczy skupić się na tych najbardziej narażonych na uszkodzenia eksploatacyjne – są to pas przedni, maska, słupki dachu, wnęki klamek, wewnętrzne części progów czy tylny zderzak w okolicy otworu załadunkowego bagażnika

KOSZT: od 200 (próg bagażowy) do 30 000 zł (nietyczne auto)

Wykończenie i poprawki

Prace nad prezentowanym autem zakończyło naniesienie powłoki Q² CanCoat Evo (180 zł w przypadku zakupu przez internet) i wytarcie lakieru do uzyskania idealnego połysku. Właściciele zostali poproszeni o ponowną wizytę za kilka tygodni w celu sprawdzenia poprawności przylegania PPF-u do elementów nadwozia.

► 200 ml CanCoat Evo pozwala na kilkakrotne samodzielne odświeżenie powłoki

KOSZT: od 180 zł + koszt pracy



Niedługo po zabezpieczeniu auta jego właściciele zauważyli ślady po parkingowej stłucce. Nieustalony sprawca oddalił się z miejsca zdarzenia. Kontakt doprowadził do niewielkie pęknięcia zderzaka i podniesienia folii ochronnej. Nie doszło jednak do porysowania lakieru. ► Folia skutecznie chroni przed zarysowaniami i odpryskami, ale siły pojawiające się w momencie uderzenia mogą doprowadzić do pęknięcia lakieru czy całego elementu.

Karoseria zabezpieczona warstwą produktów chemicznych stała się mniej podatna na osiadanie brudu. Jego część była na bieżąco zmywana podczas jazdy w deszczu.

► Jednym z założeń procesu zabezpieczania nadwozia jest wyrównanie powierzchni lakieru, co zmniejsza siłę, z jaką brud przywiera do auta. Łatwo docenić to na myjni bezdotykowej, gdzie zanieczyszczenia szybko zostają zmyte z powierzchni nadwozia.

Zmora właścicieli aut, zwłaszcza w ciemniejszych kolorach nadwozia, są ślady po odparowanych kroplach wody – widoczne po wizycie w myjni czy nawet deszczu.

► Zabezpieczenie nadwozia powłoką ceramiczną ograniczyło skalę tego problemu. Woda zaczęła łatwiej spływać z powierzchni lakieru – wystarczy po wizycie na myjni pokonać kilka kilometrów, by większość kropli została zdmuchnięta z karoserii przez pęd powietrza opływającego nadwozie. Minimalizuje to skalę problemów ze śladami po odparowanej wodzie.

właściwie użyte lub ich aplikacja nie zostanie poprzedzona właściwym przygotowaniem np. lakieru, mogą narobić więcej szkód niż pożytku. Najlepszym przykładem są powłoki ceramiczne. Na internetowych forach nie brakuje osób szukających porad, co zrobić, gdy po samodzielnym nałożeniu ceramiki pojawiły się smugi, hologramy, zacieki lub pęcherzyki powietrza uwiecznione w powłoce. Doprowadzenie wszystkiego do ładu może się okazać trudniejsze i droższe od zlecenia usługi profesjonalistom lub wybrania innej metody zabezpieczenia. W zasadzie to samo można powiedzieć o foliowaniu – ryzyko zniszczenia dużej ilości drogiego materiału, „wstawiania” folii po krótkim czasie od naklejenia czy uszkodzenia lakieru przy jej cięciu jest znaczne.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA, KACPER SZCZEPAŃSKI

Podsumowanie
Kompleksowe zabezpieczenie nadwozia oraz podwozia miało i wciąż ma sens. Nieprzypadkowo półki sklepowe uginają się pod ciężarem przeróżnych produktów. Odpowiednio zakonserwowane auto staje się dużo łatwiejsze w bieżącej pielęgnacji i bardziej odporne na trudy eksploatacji. Ze względu na to, że elementy nadwozia i podwozia podlegają brudzeniu i naturalnemu zużyciu eksploatacyjnemu już od pierwszego pokonanego kilometra, możliwie wczesne wykonanie dodatkowych zabezpieczeń jest mniej kosztowne i prostsze – serwis wykonujący usługę ma mniej prac związanych z czyszczeniem, usuwaniem uszkodzeń czy np. walką ze skorodowanymi śrubami.

UŻYWA



DO REDAKCJI

Używane czy z ASO



Czy naprawa z wykorzystaniem używanych części zawsze jest najtańsza i najlepsza?

m Zwłaszcza użytkownicy starszych aut starają się naprawiać auta z użyciem możliwie dużej liczby używanych elementów. Ale szczególnie w przypadku drobnych lub nietypowych części niezadko okazuje się, że zamienniki lub nawet oryginalne, zamawiane w ASO elementy kosztują podobnie lub niewiele więcej. Mamy jednak na nie dwuletnią gwarancję, a także pewność, że dany element będzie idealnie dopasowany do pojazdu na podstawie numeru VIN.

Leapmotor w Polsce



Na jednym z parkingów w Tychach spotkałem ciekawe auto. Może napiszecie na łamach „Motoru” coś na jego temat?

m Ten samochód to elektryczny Leapmotor T03. Koncern Stellantis kupił pakiet udziałów w chińskiej marce. Pilotażowy montaż w Tychach miał poprzedzać produkcję auta na europejski rynek. Koncern nie ujawnia jednak szczegółów. Potencjalnym rywalem dla 3,6-metrowego T03 jest Dacia Spring. Silnik T03 rozwija 95 KM. Chodzony cieżką akumulator o pojemności 37,3 kWh zapewnia 265 km zasięgu. We Włoszech cena startuje od 18 900 euro. Jeżeli auto oficjalnie pojawi się w Polsce, dołożymy starań, by je przetestować.

**W produkcji: od 2020 r.
Cena: od 82 tys. zł**

Audi A3 IV (8Y)

W czwartej generacji A3 na dobre zagościły downsizing i cyfryzacja. Jak odbiło się to na niezawodności tego auta?

A 3 mocno poszło z duchem czasu, o czym świadczą m.in. zaawansowane multimedia i nowoczesne wyświetlacze (także w miejscu wskaźników). Samochód nieco urósł względem poprzednika (4,34 m długości) i ma spory rozstaw osi (2,62 m), przez co pozytywnie zaskakuje przestronnością w środku. W ofercie pozostawiono jedynie 5-drzwiowego hatchbacka i sedana. Kilka miesięcy temu do salonów wjechał model po liftingu.

Do napędu przewidziano benzynowe jednostki TFSI (1.0, 1.5, 2.0; 110-190 KM) oraz diesle 2.0 TDI (116-200 KM). Nie męczą częstymi awariami, ale warto pamiętać, że we wszystkich są filtry cząstek stałych (także w benzynowych). Były też odmiany S3 (310 KM), RS 3 (400 KM; 2.5 TFSI) oraz hybrydy typu plug-in,

opracowane na silniku 1.4 TFSI (204/245 KM). Uwagi właścicieli dotyczą systemu multimedialnego i „cienkiego” lakieru.

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Oceny użytkowników

Użytkownicy oceniają pojazd w 2 działach i 14 kategoriach. Poniżej oceny, jakie przyznali na podstawie swoich doświadczeń.

