

iauto *polska*

WYDANIE SPECJALNE PREMIERY 2016

PREMIERY 2016



Wszystkie współczesne samochody wyposażone są w szereg czujników śledzących temperaturę, obroty, ciśnienie czy skład chemiczny. Zebrane dane trafiają do komputera (komputerów), z których po przetworzeniu według zadanych algorytmów, wysyłane są kolejne sygnały, tym razem sterujące urządzeniami wykonawczymi. Najbardziej rozbudowane systemy pozwalają nie tylko zmieniać ustawienia radia czy klimatyzacji, ale również regulować parametry pracy zawieszenia, układu kierowniczego, silnika. Wiele elektronicznych asystentów działa automatycznie, na przykład po wykryciu, że kierowca nie trzyma rąk na kierownicy, albo zmienia pas ruchu nie włączając kierunkowskazu, samochód zwalnia i się zatrzymuje. Coraz to nowe funkcje pojawiają się, początkowo w najdroższych, z czasem także i w popularnych modelach.



Od lat, sukcesywnie, w samochodach pojawia się jakieś nowe rozwiązanie. Nad zmianą każdego, najdrobniejszego nawet detalu pracują zespoły fachowców. Jedne zmiany widać, inne ukryte są gdzieś w czeluściach silnika, czy częstotliwością szyny CAN. I dopiero kiedy spojrzymy na samochody sprzed dziesięciu, dwudziestu, trzydziestu lat, to widać, jakiego kolosalnego postępu dokonali twórcy samochodów. Standardowe dziś wyposażenie, uroda karoserii czy ergonomia, okazują się imponującym osiągnięciem zbiorowej pomysłowości, wiedzy i pasji wszystkich (i każdego z osobna) ludzi projektujących, budujących i obsługujących samochody.

Pokazywane w tym wydaniu samochody, są okazją do zorientowania się co w salonach samochodowych piszczy, ale również skłaniają do refleksji nad błyskawicznymi zmianami, jakie następują w motoryzacji. Jeździmy nieporównanie bardziej wygodnie, sprawnie, bezpiecznie niż dziesięć lat temu...

Ale też samochody są coraz bardziej skomplikowane, jest w nich coraz więcej części, podzwoń i układów, które ulegają zużyciu, defektom i uszkodzeniom. Są coraz trudniejsze w serwisowaniu i naprawach. A to już nie jest takie fajne...

Szerokiej drogi



PREMIERY 2016

- Rok minął. Prawie... – str. 4
- Alfa Romeo Giulia – str. 6
- Citroën C3 – str. 8
- Ford Edge – str. 10
- Peugeot 3008 - str. 12
- Prezentację czas zacząć - str. 14
- Renault Megane - str. 18
- Skoda Kodiaq - str. 20
- VW Tiguan - str. 22
- Audi - str. 24
- Fiat - str. 24
- Ford - str. 25
- Honda - str. 25
- Hyundai - str. 26
- Jaguar - str. 26
- Kia - str. 27
- Land Rover - str. 27
- Maserati - str. 28
- Mercedes - str. 28
- Nissan - str. 29
- Porsche - str. 29
- Seat - str. 30
- Suzuki - str. 30
- Toyota - str. 31
- Volvo - str. 31

Redaktor prowadzący
Anna Lubertowicz Sztorc

Zdjęcia
archiwum iAuto, serwisy prasowe

Rok minął. Prawie.

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Nie ma złych samochodów, są tylko źle wybrane. Bywają też niewłaściwie serwisowane. Wybierać więc samochód trzeba zgodnie z potrzebami, a potem dbać o niego tak, jak zaleca producent.

Wiele wskazuje na to, że kończący się rok będzie dla branży bardzo dobry. Wyniki na koniec listopada są najlepsze od lat, sprzedaż już osiągnęła poziom ubiegłoroczny, a przecież jeszcze cały grudzień.

A w grudniu, jak wiadomo, rozpoczynają się tzw. wyprzedaje rocznika... Siłą napędzającą sprzedaż nowych samochodów w Polsce są firmy. Obok bardzo dużych spółek, których floty liczą kilkaset czy kilka tysięcy samochodów, waż-



nym graczem są wypożyczalnie samochodów. Prowadzą również wynajem długoterminowy oraz leasing. Pojawiła się, na razie w Krakowie, usługa car sharingu, czyli wynajmu samochodu na minuty. Wraz z firmami małymi i przedsiębiorcami stanowią niemal 70% rynku nowych samochodów.

Największym powodzeniem cieszą się samochody należące do tzw. klasy średniej. Zaliczają się do tej grupy Skoda Octavia, VW Golf, Opel Astra, ale też Ford Mondeo, Toyota Avensis. Można tu jeszcze wyróżnić samochody średnie mniejsze i średnie większe, ale granice tu są dość płynne. Samochody tej grupy stanowią nieco mniej niż połowę wszystkich nowych samochodów, które trafiły na polskie drogi.