OCENA SAMOCHODU

	Źle	Poniżej średniej	Przeciętnie	Powyżej średniej	Bardzo dobrze
Przestronność wnętrza	○	○	○	●	○
Pojemność bagażnika	○	○	○	●	○
Jakość materiałów	○	○	○	●	○
Wyposażenie	○	○	○	○	●
Komfort jazdy, hałas	○	○	●	○	○
Osiągi	○	○	○	●	○
Wygląd, styl	○	○	○	●	○

OCENA EKSPLOATACJI

	Źle	Poniżej średniej	Przeciętnie	Powyżej średniej	Bardzo dobrze
Cena zakupu	○	●	○	○	○
Zużycie paliwa	○	○	○	●	○
Ceny części	○	●	○	○	○
Dostępność części	○	○	●	○	○
Koszty serwisu	○	●	○	○	○
Dostępność serwisu	○	○	○	●	○
Bezawaryjność	○	○	○	●	○

Opinie użytkowników

Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich A3

➤ Zalety

„Silnik, automatyczna skrzynia i system start&stop dobrze ze sobą współpracują. Jazda jest płynna”

„Dobre umiejscowienie i czytelność dotykowych ekranów. Dobrze, że są też zwykłe przyciski”

„Jak na auto kompaktowe z tyłu jest dużo miejsca. Mieszczą się nawet osoby mające 190 cm wzrostu”



„Dopracowane zawieszenie. Sprawdza się w zakrętach i na gorszych jakościowo drogach”

➤ Wady

„Nastawiona na ekologię skrzynia utrzymuje silnik na zbyt wysokich biegach. Cierpi przez to dynamika”



„Lakier w krótkim czasie nabral wielu rys. Ciężko go utrzymać w dobrym stanie”

„Po Audi spodziewałem się lepszego wyciszenia. Jest podobnie jak u tańszych konkurentów”

„System multimedialny ma tendencję do wieszania się. Pomaga zamknięcie i otwarcie samochodu”

Średni wiek sprowadzanych aut



- Średni wiek importowanych aut systematycznie rośnie
- Statystycznie najstarsze są samochody z silnikami benzynowymi, a najmłodsze – elektryczne

Średni wiek importowanych w latach 2000-2024 aut osobowych i dostawczych o DMC do 3,5 tony

Wykres stworzony przez analityków Samaru nie pozostawia złudzeń – wdrożone lub zapowiedziane zmiany w prawie potrafią zachwiać rynkiem wtórnym, przyspieszając lub odwlekając w czasie decyzje zakupowe.

W sierpniu sprowadziliśmy 78 735 używanych aut osobowych i lekkich dostawczych. Samar podał, że wiek importowanych pojazdów ustabilizował się i po ośmiu miesiącach wynosi 12,3 roku. Czy to dużo? Na przestrzeni lat daje się zauważyć rosnący średni wiek pojazdów. Z drugiej strony niecałe 13 lat oznacza, że statystyczne auto pochodzi z 2011 r., a więc spełnia normę emisji Euro 5, ma na wyposażeniu ABS, a z dużym prawdopodobieństwem także ESP i komplet poduszek powietrznych. Pozostaje żałować, że stan importowanych pojazdów nierzadko jest opłakany.

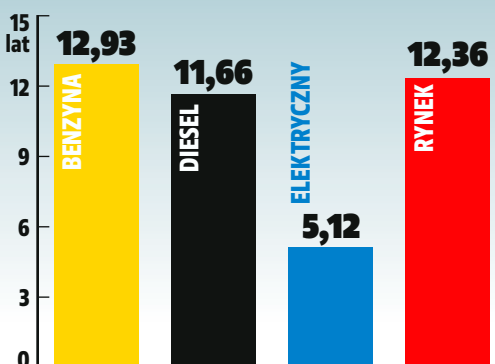


Zmiany prawne które miały wpływ na wiek importowanych aut

- **1 STYCZNIA 2002**
Zniesienie zakazu importu aut w wieku powyżej 10 lat
- **21 WRZEŚNIA 2002**
Wprowadzenie zakazu importu aut z normą emisji spalin poniżej Euro 2, która obowiązywała od 1996 roku
- **1 MAJA 2004**
Wejście Polski do Unii Europejskiej, zniesienie barier importowych
- **LUTY 2006**
Zapowiedź podatku ekologicznego (projekt wycofano)
- **LISTOPAD 2016**
Zapowiedź nowego sposobu naliczenia akcyzy, uzależnionej od pojemności, rocznika lub normy emisji (projekt wycofano)
- **WRZESIEŃ 2020**
Ponowna zapowiedź nowego podatku akcyzowego

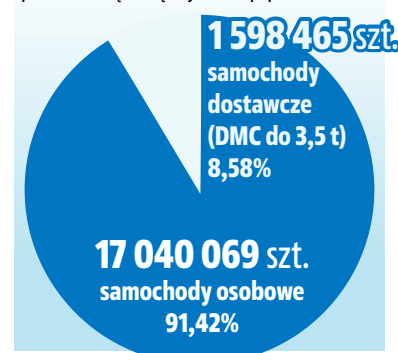
Napęd a średni wiek

Struktura wieku odzwierciedla sytuację rynkową – auta elektryczne są relatywnie nowym zjawiskiem, a wielu kierowców obawia się kosztów napraw starszych diesli i próbuje kupić nieco nowsze.



Import z podziałem na typ pojazdu (2000-24)

Trzonem importu od lat pozostają auta osobowe. Import pojazdów dostawczych jest istotny dla gospodarki – często są używane np. przez kurierów.



JEEP Grand Cherokee WK2

2010-2021

Ceny ofertowe: 36-530 tys. zł

Najpopularniejszy na naszych drogach „amerykanin”. Sukces auta nie jest dziełem przypadku. Fabrycznie nowe Grand Cherokee nie kosztowało fortuny, a wyglądało atrakcyjnie, miało dobrze wykończone wnętrze, zapewniało wysoki komfort jazdy, a paleta silników nie odstawała od niemieckich rywali z półki premium – wręcz przeciwnie, flagowy wariant Trackhawk mocą 710 KM zostawiał je nawet daleko w tyle. Z perspektywy rynku wtórnego ważny jest fakt, że Grand Cherokee wytrzymało próbę czasu – wciąż nie wygląda archaicznie i, pomijając kilka wpadek, nie sprawia poważniejszych problemów. Popularność modelu i oficjalne oferowanie go w Europie sprawiają, że zakup części, także używanych, nie stanowi problemu. Polecamy droższe wersje wyposażone z pneumatycznym zawieszeniem, które podnosi komfort i pozwala na regulację prześwitu. Najrozsądniejszym wyborem jest diesel, ale trzeba pamiętać o częstych wymianach oleju (silnik potrafi zatrzeć się na panewce).



DANE TECHNICZNE:

3.0 V6: poj.: 2987 cm³,
moc: 250 KM, maks. moment obr.:
570 Nm, prędkość maks.: 202 km/h,
0-100 km/h: 8,2 s, 7,0 l/100 km



Wybierając auto sprowadzone z USA, trzeba sprawdzić jego

Używane SUV-y z Ame

Moda na duże, podwyższone modele aut zawędrowała do nas z USA. Tamtejsze marki atrakcyjnych SUV-ów, które z łatwością można kupić na naszym rynku wtórnym.

ACURA RDX II

2012-2018

Ceny ofertowe: 70-86 tys. zł



Oferowana w ameryce Acura jest dla Hondy tym, czym Lexus dla Toyoty. Nie zdecydowano się jednak na wprowadzenie tej marki na europejski rynek. Druga generacja modelu RDX to 4,68-metrowy SUV z silnikiem V6, który w Europie jest znany z flagowej Hondy Legend. Jednostka, choć zachłanna na paliwo i czasem potrafiąca spalać zwiększone ilości oleju, okazuje się praktycznie bezawaryjna. RDX był oferowany z napędem na przednią oś lub cztery koła – niestety mniej zaawansowanym od stosowanego w pierwszej odsłonie RDX-a napędu SH-AWD. Wyposażenie standardowe obejmowało m.in. kamerę cofania i system bezkluczykowego dostępu. Model został wysoko oceniony w surowych amerykańskich testach bezpieczeństwa IIHS. Najwięcej skarg na auto dotyczy elektroniki i elektryki, w tym zaawansowanych pomp paliwa. Wzorem trwałości nie jest układ hamulcowy.

DANE TECHNICZNE:

3.5 i-VTEC: poj.: 3471 cm³,
moc: 277 KM, maks. moment obr.:
340 Nm, prędkość maks.: 210 km/h,
0-100 km/h: 7,9 s, 10,0 l/100 km





W kwestii designu czy jakości materiałów Jeep nie wypada źle na tle niemieckich rywali.