Drugą naprawdę dużą grupą samochodów cieszących się zainteresowaniem klientów są Vany i SUV-y. Tu też można wyodrębnić klasy

i podgrupy: crossovery, małe SUV-y, duże SUV-y, małe i duże Vany... Wszystkie razem stanowią prawie jedną trzecią sprzedanych w mijającym roku aut. Podobne uznanie klientów znajduje w tej grupie Nissan Qashqai jak Dacia Duster, Kia Sportage, Opel Mokka czy Toyota RAV4. W nadchodzącym roku do tej gry zapewne przystąpią gracze francuscy. Ciekawe, jak na naszym rynku przyjmie się Toyota C-HR i Kia Niro czy Ford Edge. A jeszcze w blokach startowych czekają Hiszpanie z Ateą, Japończycy z SX-4 S-Cross. Będzie ciekawie.

Ciekawie też zapowiada się segment małych samochodów. To solidne 20% rynku. W tej grupie najlepiej radzą sobie Skoda Fabia, Toyota Yaris, Opel Corsa i Ford Fiesta. Mocną pozycję ma też Kia rozgrywająca swój marketingowy spektakl z Picanto na torach wyścigowych. A jak odnajdzie się w tej stawce Nissan Micra?

Nie należy się spodziewać, że rezultaty corocznego i wielce prestiżowego w Europie konkursu Car of the Year przewrócą strukturę sprzedaży, jednak na pewno przyniesie wzrost sprzedaży modelu, który zajmie pierwsze miejsce. Dziennikarze krajów europejskich (w tym dwóch z Polski) zakwalifikowali do finału siedem samochodów:

**Alfa Romeo Giulia,
Citroën C3,
Mercedes Klasy E,
Nissan Micra,
Peugeot 3008,
Toyota C-HR,
Volvo S90/V90.**





Ekscytująca Giulia



To chyba najbardziej spektakularna premiera tego roku i najbardziej wyczekiwana prezentacja modelu ze stajni Alfa Romeo. Połączenie legendarnego włoskiego wzornictwa, najnowocześniejszych technologii i sportowego ducha. Oto Giulia.

Cechy charakterystyczne samochodów spod znaku Alfę Romeo to "cuore sportivo" (sportowe serce), ogromna witalność, dźwięk silnika, elegancja kształtów i włoski design. Alfa jechała przez motoryzacyjny wiek, zawsze i wszędzie odciskając swoje ślady. Oglądaliśmy to auto

nie tylko na torach wyścigowych i rajdowych trasach, ale w książkach i filmach, jako przedmiot pożądania, jako symbol, wizerunek piękna i włoskiej ekspresji. Wygląd Giulii to włoski styl, smak i wyrafinowanie, które przejawia się w wyczuciu proporcji, wyrafinowanej prostocie i dbałości

o detale. Warto zwrócić uwagę na światła przednie i tylne - wyprodukowane przez Magneti Marelli we współpracy z Alfą Romeo - to designerskie perełki. Podkreślają elegancję, linie i charakter samochodu. Wnętrze samochodu, jest czyste i proste, o czym świadczy chociażby efektownie uło-

żony tunel środkowy, delikatnie wygięta deska rozdzielcza i mała kierownica, na której zebrane są wszystkie przyciski sterowania. Wszystko to zostało wykonane z wyjątkową starannością i z użyciem doskonałej jakości materiałów; miłych dla oka i przyjemnych w dotyku. Choć w nowej Giulii wykorzystano najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne zwiększające bezpieczeństwo i ułatwiające korzystanie z systemów informacyjno rozrywkowych, zrezygnowano ze zbędnych dodatków na korzyść sportowego charakteru wnętrza.

Nowa Alfa gwarantuje zarówno dynamikę jak i komfort użytkowania. Jest to zasługa wyrafinowanych rozwiązań technicznych zastosowanych w zawieszeniu, a także w układzie kierowniczym nowej generacji. Przyjemność prowadzenia oraz komfort można w samochodzie dostosować do swoich wymagań dzięki seryjnie montowanemu systemowi DNA. Jednym przełącznikiem na środkowej konsoli możemy wybrać program jazdy, który zmienia nastawy auta - od najbardziej sportowych, aż po komfortowe.

Wał napędowy z włókna węglowego



oż wykonane z aluminium maska silnika, drzwi, jednostka napędowa, zawieszenie i zaciski hamulców - dzięki precyzji inżynierów w nowej Giulii uzyskano optymalny rozkład mas. W ten sposób zwiększono wydajność i poprawiono dynamikę jazdy, ograniczając zużycie paliwa i emisję dwutlenku węgla. Gama nowej Giulii oferuje trzy wersje wyposażenia (Giulia, Super i Quadrifoglio) oraz pięć nowych jednostek napędowych: wysokoprężny Diesel 2,2 o mocy 150 KM lub 180 KM połączony z sześciobiegową manualną

lub ośmiobiegową automatyczną skrzynią biegów oraz turbodoładowany silnik benzynowy 2.9 V6 Biturbo o mocy 510 KM połączony z sześciobiegową manualną skrzynią biegów. Giulia wyposażona jest w tylny napęd: to wybór konstrukcyjny, który zapewnia wysokie osiągi, przyjemność oraz emocje podczas jazdy, będąc jednocześnie wyrazem hołdu dla korzeni legendarnej Alfę Romeo.

Nowa Giulia oferuje wyjątkowe rozwiązania techniczne. Wśród najbardziej wyszukanych elementów wyposażenia, na szczególną uwagę zasługuje Integrated Brake System (IBS), znacznie skracający drogę hamowania oraz zawieszenie aktywne, zapewniające wyjątkowy komfort podróżowania. Dodatkowo, Quadrifoglio jako jedyna wersja, dysponuje technologią Torque Vectoring, zapewniająca idealne rozłożenie momentu obrotowego na dwa koła osi tylnej.

Nowa Giulia to nie tylko sedan oferujący doskonałe osiągi, lecz także pasja, dreszczyk emocji i radość prowadzenia. Szansa nowej Alfę na sukces? Murowana! Potwierdzają to liczne nagrody i wyróżnienia zebrane przez Giulie od momentu debiutu. ■





Citroën C3



Nowy Citroën C3 ma niepowtarzalny styl - daleki od stereotypów segmentu: możliwość skonfigurowania dwubarwnego nadwozia z trzema kolorami dachu do wyboru, aż cztery różne wykończenia kabiny i tapicerki. Projektując nowego C3 przyjęto założenie zaoferowania realnego poczucia pełnego komfortu.

Jest to podejście właściwe marce Citroën, wyróżniające ją na tle innych marek. Wpisuje się ono w ideę programu Citroën Advanced Comfort®. Czyli nowego podejścia do kwestii rozumienia komfortu wynikającego z charakterystyki zawieszenia, wytlumienia kabiny, nowych rodzajów pianek foteli, wygody i bezproblemowej obsługi, schowków, czy przestrzeni, aranżacji kabiny i doborze mate-

riałów. Inspiracją dla projektantów były branże spoza motoryzacji, takie jak: architektura, wystrój wnętrz czy meblarstwo. Kabina jest miejscem, gdzie panuje spokój i zasada „feel good”.

Nowy C3 jest wyposażony w wydajne i oszczędne silniki benzynowe PureTech i wysokoprężne BlueHDI nowej generacji. Mechaniczna skrzynia biegów może występować z silnikami benzynowymi 3-cylindrowymi 1.2 PureTech 68, 82 oraz 110 (Stop&Start) i wysokoprężnymi 1.6 BlueHDI 75 (Stop&Start) oraz 100 (Stop & Start). W niedługim czasie po wprowadzeniu samochodu na rynek, będzie on dostępny z automatyczną skrzynią biegów EAT6. C3 to tylko początek ofensywy modelowej Citroëna. ■

Najważniejszą premierą 2016 roku jest debiut trzeciej generacji Citroëna C3.



Tomasz Mucha
PR Manager Citroën
i DS Automobiles

Zdecydowanie najważniejszą, choć zbiegającą się z końcem roku 2016, premierą jest debiut trzeciej już generacji Citroëna C3. Z nowym modelem marka wraca do segmentu B – drugiego co do popularności na polskim rynku. Ma też ambitne plany sprzedażowe na rok 2017. Mimo iż auto dosłownie wjeżdża do polskich salonów spodobało się tak bardzo że w prestiżowym plebiscycie „Złota kierownica” zwyciężyło w kategorii „auta małe i kompak-

towe”, ale też znalazło się w finałowej siódemce konkursu „Car of the Year 2017”.

W nowym C3 światową premierę ma ConnectedCAMCitroën™. Multimedialna kamera o kącie widzenia 120°, full HD i rozdzielczości 2 milionów pikseli, wyposażona w GPS i pamięć wewnętrzną 16 GB, jest umieszczona za lusterkiem wstecznym na przedniej szybie. Kamera rejestruje obraz widziany przez kierowcę przed samochodem.





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

To ważna, tegoroczna premiera nie tylko dla Forda, ale również dla rynku motoryzacyjnego. Pojawił się Ford Edge – luksusowy i doskonale wyposażony SUV w rozmiarze XXL. Kto lubi amerykańską motoryzację będzie zachwycony.

Czym różni się od konkurencji Ford Edge? Przede wszystkim odważną stylistyką nadwozia, która zapewne zwracać będzie uwagę na polskich drogach. Z przodu dominuje duży trapezoidalny wlot powietrza podkreślony przez wąskie, eleganckie i stylowe reflektory LED oraz światła do jazdy dziennej. Mocno nachylona przednia szyba zapewnia wrażenie ruchu, natomiast

podniesiona dolna linia okien oraz uwypuklone nadkola sugerują moc i osiągi. Tylne lampy wykonane w technice LED bieżą przez całą szerokość drzwi bagażnika, nadając tylnej części auta elegancki i nowoczesny wygląd. Stromo przebiegająca tylna szyba zakończona jest od góry spojlerem, a chromowane rury wydechowe podkreślają, agresywny wygląd auta.