Za pierwszego SUV-a, czyli auto łączące dzielność terenową z komfortem jazdy i prowadzeniem zbliżonym samochodowi osobowego, uchodzi Jeep Wagoneer z 1962 r. Osiem lat później zadebiutował lepiej znany mieszkańcom Europy Range Rover. Prawdziwy początek rozkwitu segmentu SUV-ów to jednak schyłek XX i początek XXI wieku. Od tego czasu koncerny motoryzacyjne sypią różnymi modelami jak z rękawa. Mimo postępującej globalizacji nie wszystkie amerykańskie SUV-y oficjalnie dotarły do Europy. W przypadku aut z drugiej ręki nie jest to problemem, bo prywatny import uzupełnia braki. Czy warto więc kupić auto z amerykańskim rodowodem? Tak, ale są pewne... ale. Kluczowa jest przeszłość danego egzemplarza. Nie od dzisiaj wiadomo, że z USA najbardziej opłaca się sprowadzać uszkodzone samochody. Niezwykle ważne jest też dopasowanie auta do europejskich wymogów, czyli asymetria świateł mijania, pomarańczowe kierunkowskazy z tyłu i światło przeciwmgielne. Nieprawidłowości w tym zakresie uniemożliwią przejście badania technicznego w legalny sposób, a w przypadku kontroli policyjnej powinny skutkować zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. Mniej typowe modele to także utrudniony dostęp do części zamiennych

TEKST ADAM TOMASZCZUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Chevrolet Suburban X (06-13)

Ceny ofertowe: 55-103 tys. zł

Techniczny bliźniak nieco krótszego Chevrolet Tahoe III, a zarazem jedna z legend amerykańskich dróg, która sukces zawdzięczała m.in. korzystnej relacji ceny do zalet. Źródłem mocy są wyłącznie silniki V8 (5,3 i 6,0), które potrafią palić olej. Problemy generuje też elektronika, zdarza się pęknięcie deski rozdzielczej.

DANE TECHNICZNE:

5.3i V8: poj.: 5326 cm³,
moc: 310 KM, maks. moment obr.:
454 Nm, prędkość maks.: b.d.,
0-100 km/h: 9,1 s, 13,2 l/100 km



Chevrolet TrailBlazer (01-08)

Ceny ofertowe: 15-54 tys. zł

Ciekawy stylistycznie model, który doczekał się pięciu technicznych bliźniaków (jednym z nich był Saab 9-7X). Topowa wersja SS (na fot.) ma znany z Corvette silnik LS2 6.0 V8. Poza flagową wersją TrailBlazer miał dołączany napęd na obie osie z reduktorem i opcjonalną blokadą tylnego mostu.

DANE TECHNICZNE:

6.0 V8: poj.: 5967 cm³,
moc: 400 KM, maks. moment obr.:
540 Nm, prędkość maks.: 209 km/h,
0-100 km/h: 5,7 s, 15,3 l/100 km



Dodge Durango III (od 2011 r.)

Ceny ofertowe: 58-600 tys. zł

Bliskie techniczne spokrewnienie auta z Jeepem Grand Cherokee WK2 sprawia, że Durango jest zaskakująco rozsądnym wyborem. W przestronnym wnętrzu osadzono trzy rzędy siedzeń. Paleta silników jest bardzo rozpięta. Domykają ją topowe wersje SRT (482 KM) oraz Hellcat (720 KM, na fot.).

DANE TECHNICZNE:

3.6 V6: poj.: 3604 cm³,
moc: 294 KM, maks. moment obr.:
353 Nm, prędkość maks.: 188 km/h,
0-100 km/h: 7,6 s, 10,9 l/100 km



CADILLAC Escalade IV

2014-2020

Ceny ofertowe: 190-320 tys. zł

Auto kojarzące się z amerykańskimi VIP-ami lub raperami to prawdziwy, nie do końca przystający do naszych realiów drogowych mastodont o długości 5,1 m, lub 5,7 m w wersji ESV. Źródłem mocy jest silnik 6.2 V8 EcoTec3, który łącznie z 6-, 8- lub 10-biegowym automatem. Ilość miejsca w kabinie jest ogromna, na komfort jazdy czy wyposażenie również nie sposób narzekać. Typowe problemy to zanieczyszczenie przepustnicy nagarem, wypadanie zapłonu i problemy z pokładową elektroniką.

DANE TECHNICZNE:

6.2 V8 EcoTec3: poj.: 6162 cm³,
moc: 420 KM, maks. moment obr.:
624 Nm, prędkość maks.: 180 km/h,
0-100 km/h: 6,9 s, 13,1 l/100 km





Dodge Nitro (2006-2011)

Ceny ofertowe: 14-38 tys. zł

Auto bazujące na Jeepie Cherokee (KK) próbowano oferować także w Europie, specjalnie wdrażając diesla 2.8 CRD. Nitro nie odniosło sukcesu na żadnym z rynków, więc bez następcy dość szybko zniknęła z oferty. Charakterystyczna bryła nadwozia wciąż robi wrażenie na drogach.

DANE TECHNICZNE:

2.8 CRD: poj.: 2777 cm³,
moc: 177 KM, maks. moment obr.:
460 Nm, prędkość maks.: 182 km/h,
0-100 km/h: 10,5 s, 9,4 l/100 km



DODGE Caliber

2006-2011

Ceny ofertowe: 10-38 tys. zł

Caliber stanowił próbę otwarcia się marki Dodge na rynki całego świata. Bazuje na płycie GS, którą DaimlerChrysler przygotował wraz z Mitsubishi.

Efektom unifikacji jest obecność pod maską silników 1.8, 2.0 i 2.4 znanych z innych modeli Chryslera, Dodge'a, Jeepa czy wspomnianego Mitsubishi. Przestrzegamy przed drogą i trudną w naprawach

przekładnią CVT. Najlepszym wyborem nie będzie też diesel 2.0 CRD, czyli owiane złą sławą 2.0 TDI PD Volkswagena. Dużo lepszym wyborem jest 2.2 CRD od Mercedesa. Do jazdy na co dzień wystarczy bazowy, benzynowy silnik 1.8 (podobnie jak 2.0 i 2.4 nie przepada za LPG). Kto szuka oryginalności, powinien rozzejrzeć się za topową odmianą 2.4 SRT-4, która rozwija aż 295 KM i 363 Nm. Siły napędowe w całości trafiają na przednią oś. Caliber rozczarowuje surowo wykończonym wnętrzem. Coraz większym problemem staje się korozja elementów podwozia. Silniki czasem palą olej.

DANE TECHNICZNE:

1.8: poj.: 1798 cm³,
moc: 150 KM, maks. moment obr.:
168 Nm, prędkość maks.: 170 km/h,
0-100 km/h: 12,8 s, 7,3 l/100 km



Ford Escape III (2012-2019)

Ceny ofertowe: 41-80 tys. zł

Mimo że Escape III wygląda jak Kuga II, nie jest jego idealnym klonem – dopasowując SUV-a do oczekiwań amerykańskiego rynku, zaferowano niedostępne w Kudze silniki 2.0 EcoBoost, 2.5 Duratec oraz klasyczny automat. Silniki EcoBoost (także 1.6) niestety borykają się z poważnymi awariami.

DANE TECHNICZNE:

2.0 EcoBoost: poj.: 1999 cm³,
moc: 243 KM, maks. moment obr.:
366 Nm, prędkość maks.: 189 km/h,
0-100 km/h: 7,4 s, 9,4 l/100 km



DODGE Journey

2007-2020

Ceny ofertowe: 16-80 tys. zł

Journey zadebiutował podczas salonu we Frankfurcie, a był dostępny z dieslem 2.0 TDI PD Volkswagena, co wyraźnie wskazuje, jak duże nadzieje wiązano ze sprzedażą auta w Europie. Rynek nie wykazał dużego entuzjazmu, a Journey nie sprzedawał się dobrze także w latach 2011-2015, gdy był oferowany jako Fiat Freemont. To przestronne, ale surowo wykończone auto polecamy z bazowym silnikiem 2.4. Kto szuka diesla, powinien celować we Freemonta ze świetnym silnikiem 2.0 Multijet.