We wnętrzu przestrzeń dla kierowcy i pasażerów jest naprawdę imponująca, zadbano też o komfort i funkcjonalność, między innymi stosując podgrzewane i wentylowane przednie fotele, czy imponujący, panoramiczny dach. Detale takie jak klamki drzwiowe, elementy sterowania na kierownicy, kratki wentylacyjne i uchwyty na napoje są oprawione w satynowane metalizowane ramki, a konsola centralna wykończona jest w stylowej fortepianowej czerni. Wysokiej jakości skórą pokryto podłokietnik, kierownicę i gałkę dźwigni zmiany biegów. Pasażerowie mogą wybrać jeden z siedmiu kolorów oświetlenia LED dla przedniej i tylnej podłogi oraz podświetlenia schowków. Wnętrze auta nadano odrębne cechy w zależności od wersji wyposażenia: Trend, Titanium i Sport. Pojemność bagażnika wynosząca 1847 litrów po złożeniu tylnych siedzeń, jest jedną z największych w tym segmencie pojazdów, a dodatkowe schowki znajdują się rejonie nadkoli.

Potężne auto, prowadzi się je zaskakująco lekko, łatwo i przyjemnie. Samochód precyzyjnie wykonuje polecenia kierowcy, jest zwinny i zwrotny. To zasługa między innymi - adaptacyjnego układu kierowniczego, który zmienia przełożenie układu kierowniczego w zależności od prędkości jazdy. Wyposażeniem standardowym jest również inteligentny napęd wszystkich kół, który monitoruje warunki drogowe, pozwalając bezpieczniej i pew-



niej wykorzystać możliwości samochodu. Technologia wspomagających kierowcę w nowym Fordzie jest jeszcze wiele np. system zapobiegania kolizjom z systemem wykrywania pieszych, a także system informacji o obiektach znajdujących się w martwym polu widzenia, system rozpoznawania znaków drogowych, system wspomagający utrzymywanie się na pasie ruchu i system monitorowania zmęczenia kierowcy. Zestaw wskaźników pozwala na personalizację informacji pojawiających się na wyświetlaczach, zależnie od upodobań i potrzeb kierowcy.

Ford Edge to auto ogromnych rozmiarów więc przydają się liczne czujniki, dzięki którym parkowanie – zwłaszcza w mieście – stanie się znacznie łatwiejsze. Samochód oferowany jest z dwoma nowoczesnymi, dieslowskimi, 2-litrowymi silnikami TDCi. Pierwszy z nich dysponuje mocą 180 KM, a mocniejszy silnik Twin-turbo ma moc maksymalną 210 KM, co pozwala na przyspieszanie od 0 do 100 km/h w czasie 9,4 sekundy. Edge z 2-litrowym silnikiem TDCi o mocy 180 KM wyposażono w sześciobiegową przekładnię manualną, a mocniejsza wersja opcjonalnie przenosi napęd poprzez automatyczną sześciobiegową przekładnię, którą można sterować za pomocą łopatek zamontowanych wtedy standardowo przy kierownicy.



Prestiżowo, luksusowo, komfortowo podróżuje się Fordem Edge. To auto niczego nie udaje. Warto go sprawdzić. ■



Na miarę potrzeb



Peugeot 3008

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Ten samochód ma być hitem. Peugeot 3008, najnowsze dzieło francuskich projektantów, urzeka, zachwyca i zaprasza.

Co chodziło projektantom, auta? Przede wszystkim, aby DNA marki było rozpoznawalne, zwłaszcza przez design. A ten powinien być wyjątkowy. Udało się. Nowy Peugeot należy do grupy bardzo modnych obecnie SUV-ów. A w modzie liczy się wygląd i pierwsze wrażenie. Ma się podobać młodym rodzinom, singielkom i wszystkim tym, którzy preferują wygodny, podwyższony punkt siedzenia i widzenia. I wszystko się zgadza, auto jest funkcjonalne, ale nie brakuje mu nowoczesności. Aerodyna-

miczny kształt nadwozia podkreśla polakierowany na czarny połysk dach Black Diamond. Poza tym nowy Peugeot posiada wszystkie cechy rasowego SUV-a: pionowy przód, długą, poziomą maskę, wysoką linię szyb, poszerzone nadwozie (dolne osłony zderzaków, nakładki ochronne na nadkola i progi), duże koła, zwiększony prześwit, wyprofilowane relingi dachowe. Zwracają uwagę interesująco zaprojektowane światła LED z motywem trzech pazurów, charakterystycznym dla marki Peugeot, są ciekawe przetłoczenia karose-

rii. Jeżeli jeszcze dobierzemy designerskie dodatki jak np. aluminiowe felgi, trochę chromowanych elementów, to nowy model wygląda naprawdę doskonale. Auto mierzy 4447 mm długości, 1841 mm szerokości, 1624 mm wysokości oraz 2675 mm rozstawu osi. Bagażnik pomieści 520 litrów, a po złożeniu tylnej kanapy jego pojemność powiększy się do 1580 litrów. Bagażnik jest nie tylko duży, ale także posiada ciekawe rozwiązania. Jeśli np. musimy przewieźć nietypowy ładunek to składana tylna kanapa „Magic Flat” zapewnia całkowicie płaską podłogę. Nowatorska, 2-poziomowa podłoga bagażnika, z funkcją wysuwania, pozwala bez wysiłku dostosować przestrzeń bagażową do naszych potrzeb, a funkcja bezdotykowego otwierania klapy bagażnika, umożliwi otwarcie lub zamknięcie automatycznej klapy jednym ruchem stopy pod tylnym zderzakiem.

Gdy wsiadamy do nowego Peugeota 3008, przede wszystkim zwraca uwagę nowa koncepcja wnętrza Peugeot i-Cockpit. Centralnie umieszczony, 8-calowy ekran dotykowy przypomina nowoczesny tablet, awangardowo prezentuje się także lewarek skrzyni biegów. Zmieniła się kierownica, która została spłaszczona z dwóch stron (górze i dół). Zamiast analogowych wskaźników mamy tutaj cyfrowy wyświetlacz, który można dowolnie skonfigurować. Dzięki temu rozwiązaniu możemy dostosowywać klimat auta do naszego nastroju i potrzeb. Możemy zmieniać zapachy, które są rozpylane we wnętrzu auta, intensywność i kolor oświetlenia kokpitu i wyświetlacza, zaprogramować fotele z funkcją masażu. Pasażerowie mają do wyboru dwie aranżacje: „Boost” dla tych, co lubią jazdę dynamiczną oraz „Relax” dla tych, którzy preferują bardziej spokojny styl jazdy. Panel wirtualnych zegarów ma możliwość konfiguracji oraz personalizacji - dostarcza wszystkich niezbędnych podczas jazdy informacji. Panel centralny został również wyposażony w 6 przełączników, które zapewniają bezpośredni dostęp do głównych funkcji auta takich jak system audio, klimatyzacja, nawigacja, parametry samochodu i telefonu. Niezwykle staranny dobór materiałów i dopracowane detale oraz tapicerskie wstawki, a także elementy o połysku fortepianowej czerni stawiają na jakość i elegancję.

Nowy model został zbudowany na nowej platformie EMP2. Zapewnia ona dynamiczną i komfor-

tową jazdę. Nowa platforma sprawiła, że 3008 jest nieco odchudzony (o ponad 100 kg), co ma wpływ na mniejsze zużycia paliwa i lepsze osiągi. Komfortowi prowadzenia sprzyja zoptymalizowany system zapobiegania poślizgowi z pięcioma trybami pracy (ESP standard, Śnieg, Off-Road, Piasek i ESP OFF) sterowany za pomocą pokrętła umieszczonego na środkowej konsoli oraz specjalne opony 18” M+S (Mud & Snow).

Żaden nowy samochód nie może się teraz obejść bez całej armii inteligentnych systemów bezpieczeństwa i asystentów kierowcy. Na pokładzie Peugeota 3008 ich nie brakuje – jest wszystko co ułatwia nam jazdę, dba o nasze bezpieczeństwo, wpływa na komfort jazdy. Jest więc system automatycznego hamowania awaryjnego (Active Safety Brake), system wspomagania zachowania odległości między pojazdami (Distance Alert), system aktywnego monitorowania pasa ruchu (Active Lane Departure Warning), a także system wykrywania zmęczenia kierowcy (Driver Attention Alert). Bardzo przydatny jest system automatycznego przełączania świateł Smartbeam, system monitorowania ograniczeń prędkości (Speed Limit Information), adaptacyjny Tempomat (w samochodzie z automatyczną skrzynią biegów) i system aktywnego monitorowania martwego pola (Active Blind Spot Detection).

Co pod maską nowego SUV-a? To kolejny atut tego samochodu – duży wybór silników. Możemy wybierać spośród trzech benzynowych: 1,2 PureTech 130 KM S&S z manualną, sześciobiegową skrzynią biegów, 1,2 PureTech 130 KM EAT6 oraz 1,6 THP 165 KM EAT6 i czterech wysokoprężnych: 1,6 BlueHDi 120 KM S&S z manualną, sześciobiegową skrzynią biegów, 2,0 BlueHDi 150 KM S&S również z manualną, sześciobiegową skrzynią biegów oraz 1,6 BlueHDi 120 KM EAT6 i w wersji GT 2,0 BlueHDi 180 KM EAT6. Wszystkie są oszczędne i spełniają normę Euro6.