DANE TECHNICZNE:

2.4: poj.: 2359 cm³,
moc: 170 KM, maks. moment obr.:
240 Nm, prędkość maks.: 188 km/h,
0-100 km/h: 10,1 s, 8,8 l/100 km



FORD Edge II

2014-2024

Ceny ofertowe: 58-160 tys. zł

Kolejny model, który bez większych efektów starano się wprowadzić na europejski rynek (2016-2021). Sprawili to jednak, że produkowany w Kanadzie Edge doczekał się oszczędnego i trwałego diesla 2.0 (150-238 KM), którego polecamy. Jak na amerykańskie auto samochód okazuje się zaskakująco przyjemny w prowadzeniu, a do tego przekonuje wykończeniem wnętrza – kto wciąż jednak czuje niedosyt, powinien szukać flagowej wersji Vignale. W benzynowej wersji 2.0 GTDi może dochodzić do pęknięcia bloku.

DANE TECHNICZNE:

2.0 TDCi: poj.: 1997 cm³,
moc: 180 KM, maks. moment obr.:
400 Nm, prędkość maks.: 200 km/h,
0-100 km/h: 9,9 s, 5,8 l/100 km



Hummer H2/H3 (02-09/05-10)

Ceny (H2/H3): 60-150/42-140 tys. zł

Spadkobiercy legendy Hummera H1 na pierwszy rzut oka niczym się nie różnią. Duży i ciężki H2 (po lewej) bazuje na mechanice Chevroleta Tahoe, a mniejszy, lżejszy i bardziej oszczędny H3 oparto na modelu Colodaro. Co ciekawe, sprzedaż obu aut była niemal identyczna (niecałe 160 tys. egz. każdy)

DANE TECHNICZNE:

H3/5.3i V8: poj.: 5327 cm³,
moc: 305 KM, maks. moment obr.:
432 Nm, prędkość maks.: 160 km/h,
0-100 km/h: 8,2 s, 14,5 l/100 km



Ford Explorer V

(2010-2019)

Ceny ofertowe: 52-128 tys. zł

W porównaniu z poprzednikiem auto stanowiło duży skok naprzód w kwestii dopracowania aerodynamicznego nadwozia. Explorer pozostał jednak na tyle solidny, żeby zainteresowanie nim wyrażała amerykańska policja. Paletę silników tworzyły wyłącznie silniki benzynowe – wolnosące 3.5/3.7 V6, doładowane 2.0 i 3.5 oraz podwójnie doładowane 3.5. Co ciekawe, niektóre auta mają tylko napęd na przód.

DANE TECHNICZNE:

3.5 Ti-VCT: poj.: 3496 cm³,
moc: 249 KM, maks. moment obr.:
346 Nm, prędkość maks.: 183 km/h,
0-100 km/h: 8,7 s, 11,0 l/100 km



Infiniti QX56/QX80

(2010-2024)



Ceny ofertowe: 75-165 tys. zł

Należąca do Nissana marka Infiniti próbowała bez większego skutku wdrożyć do Europy. Tymczasem w Ameryce ma się ona więcej niż dobrze. Jej flagowym produktem jest model QX56, w 2013 r. przemianowany na QX80. Auto to szlachetniej urodzony „bliźniak” Nissana Patrola Y62. Wybór wersji silnikowej był prosty – Infiniti oferowało tylko benzynowe 5.6 V8. Wyposażenie jest bogate, a jakość wykończenia stoi na wysokim poziomie.

DANE TECHNICZNE:

5.6 V8: poj.: 5552 cm³,
moc: 400 KM, maks. moment obr.:
560 Nm, prędkość maks.: 210 km/h,
0-100 km/h: 7,5 s, 15,6 l/100 km





JEEP Cherokee KL 2013-2023

Ceny ofertowe: 34-140 tys. zł

Specyficzny wygląd nie pozwolił oferowanemu także w Europie Cherokee na nawiązanie równorzędnej walki z niemieckimi rywalami. Modernizacja z 2018 r. przyniosła pas przedni o bardziej konwencjonalnym wyglądzie. W przypadku Cherokee dwie kwestie wymagają podkreślenia – wariant Trailhawk został fabrycznie bardzo dobrze przygotowany do jazdy w terenie (ma reduktor i blokady napędu), natomiast włoskie diesle 2.0/2.2 są trwałe i nieprzesadnie żarłoczne na paliwo.

DANE TECHNICZNE: 2.0 MultiJet: poj.: 1956 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 189 km/h, 0-100 km/h: 10,9 s, 5,3 l/100 km



TOYOTA FJ Cruiser 2006-2022

Ceny ofertowe: 65-213 tys. zł

Jeden z najbardziej oryginalnych modeli Toyoty został zaprezentowany w 2003 r. jako prototyp na salonie w Chicago, a produkcyjna wersja zadebiutowała w Detroit, co jest jednoznacznym sygnałem, że sprzedaż na jakimś rynku wiązano największe nadzieje. FJ Cruiser, bazujący na Land Cruiserze Prado, był oferowany w Ameryce do 2014 r. Auto nie przytłacza rozmiarami – ma 4,67 m długości. Warto szukać egzemplarza w możliwie dobrym stanie. Model ma duży potencjał kolekcjonerski.

DANE TECHNICZNE: 4.0 V6: poj.: 3956 cm³, moc: 276 KM, maks. moment obr.: 380 Nm, prędkość maks.: 180 km/h, 0-100 km/h: 7,6 s, 12,5 l/100 km



Jeep Compass II (od 2016 r.)

Ceny ofertowe: 57-180 tys. zł

Fiat stara się w pełni wykorzystać potencjał Jeepa – na płycie podłogowej modelu Renegade zbudowano większego Compassa. Auto nie jest idealnie wykończone czy wyciszzone. Oferowane w Europie wersje dopasowano jednak do potrzeb klientów, choćby budując spora paletę diesli 1.6/2.0.

DANE TECHNICZNE: 1.6 MultiJet: poj.: 1598 cm³, moc: 120 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 185 km/h, 0-100 km/h: 11,0 s, 4,4 l/100 km



JEEP Wrangler JK 2007-2018

DANE TECHNICZNE:

3.6 V6: poj.: 3604 cm³, moc: 284 KM, maks. moment obr.: 347 Nm, prędkość maks.: 180 km/h, 0-100 km/h: 8,1 s, 11,0 l/100 km

Ceny ofertowe: 55-180 tys. zł

Bez względu na generację Wrangler jest ikoną – i to nie tylko amerykańskiej motoryzacji, ale motoryzacji w ogóle. Samochód o ponadczasowym wyglądzie i wybitnej dzielności terenowej (zwłaszcza w topowej

wersji Rubicon, na fot.), który ze względu na kompaktowe wymiary trzydrzwiowej wersji (4,2 m długości) zaskakująco dobrze sprawdza się w mieście. Generacja JK stworzyła się na wielu nowych klientach za sprawą 5-drzwiowej wersji oraz włoskiego

diesla 2.8 CRD (177/200 KM). Bez względu na kraj pochodzenia Wranglera interesujące nas auto należy obejrzeć pod kątem zniszczeń, które powstały podczas terenowej jazdy – zwłaszcza w USA to chleb powszedni.



Lincoln Navigator IV (2017-24)

Ceny ofertowe: 175-350 tys. zł

Kolejne odsłony Navigatora w Europie są dobrze znane z amerykańskich filmów. Skala importu jest ograniczona, bo to niezwykle komfortowy, ale i specyficzny model. W Europie mało kto szuka 8-miejscowego SUV-a o długości 5,3-5,6 m. 10-biegowy automat trzyma spalanie, zwłaszcza na trasie, w ryżach.