Nowy model to trzy podstawowe wersje wyposażenia (Access, Active, Allure) oraz GT. Peugeot 3008 nie tylko świetnie wygląda, lecz jest także wyjątkowo dobrze zaprojektowany i funkcjonalny, stanowi umiejętne połączenie wyrafinowania, charakteru i nowoczesności. To efekt pracy i kreatywności stylistów marki. Ma ambicję zdobycia liczącej się pozycji na rynku i wydaje się skazany na sukces. ■



Prezentację czas zacząć...

Dumny dyrektor Jacek Trojanowski rozpoczyna show pt. „Nowy SUV- Peugeot 3008”. Liczy na sukces (chyba słusznie).

ZDJĘCIA: ROBERT KORYBUT DASZKIEWICZ
TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC



Dorota Kozłowska, PR manager marki Peugeot i Michał Mucha, Product manager, ze swadą i miłością opowiadają o zaletach nowego modelu.



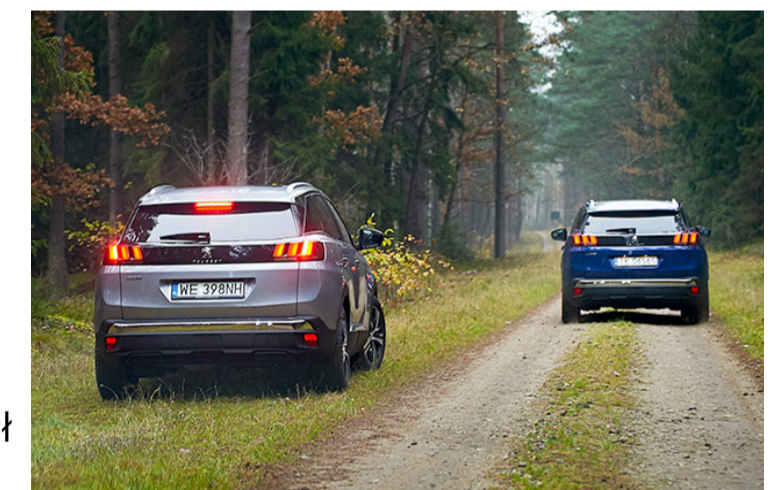
Team firmy Peugeot odważnie stawiał czoła, czasem dziwnym i dociekliwym pytaniom dziennikarzy.



Pięknym samochodom zawsze towarzyszą piękne dziewczyny...



Młodzi, piękni i bogaci w drodze – tylko w nowym Peugeocie 3008.



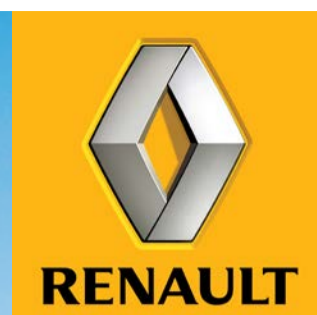
Peugeot 3008 na leśnych duktach przeżył muskuły i dawał z siebie wszystko.



Na wieczornej imprezie przyszedł czas na podsumowania. Zapewniamy: było super.



Wreszcie przyszedł czas prawdziwej próby: co może Peugeot 3008? Może wszystko, a przynajmniej bardzo wiele.



RENAULT MEGANE



Najważniejszym wydarzeniem 2016 roku jest premiera modeli z rodziny Renault MEGANE.



Janusz Chodyła
Attaché Prasowy

Każda z trzech dostępnych wersji nadwozia zwraca uwagę nowoczesnym, dynamicznym designem oraz unikalną ofertą zaawansowanych technologii typowych dla aut z wyższego segmentu. Modele te można prowadzić z wykorzystaniem mobilnych technologii dzięki systemowi multimedialnemu R-LINK 2, stanowiącemu prawdziwe centrum kontroli auta, z ekranem dotykowym o przekątnej do 8,7". Kierowca ma również możliwość spersonalizowania własnych doznań z jazdy dzięki technologii MULTI-SENSE. Bezpieczeństwo jazdy zapewniają liczne zaawansowane systemy wspomagające prowadzenie. W wersji GT układ 4 kół skrętnych 4CONTROL, dostępny po raz pierwszy w segmencie, w połączeniu z układem jezdny opracowanym przez inżynierów Renault Sport, zapewnia jeszcze większą przyjemność prowadzenia. Gwarantuje dyna-

miczną, sportową jazdę, niewiarygodną zwrotność i utrzymanie precyzyjnego toru jazdy nawet na najostriejszych zakrętach.

Nowe Renault MEGANE to gama modeli o doskonałym zachowaniu na drodze i ofercie silników o mocy od 90 do 205 KM, spełniających wszystkie potrzeby, a także starannie dopracowanym komforcie podczas jazdy i akustyce.

Od października b.r. w polskich salonach dostępne jest Nowe Renault MEGANE Grandtour.

Nowy MEGANE Grandtour to kombi stanowiące udane połączenie dynamiki i elegancji, dysponujące takimi samymi parametrami użytkowymi, technologiami pokładowymi i zespołami napędowymi co Nowy MEGANE w wersji hatchback wprowadzony do sprzedaży na początku roku. Kluczowym atutem tego modelu są imponujące możliwości wręcz intuicyjnej zmiany



aranżacji wnętrza dzięki łatwo konfigurowalnemu bagażnikowi oraz największej w segmencie długości załadunku wynoszącej 2,70 m.

Dodatkowo, w listopadzie, rodzina MEGANE powiększyła się o czterodrzwiową wersję - Nowego MEGANE GrandCoupé.

Jego elegancki, pełen harmonii design wyznacza nowy stan-

dard w segmencie kompaktowych, trójbrytowych sedanów. Szklany dach, łączący szybę czołową z szybą tylną, nadaje autu wyjątkowo prestiżowy wygląd. Model ten posiada rekordowo przestronne wnętrze jak na ten segment, zapewniające dużą ilość miejsca wszystkim pasażerom, oraz bagażnik o pojemności wynoszącej 550 dm³ (według normy VDA).





ŠKODA

SKODA KODIAQ

Przestronny SUV



KODIAQ to pierwszy model SKODY w segmencie dużych SUV-ów. Z opcjonalnym trzecim rzędem siedzeń, długością 4697 mm, szerokością 1882 mm i powiększonym prześwitem to jeden z największych i najbardziej funkcjonalnych modeli, jakie kiedykolwiek stworzyła SKODA.

Kluczem do sukcesu każdego modelu SKODY na polskim rynku jest dobrze skalkulowana oferta, dokładnie odpowiadająca potrzebom Polaków i pozwalająca im poczynić duże oszczędności przy wyborze tego wyposażenia, którego

naprawdę potrzebują mówi Hubert Niedzielski, Product Manager SKODY KODIAQ. KODIAQ oferuje konkurencyjny stosunek jakości do ceny i rozwiązania przynoszące korzyści przez wszystkie lata eksploatacji, co gwarantuje mu pozycję jednego z najatrakcyjniejszych

wyborów w swoim segmencie. SKODA mocnym akcentem wkracza do segmentu największych SUV-ów, w którym nie miała jeszcze swojego reprezentanta. Cena modelu KODIAQ na polskim rynku zaczyna się już od 89 900 zł za wersję Active z silnikiem 1.4

TSI o mocy 125 KM. Podstawowa wersja Active posiada już bogate, nowoczesne wyposażenie zapewniające wysoki poziom komfortu, bezpieczeństwa i funkcjonalności: obejmuje ono między innymi radio SWING z kolorowym ekranem dotykowym o przekątnej 6,5 cala, tylne czujniki parkowania, elektryczne sterowanie szyb i lusterek, zapobiegający kolizjom FRONT ASSIST oraz nowoczesne rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa, w tym funkcjonalności Care Connect oraz funkcję hamowania awaryjnego w przypadku wykrycia pieszych przed pojazdem (PEDESTRIAN MONITOR). Standardowo dla każdej wersji, w cenie samochodu oferowany jest także pakiet przeglądów, obejmujący kompletny plan serwisowy przez pierwsze cztery lata lub 60 000 km eksploatacji. Model dostępny jest także w systemie finansowania jak w abonamencie, dzięki czemu można go posiadać płacąc 899 zł za miesiąc. Kolejna wersja wyposażenia, Ambition, wzbogaca listę wyposażenia standardowego między innymi o osiemnastocalowe obręcze kół ze stopów lekkich, skórzaną kierownicę wielofunkcyjną,



dwustrefową klimatyzację automatyczną, bezkluczykowe uruchamianie silnika i praktyczną, dodatkową ochronę krawędzi drzwi przednich i tylnych DOOR PROTECTION. Topowa wersja Style dodaje do tej imponującej listy jeszcze dziewiętnastocalowe obręcze kół ze stopów lekkich, wybór profilu jazdy DRIVING MODE SELECT, reflektory przednie w technologii Full LED z funkcją adaptacji świateł AFS, przednie światła przeciwmgłowe w technologii LED z funkcją

CORNER i aktywny tempomat. Wśród elementów opcjonalnych pojawiają się także wyszukane elementy wyposażenia, wprowadzające komfort jazdy samochodem SKODY na zupełnie nowy poziom, takie jak: system kamer 360 stopni AREA VIEW, bezdotykowo otwierana i zamykana elektryczna pokrywa bagażnika oraz system adaptacyjnego zawieszania DCC z funkcją jazdy w terenie OFF-ROAD. Część z opcjonalnego wyposażenia łatwo dodać do swojego samochodu dzięki przygotowanym specjalnie dla każdej z wersji, gwarantującym dużą oszczędność pakietów FRESH.

KODIAQ dostępny jest z szeregiem jednostek napędowych TSI i TDI o mocy od 125 do 190 KM, z których wybrane można łączyć z zaawansowanym systemem napędu na cztery koła oraz nowoczesną, dwusprzęgłową skrzynią automatyczną DSG.