DANE TECHNICZNE: 3.5 V6 EcoBoost: poj.: 3496 cm³, moc: 455 KM, maks. moment obr.: 691 Nm, prędkość maks.: b.d., 0-100 km/h: 6,0 s, 12,3 l/100 km

NISSAN Murano II 2007-2014



Ceny ofertowe: 22-55 tys. zł

Debiutujący na salonie w Los Angeles model został zaprojektowany pod kątem oczekiwania klientów z Ameryki – wolność 3.5 V6 w połączeniu ze skrzynią CVT zapewniało niezwykle płynną jazdę i niski poziom hałasu podczas nieprędkiego pokonywania autostrad. Co zaskakujące, w ładnie traktowanych egzemplarzach CVT wytrzymał bez remontu bardzo duże przebiegi. Murano próbowano dopasować do oczekiwań klientów z Europy, wdrażając ręczną skrzynię, którą łączyło z dieslem 2.5. To niestety przeciętna jednostka YD25DDTI autorstwa Nissana. Murano przekonuje przestronnym wnętrzem i bogatym wyposażeniem.

DANE TECHNICZNE: 3.5 V6: poj.: 3498 cm³, moc: 265 KM, maks. moment obr.: 334 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 8,0 s, 10,9 l/100 km

PODSUMOWANIE

m Na naszym rynku wtórnym nie brakuje amerykańskich SUV-ów – zarówno sprowadzanych z tamtego rynku, jak i amerykańskich marek czy po prostu projektowanych pod kątem oczekiwań klientów z USA. Stosowane w wielu z nich wolność silniki o znacznych pojemnościach są nie tylko trwałe, ale podczas spokojnej jazdy z umiarkowanymi prędkościami także w miarę oszczędne. Pluszem aut sprowadzanych z Ameryki jest też bogate wyposażenie. Niestety wiele z nich było uszkodzonych, bo import takich egzemplarzy ma największą ekonomicznego sensu.

» Historię serwisową i wypadkową auta z USA można za 80 zł sprawdzić w bazie Carfax

BMW serii 3 (E30)

Lata produkcji: **1982-1994**
Ceny od: **9000 zł**



Analogowe przyjemności

Druga generacja BMW serii 3 nie jest finezyjna, kryje w sobie nieskomplikowaną technikę. Mimo to daje tak dużo frajdy, że nie chce się z za jej kierownicy wysiadać.

Powstało ich ponad 2,33 mln, ale dzisiaj ciężko znaleźć dobrego egzemplarz. A może raczej należy napisać, że ciężko kupić taki egzemplarz w rozsądnej cenie. Bo tak naprawdę podaż wcale nie jest najgorsza.

E30 stało się kultowe już dawno temu. Kanciasta sylwetka, za którą odpowiada Claus Luthe, nie ma w sobie nic szczególnie oryginalnego. Ale to właśnie ta prostota w dużym stopniu przyciąga do E30. Postawiono na sprawdzone rozwiązania i doszlifowano je do perfekcji. Tylony napęd, dobry rozkład mas na

osie, dopracowany układ jezdny, dość niska masa i żwawe silniki. To brzmi jak przepis na auto sportowe, ale gdy projektowano E30 w latach 70., tak kierownictwo marki widziało przedstawiciela w klasie średniej. Nietrudno zrozumieć, dlaczego większość zainteresowanych poszukuje mocnych odmian.

Przewidywalne, ale przede wszystkim niezwykle zwinne E30 oczarowuje na każdym zakręcie. Bardzo dużą rolę odrywa w tym też świetny układ kierowniczy (nie zawsze wspomagany!). Najbardziej poszukiwane są przede wszystkim

auta bez korozji. Dzisiaj o kompleksowych remontach blacharskich mogą myśleć raczej jedynie osoby nie znające aktualnych cen obowiązujących u lakierników i blacharzy.

Powrót do oryginału

Nie dość, że sporo E30 remontowano już ze względu na ich ogólne zużycie czy problemy blacharskie, to wiele egzemplarzy było używanych w sporcie lub trafiło w ręce fanów tuningu. Przywracanie oryginalnego stanu odmian 318is (mających swego czasu w naszym kraju nawet wyścigowy puchar) nie jest

dzisiaj niczym dziwnym. Koszt remontu czy skompletowania oryginalnego wnętrza może być bardzo wysoki. Mimo to (szczególnie za zachodnią granicą) za tę wersję płaci się naprawdę dużo. Według wielu użytkowników modelu to najlepiej prowadzące się E30, a 16-zaworowy silnik jest bardzo żywiołowy.

U nas najbardziej poszukiwane są odmiany R6. I często przyrmyka się oko na delikatne modyfikacje, zrobione w duchu epoki. W cenie są manualne skrzynie i coraz częściej klimatyzacja. Ta niestety jest bardzo rzadka w E30. Coraz więcej

DANE TECHNICZNE	316i	318i	318is	320i	325i	325ix	325e	324d	324td
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	diesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	1596 cm ³	1796 cm ³	1796 cm ³	1990 cm ³	2494 cm ³	2494 cm ³	2693 cm ³	2443 cm ³	2443 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/8	R4/8	R4/16	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12	R6/12
Moc maksymalna	100 KM/5500	113 KM/5500	136 KM/6000	129 KM/6000	170 KM/5800	170 KM/5800	122 KM/4250	86 KM/4600	115 KM/4800
Maks. moment obrotowy	143 Nm/5250	162 Nm/4250	172 Nm/4600	174 Nm/4000	222 Nm/4300	222 Nm/4300	231 Nm/3250	153 Nm/2500	220 Nm/2400
OSIĄGI									
Prędkość maksymalna	182 km/h	188 km/h	202 km/h	197 km/h	215 km/h	210 km/h	193 km/h	165 km/h	187 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,1 s	10,8 s	9,9 s	10,2 s	8,3 s	9,2 s	10,1 s	16,1 s	11,9 s
Średnie zużycie paliwa	8,5 l/100 km	8,5 l/100 km	8,2 l/100 km	8,9 l/100 km	9,7 l/100 km	10,5 l/100 km	8,4 l/100 km	7,3 l/100 km	7,0 l/100 km



Check Panel wskazuje np. przepalone żarówki czy konieczność uzupełnienia płynów. W opcji był też komputer pokładowy OBC I lub zaawansowany OBC II.

Starsze egzemplarze z węższymi lampami tylnymi są bardziej poszukiwane. Łatwiej o sedana w fabrycznej specyfikacji niż coupe.



Klasyka BMW – konsola zwrócona w stronę kierowcy, dobra pozycja za kierownicą. Prostota obsługi i ergonomia są świetne. Trwałość tworzyw też, poza jednym wyjątkiem – po latach posycie tablic przyrządów bywa popękane.



Siedzi się nisko, nawet podstawowe fotele są wygodne, sportowe są doskonale. Często przetarta jest tapicerka.



Z tyłu nie brakuje przestrzeni nad głowami, gorzej jest z miejscem na nogi i z wsiadaniem do odmiany 2d (fot.).

kupujących podchodzi do E30 jak do pełnoprawnych klasyków, szukając samochodów zachowanych w oryginalnym stanie. Nawet jeśli wiąże się to z pewną patyną.

Mniejszą uwagę na silnik i skrzynię zwracają zwykle szukający relaksującej podczas jazdy odmiany z miękkim dachem. Kabriolety najłatwiej spotkać zachowane w bardzo dobrej oryginalnej kondycji.

Ceny za świetne auta w poszukiwanych specyfikacjach są wysokie. Ale widać też pewien zastój. A wśród słabszych aut nawet korekty cen. I to mimo faktu, że dzisiaj większość E30 na rynku to niezłe egzemplarze. Ale bardziej wymagający i świadomi stali się też kupujący. Po części przez wzrost kosztów renowacji takich samochodów.

Rozsądny klasyk

Słabsze odmiany, również sedany i kombi, też dają sporo przyjemności z jazdy. Nawet podstawowa gaźnikowa wersja 316 (90 KM) jeździ niezłe, a popularne 316i i 318i (102-113 KM) zadowolą wielu kierowców. Przy tym okazują się dość oszczędne. Nie można tego powiedzieć o E30 z silnikami R6.

Wersje silnikowe

Biorąc pod uwagę wiek E30, benzynowe jednostki napędowe trzeba ocenić bardzo wysoko. Nawet najsłabsze gaźnikowe 90-konne 316 jeździ przyjemnie. W silnikach, których układ rozrządu napędza pasek (M40, M20) trzeba wymieniać go naprawdę często, nawet co 60 tys. km. Ale nie jest to szczególnie kosztowne. Bardzo dobrą opinią cieszy się 16-zaworowa jednostka M42 z poszukiwanej wersji 318is. Jest też znacznie ekonomiczniejsza niż jednostki R6. Te ostatnie o dziwo mają też dość wysokoobrotową charakterystykę, nie są tak elastyczne jak młodsze jednostki M50 i M52 znane choćby z E36. Ale jest wyjątek – odmiana 325e osiąga niezwykle nisko duży moment obrotowy i potrafi spalać mniej niż wersje czterocylindrowe. Przy tym dzięki małemu wysileniu imponuje trwałością. Co ciekawe, za bardzo odporną uchodzi też jednostka S14 napędzająca M3 i 320is (192-238 KM). Diesle pracują całkiem kulturalnie, ale dzisiaj uszczelnienie czy ustawienie ich pomp wtryskowych może się okazać trudne.



Młodsze jednostki R4 z rodziny M40 są trwałe, ale nie aż tak jak starsze M10 (fot.).



Diesle miały znacznie lepszą opinię niż w E36, jednak praktycznie już wyginęły.

Kultowe benzynowe R6 (M20) genialnie brzmią, przyjemnie jeżdżą. Mogą wytrzymać niezwykle dużo, ale napęd rozrządu trzeba zmieniać często. I dbać o układ chłodniczy.

Dlatego powstała odmiana 325e (Eta). Na bazie jednostki 2.5 powstał silnik 2.7, ale jego maksymalne obroty to 4700-5200 obr./min (zależnie od wersji). Moc wynosi od 122 do 129 KM, za to silnik ten dysponuje tak potężnym momentem przy niskich obrotach, że jego charakterystyka przypomina nowoczesne turbodiesle. I podczas spokojnej jazdy spala tyle co jednostki R4. To bardzo efektywna odmiana do jazdy. A przy tym dzięki niewielkiemu wysileniu niezwykle długowieczna.

Nieoczywistych wersji było więcej. Choćby oferowane jedynie na dwóch rynkach 320is czy kompletnie przekonstruowane w stosunku do reszty wersji 325ix ze stałym napędem 4x4.

Ale jedno w E30 jest niezmiennie – radość z jazdy. W odmianie 325ix napęd preferuje tylną oś, wyjściowo na przód trafia jedynie 37% momentu obrotowego. Jednak do wersji 4x4 ciężko było o niektóre części już lata temu. A nie jest bezawaryjna, psują się skrzynie

rozdzielcze, wielowypusty w przednim wale napędowym. Mnóstwo podzespołów w tej odmianie jest innych, poczynając od zawieszenia przez nawozie, podzespoły silnika po felgi. Te w 325ix różnią się odświeżeniem od standardowych E30.

Ale dzisiaj nawet użytkownicy najwykleszych E30 narzekają na olbrzymie trudności z zakupieniem elementów wnętrza w akceptowalnej kondycji (choćby bocznych drzwi i podsufitek). Ciężko też o przednie lampy w dobrym stanie

i znośnej cenie czy elementy blacharskie. To jeden z powodów, dla których na E30 trzeba już patrzeć jak na pełnoprawnego klasyka i lepiej darować sobie auta do remontu oraz tzw. projekty. Wciąż można trafić na egzemplarze zachowane w nienagannym stanie. Są drogie, ale przynajmniej nie powinny stracić na wartości. I można się nimi od razu cieszyć. A gdy się ma E30, to żał nim nie jeździć.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCH., BMW

Typowe usterki

Po ponad 40 latach od początku produkcji wiele E30 jest już po remontach, niestety nie wszystkie przeprowadzono w wysokim standardzie.



Wycieki oleju (z miski, tyłu silnika, ale też ze skrzyni) to częsty problem.

- W silnikach M20 może dojść do **wypalenia uszczelki pod głowicą** czy **pęknięcia głowicy** z powodu przegrzania
- Nietrwały **pasek rozrządu** w M20 i M40
- Awarie sprężła wiskotycznego wentylatora chłodnicy, nieszczelne węże chłodnicze



Szczególnie jednostki R6 są wrażliwe na zaniedbania układu chłodzenia.

- Korozja fartuchów pod tylnym zderzakiem**, podłogi bagażnika (zwłaszcza pod akumulatorem w 325i), **podszycia**, dolnych krawędzi drzwi, w okolicach tylnego ucha do holowania, dołów przednich nadkoli
- W M40 **wytarte wałki rozrządu**, hałasujące popychacze zaworowe
- Wycieki z przewodów wspomagania kierownicy**



O części blacharskie w dobrym stanie jest już od dawna trudno.

Wersje nadwoziowe

Poprzednik (seria E21) był dostępny tylko z 2-drzwiowym nadwoziem. W E30 pojawiły się aż cztery wersje nadwozia, a do tego karoseria odmiann 4x4 (325ix) oraz M3 różni się od innych.



Popularny sedan przegrywał z konkurencją w kwestii przestronności. Ale prowadzi się tak samo dobrze jak coupe, a samo nadwozie jest lżejsze. Na zdjęciu odmiana sprzed liftingu, która miała jeszcze stalowe zderzaki.



Kombi nazywane Touring debiutowało przy okazji liftingu w 1987 roku. Pierwszy prototyp tej wersji stworzył samozwańczo po godzinach pracownik koncernu BMW. Najmłodsze kombi bywają całkiem bogato wyposażone.

Kabriolet

Odmiana z miękkim dachem zadebiutowała w 1985 roku, lifting przeszła dopiero trzy lata po odmiannach 2d i 4d. Jej produkcję zakończono dopiero w kwietniu 1993 roku. Zależnie od rynku BMW używało nazwy Cabrio lub Cabrio-

let. Te auta miały często lekkie życie, rzadziej mają problemy z korozją, wcześniej niż inne wersje nadwoziowe zaczęły drożeć. Kabriolety są tylko czterosobowe, ciaśniejsze z tyłu niż inne wersje, a ich bagażniki mieszczą jedynie 312 l.



Szczególnie poszukiwana jest odmiana dwudrzwiowa. Mimo że formalnie jest to sedan, nazywa się ją coupe.



Pojemność bagażnika w wersjach 2- i 4-drzwiowej to nieźle 425 l, ale krawędź załadunku jest bardzo wysoko.



Touring mieści jedynie 370 l (maksymalnie 1125 l), kanapa się tutaj składa. Dostęp też jest daleki od idealu.

Niestety elektryczny mechanizm dachu i silniczki jego pokrywy nie są niezawodne. A na prawy są dość kosztowne, ale specjalistyczne warsztaty robią to skutecznie. Plastikowe szyby w dachu często bywają porysowane.



W przypadku kabrioletu nieskładający się dach jest poważnym argumentem przy negocjacjach ceny.

Historia modelu

- 1982:** Początek produkcji 316, 320i i 323i (2.3 R6 150 KM), tylko wersja 2d
- 1983:** Debiut odmiany 4d
- 1985:** Pojawiają się kabriolet i 325ix oraz 324d, 325i zastępuje 323i, delikatne zmiany w kabinie, inne zderzaki
- 1986:** Do gamy E30 dołącza M3
- 1987:** Lifting modelu (większe lampy, plastikowe zderzaki), debiutują Touring (kombi) oraz turbodiesel, koniec gaznikowej wersji 316, w odmianach benzynowych pojawia się wtrysk Motronic
- 1988:** Wspomaganie kierownicy standardem
- 1989:** Debiutuje 16-zaworowy 318is
- 1990:** Lifting kabrioletu, debiut E36
- 1991:** Koniec produkcji odmian 2d i 4d
- 1993:** Zakończenie produkcji kabrioletu
- 1994:** Z taśm zjeżdża ostatnie E30 Touring



Poprzednik: E21 zaprojektował Paul Bracq, produkowano je od 1975 r.



Lifting objął wersje 2d i 4d w 1987 r., kabriolet w 1990 r., a M3 ominął.



Następca: E36 coraz częściej też jest już postrzegane jako youngtimer.

Baur TC2

Rok przed fabrycznym kabrioletem na rynku pojawiła się odmiana typu targa produkowana przez firmę Baur ze Stuttgartu. Auta można było zamówić w sieci BMW. Dach składał się z dwóch elementów, można je zdejmować oddzielnie.



Powstało ponad 10 tys. szt. TC2, mogły mieć dowolny silnik benzynowy, zbudowano nawet wersję M3 TC2.

M3 i włoska „emka”

Ze względu na sporą masę jednostek R6 zdecydowano, że najmocniejsze E30 napędzać będzie wysokobrotowy silnik R4. I był to świetny wybór, do dzisiaj pierwsze M3 stanowi wzorzec zwinności. Kultowa jednostka S14 (2.3-2.5 l) słynie z niezwykle żywiołowych reakcji. Na rynku europejskim M3 wyposażano w skrzynię biegów typu „dog leg” z jedyką „do tyłu”. Ze względu na wysokie opodatkowanie jednostek większych niż dwulitrowe we Włoszech i Portugalii zamiast M3 oferowano tam jedynie wersję 320is. Ma ona zwykle nadwozie i silnik S14 o zmniejszonej do 2 litrów pojemności. Osiąga 192 KM, ale jest lżejsza od M3, równie szybka i od lat bardzo poszukiwana.



M3 zawsze były drogie, ale aktualnie ceny są horrendalne. Szkoda, bo stały się towaram inwestycyjnym zamiast cieszącymi kierowców maszynami.



Powstało tylko 786 szt. kabrioletów M3. Kosztują od 90 tys. euro wwyż.



Niepozorne 320is ma silnik z M3. Co ciekawe, mogło być czterodrzwiowe.

Sytuacja rynkowa

Egzemplarze w oryginalnym stanie, szczególnie wczesne, potrafią być już bardzo drogie. Zwłaszcza odmiany dwudrzwiowe i Cabrio. Poluje się na skrzynie manualne, silniki R6 lub wersje 318is. Pożądana jest klimatyzacja. Znacznie tańsze są E30 w nieoryginalnej specyfikacji, np. z mocniej-

szymi silnikami z E36. Takie auta nigdy nie będą kolekcjonerskimi perełkami, ale potrafią świetnie jeździć. Ceny są wysokie również dlatego, że zajeżdżone egzemplarze już prawie zniknęły z rynku. Ale popyt też nie jest taki jak kiedyś, dotyczy to zwłaszcza odmian 4-cylindrowych.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

- 10 000-15 000** E30 do remontu blacharskiego, albo po koszmarnym tuningu sprzed dwóch dekad.
- 20 000-25 000** Można znaleźć dość dobry egzemplarz, nawet z R6 i manualną skrzynią, ale raczej kombi.
- 35 000-40 000** Zdrowe blacharsko odmiany Cabrio i 2d. Ale często w niefabrycznej specyfikacji.
- 60 000-75 000** Świetny stan oryginalny lub po porządnej renowacji, z klimatyzacją i mocnym silnikiem.
- Od 140 000** Tyle kosztują najtańsze 320is w bardzo dobrej kondycji. Ceny M3 startują od 300 tys zł.

m PODSUMOWANIE

W cyfrowym świecie prawdziwie analogowy charakter E30 zachwyca zza kierownicy jeszcze bardziej. Ale błyszczą nie tylko mocne odmiany. Słabsze (i tańsze) wersje to zaskakująco trwałe auta, a wszystkie E30 są proste w naprawach. Jednak model ma poważną konkurencję – coraz bardziej postrzeganego jako youngtimera następcę. Odstraszają też ceny, choć nastąpiła delikatna korekta. Z drugiej strony E30 ma tak wiele zalet i kultowy status, że ciężko o prawdziwą alternatywę.

OCENA ★★★★★



325ix

Wielu znawców E30 mówi, że odmiana 4x4 to inny samochód. Stały napęd zaprojektowano razem z firmą ZF, a skrzynia rozdzielcza to produkt Fergusona. 325ix ma inne płytę podłogową, przednie błotniki (szerszy rozstaw kół), rami pomocnicze z aluminium. Specyficzna jest miska olejowa, różni się nawet blok silnika.



Wersję 325ix oferowano ze wszystkimi nadwoziami poza kabrioletem. Nie cieszą się one popytem, znacznie gorsza jest podaż części.



Za rozdział napędu w 325ix odpowiada sprzęgło wiskotyczne.

Oryginalny stan jest w cenie, tak samo jak fabryczna specyfikacja. Dla wielu fanów starszych BMW kompletnie wyposażone skrzynie narzędziowe (na spodzie pokrywają bagażnika) to arcyważna kwestia.



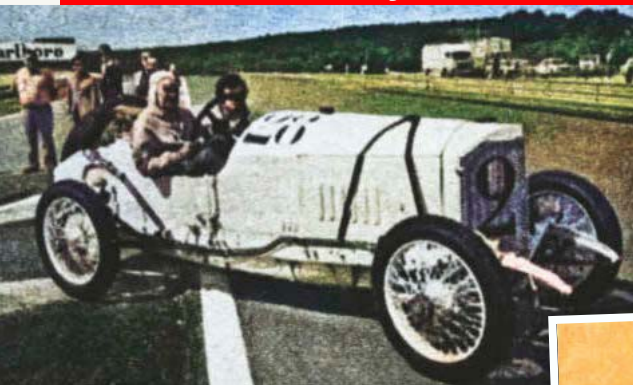
motor

Retro

50 lat temu
W „Motorze” nr 40 z 1974 r.

Życzenia dla funkcjonariuszek i funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej z okazji 30. rocznicy powstania organizacji – zwłaszcza tych ze służby drogowej. Przy wszystkich różnicach, codzienne bolączki pozostają podobne: oczekiwano lepszego wyposażenia, więcej personelu i sprawniejszej organizacji. Dla warszawskiej drogowki był to trudny okres z jeszcze jednego powodu – wielkich budów i związanych z tym komplikacji w ruchu. Dopiero co oddano przecież Trasę Łazienkowską, powstawał jeszcze Dworzec Centralny.

Stare, ale jare!



„Nawroty do starych, dobrych lat obserwuje się teraz nie tylko w muzyce czy sztuce zresztą. Coraz częściej przypomina się – nie bez nostalgii – czas, kiedy w wyczynowym automobilizmie więcej było sportu niż reklamy i bezpardonowej walki o interesy poszczególnych firm samochodowych i tajni wyścigowych” – te uwagi poczyniono na naszych łamach równo pół wieku temu. Są jeszcze bardziej aktualne dziś. Przejawem tej nostalgii była impreza zorganizowana na 80-lecie Automobilklubu Francuskiego na torze w Dijon. W tym spotkaniu weteranów wzięły udział m.in. widoczny na zdjęciu Lautenschlager od Mercedesa z roku 1914. Za kierownicą jego ówczesny kierowca Hans Gier.

W służbie rolnictwa

Z dużą pompą zorganizowano Centralne Dożynki. Odbywały się na terenie Targów Poznańskich oraz kombinatu ogrodniczego Naramowice pod Poznaniem. Nie przegapiono okazji do organizacji wystawy pokazującej wkład regionu wielkopolskiego w rozwój naszego rolnictwa – głównie jego mechanizacji.

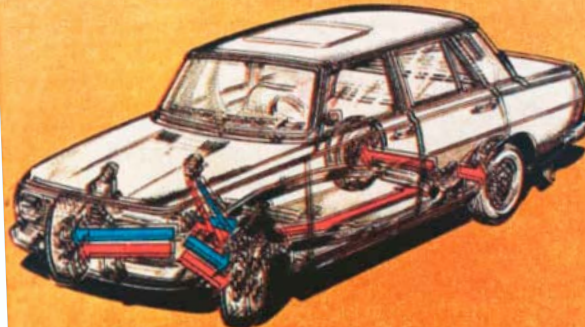
Ważną, cieszącą się zainteresowaniem pozycję stanowiły samochody dla rolnictwa z Tarpanem 233 na czele (obok).



DEJŚĆ W. IN. W NUMERZE:

- Modyfikacje w silniku
- Modernizacja w służbie rolniczej
- O sukcesie popytu
- Nowości i tendencje
- Dlaczego regres?
- Nowości gospodarki na MSB – kwiecień 1974
- Wzrost w przemyśle
- Spokojnie w służbie
- Wreszcie – ale jare!
- Współczesność Wytworu Plakatu
- Tym razem „Jolly Kod” i „Jolly Rower”

NOWOŚCI Z LIPSKA 1974



Rok 1974 upływał pod znakiem obchodów 30-lecia PRL, nasi zachodni sąsiedzi obchodzili w tym samym czasie jubileusz 25-lecia Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Podobnie jak my, także oni chwalili się osiągnięciami przemysłu motoryzacyjnego tego okresu, czego świetną okazją były Jesienne Targi Lipskie.

Największym zainteresowaniem cieszyły się zmiany wprowadzone w sztandarowym produkcie – Wartburgu 353. Po ośmiu latach produkcji jest to zupełnie zrozumiałe (tym bardziej że, jak się okazało, przed autem było jeszcze 16 lat rynkowego żywota). Zmodernizowano przede wszystkim układ hamulcowy (na rysunku). Dwa obwody pozwalały na hamowania przednich kół po awarii jednego z nich.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel.: 22 517-03-00
www.magazynauto.pl

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda

Zespół:
Marcin Łaska, Marcin Sobolewski,
Adam Szczepaniak, Łukasz Szczygiel

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

Fotograficy:
Rafał Andrzejewski, Robert Magdziak,
Adam Mikula, Kacper Szczepaniak

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

DZIAŁ REKLAMY

Dyrektor Segmentu Pism Motoryzacyjnych:
Marcin Warych, Marcin.Warych@bauer.pl
Starysz 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



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:
Rafał Kordus,
Marek Łasota – Wydawca

Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek

Doradca Zarządu ds. redakcyjnych:
Dorota Kaleta

Product Manager:
Małgorzata Grono, Anna Marak

Dyrektor ds. Kolportażu:
Piotr Ludwicki

Dyrektor Produkcji:
Piotr Orelko

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 jakiegokolwiek 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.

motor Następnym numerem ukazuje się w poniedziałek 7 października

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

TeleKamery

TELE TYGODNIA 2024

Zapraszamy do głosowania na telekamery.pl
w dniach 9 września – 4 października 2024

Regulamin głosowania jest dostępny na stronie www.telekamery.pl oraz w siedzibie Organizatora.



ABY PRZEJŚĆ
BEZPOŚREDNIO NA
STRONĘ Z GŁOSOWANIEM
ZESKANUJ KOD QR:



AKTORKA

Vanessa Aleksander
Roma Gąsiorowska
Katarzyna Gniewkowska
Katarzyna Herman
Julia Kijowska
Aleksandra Konieczna
Izabela Kuna
Marta Malikowska
Magdalena Rózcza
Małgorzata Szeptycka

AKTOR

Rafał Cieszyński
Michał Czernecki
Mateusz Damięcki
Filip Gurlacz
Arkadiusz Jakubik
Piotr Polak
Nikodem Rozbicki
Łukasz Simlat
Bartłomiej Topa
Adam Woronowicz

SERIAL

1670
Będziemy mieszkać razem
Bracia
Camera Café. Nowe parzenie
Informacja zwrotna
Matylda
Prosta sprawa
Rojst Millenium
Sługa narodu
The Office PL

Weź udział w Plebiscycie. Czekają nagrody!

1x VOUCHER NA WYCIECZKĘ
O WARTOŚCI 8000 zł

5x
ZŁOTA BIŻUTERIA
Z PERŁAMI
NASZYJNIK
I BRANSOLETA
WARTOŚĆ:
728 zł
APART.pl

5x
EVELINE
COSMETICS
ZESTAW
KOSMETYKÓW
WARTOŚĆ:
300 zł

5x
ZEGAREK MĘSKI
AZTORIN CASUAL
WARTOŚĆ:
870 zł
APART.pl

2x
NAGRODA
1000 zł
UFUNDOWAŁA MARKA HORTEX,
SPONSOR TELEKAMER TELE TYGODNIA 2024
HORTEX

4x
JBL
HARMAN
GŁOŚNIK
JBL
AUTHENTICS
300
WARTOŚĆ:
1999 zł

WYDARZENIE WSPÓŁTWORZA

SPONSORZY



SPONSOR STATUETEK

APART.pl

EVELINE
COSMETICS



PARTNERZY PLEBISCYTU I GALI



PARTNERZY MEDIALNI

RMF *Twoj* STYLE.PL

NOWY PORADNIK KUPUJĄCEGO SAMOCHODY UŻYWANE 2024

W sprzedaży
od 02.10.2024
**OPISY
183
MODELI**



BMW SERII 3 (E90)

Być w polskiej klasie „premium” wciąż trzeba wydać dużo. Różnica w cenie między najtańszymi i najdroższymi modelami w tym segmencie jest ogromna.

OPISY Opisujemy 20 marek i 156 modeli
DANE Dane dla pojazdów z lat 2014-2021

BMW SERII 3 (E90)
 Najpopularniejsza klasa premium w Polsce. Oferuje świetną dynamikę, precyzyjne prowadzenie i niezawodność. Wersje 318i, 320i, 320i xDrive i 325i to doskonałe wybory. Wersje 318d i 320d są bardziej ekonomiczne, ale oferują niższą dynamikę. Wersje 318i i 320i xDrive to świetne wybory dla osób, które cenią sobie dynamikę i precyzyjne prowadzenie. Wersje 320i i 325i to świetne wybory dla osób, które cenią sobie niezawodność i niskie koszty eksploatacji.

OPISY Opisujemy 20 marek i 156 modeli
DANE Dane dla pojazdów z lat 2014-2021

BMW SERII 3 (F30)/SERII 4 (F32)
 Najpopularniejsza klasa premium w Polsce. Oferuje świetną dynamikę, precyzyjne prowadzenie i niezawodność. Wersje 318i, 320i, 320i xDrive i 325i to doskonałe wybory. Wersje 318d i 320d są bardziej ekonomiczne, ale oferują niższą dynamikę. Wersje 318i i 320i xDrive to świetne wybory dla osób, które cenią sobie dynamikę i precyzyjne prowadzenie. Wersje 320i i 325i to świetne wybory dla osób, które cenią sobie niezawodność i niskie koszty eksploatacji.

MARKA	MODEL	CIĘŻAR	SIŁA	PRĘDKOŚĆ	PRĘDKOŚĆ 0-100	PRĘDKOŚĆ 0-200	PRĘDKOŚĆ 0-300	PRĘDKOŚĆ 0-400	PRĘDKOŚĆ 0-500	PRĘDKOŚĆ 0-600	PRĘDKOŚĆ 0-700	PRĘDKOŚĆ 0-800	PRĘDKOŚĆ 0-900	PRĘDKOŚĆ 0-1000
BMW	318i	1500	125	184	10,9	24,5	45,0	65,0	85,0	105,0	125,0	145,0	165,0	
BMW	320i	1700	150	200	8,9	21,0	40,0	60,0	80,0	100,0	120,0	140,0	160,0	
BMW	320i xDrive	1800	184	230	7,4	18,0	35,0	55,0	75,0	95,0	115,0	135,0	155,0	
BMW	325i	1800	206	250	7,2	17,0	34,0	54,0	74,0	94,0	114,0	134,0	154,0	

Zakupiono w NEXTO: 4033992