Najnowszy SUV SKODY posiada już cennik na polskim rynku. Poza bardzo atrakcyjnymi cenami trzech bogato wyposażonych wersji, obejmuje on także pakiety wyposażenia i korzystne metody finansowania.





VW TIGUAN



Najważniejszą premierą marki Volkswagen w tym roku jest nowy Tiguan



Tomasz Tonder
Volkswagen PR Manager

Tiguan jest pierwszym SUV-em koncernu skonstruowanym na bazie modułowej platformy MQB, czyli w oparciu o technologię, dzięki której samochody mogą zużywać mniej paliwa, są lżejsze, przestronniejsze, bezpieczniejsze, bardziej komfortowe i bardziej dynamiczne – zarówno z wyglądu, jak i pod względem właściwości jezdnych. I właśnie taki jest Tiguan.

Samochód zadebiutował w polskich salonach w maju i to od razu w trzech wersjach: klasycznej - drogowej, Offroad czyli terenowej oraz sportowej R-line.

Nowy Tiguan w wielu aspektach to samochód klasy premium. Pod maską znajdziemy oszczędne i bardzo dynamiczne silniki, z 240-konnym Dieslem na czele. Jego potężny moment obrotowy 500 Nm na każdym robi wraże-

nie. W połączeniu z napędem na 4 koła samochód świetnie sprawdzi się w każdych warunkach. Systemy poprawiające bezpieczeństwo również pochodzą z wyższej klasy, np. system monitorujący otoczenie przed autem, który rozpoznaje innych uczestników ruchu, także pieszych i kiedy kierowca się zagapi, automatycznie zainicjuje hamowanie unikając kolizji. Samochód zatrzyma się także w przypadku gdy kierowca zasną lub zaśnie. Jest to wyposażenie seryjne.

Tiguan jest pełnowartościowym SUV-em, może holować przyczepę



o masie nawet 2,5 tony, dodatkowo niewprawni kierowcy docenią system, który niemal samodzielnie będzie cofał i pomagał w parkowaniu tyłem z przyczepą. Auto ma także bardzo dynamiczny i atrak-

cyjny design oraz przestronne, przemyślane wnętrze. W porównaniu z poprzednikiem bagażnik zwiększył się o 50 litrów, i ma obecnie 615 litrów, a po złożeniu foteli nawet 1655 l.



AUDI

Projektanci uznali, że są klienci, dla których A4 jest zbyt małe, natomiast A6 zbyt duże, skonstruowali więc model A5. Po dziewięciu latach od premiery pokazany został następca. A właściwie następca w dwóch wersjach A5 i S5 Coupé. Poprawiona sylwetka, uzupełniona o najnowszą technologię z naciskiem na informację i rozrywkę, z mocnymi oraz bardzo mocnymi silnikami i poprawionym zawieszeniem ma być kolejną realizacją obietnicy zawartej w sloganie „Przewaga dzięki technice”.

W Genewie Audi pokazało również crossover segmentu B pod nazwą Q2. Niewielkie auto ma wyposażenie instalowane w samochodach klasy premium. Mamy więc Audi virtual cockpit i wyświetlacz danych na szybie, a także cały pakiet systemów wsparcia kierowcy: system rozpoznawania niebezpiecznej sytuacji oraz inicjowanie pełnego hamowania, zależnie od prędkości, zmniejszającego lub całkowicie likwidującego ryzyko koli-



zji, tempomat adaptive cruise control z funkcją Stop & Go, asystent jazdy w korkach, asystent zmiany pasa ruchu, asystent utrzymania toru jazdy, rozpoznawanie znaków drogowych, asystent parkowania i asystent ruchu poprzecznego. Ceny samochodu, odpowiednio dla klasy premium, zaczynają się od 105 tys. złotych. ■

FIAT

Ostatnim sukcesem rynkowym Fiata był model 500 w najróżniejszych odmianach i konfiguracjach. W tym roku włoski producent przedstawił samochód z segmentu, w którym od zawsze czuł się najlepiej. Tipo był przełomowym dla wizerunku marki hatchbackiem w końcu lat 80. Po latach Fiat nawiązuje do sukcesu sprzed trzech dekad prezentując kompaktowego Tipo. Samochód z najbardziej popularnego segmentu początkowo produkowany był jako sedan, z czasem dołączyła wersja kombi. Auto wyposażone jest we wszystko, co niezbędne we współczesnych samochodach i ma, przy atrakcyjnej cenie, wszelkie dane, aby odbudować nieco nadwątlony wizerunek marki.

Inaczej sprawa wygląda z pokazanym w Genewie i potem w Poznaniu modelem 124 Spyder. Produkowany w oparciu o technologię i projekt Mazdy samochód designem nawiązuje do legendarnego modelu sprzed lat. Ten nad wyraz stylowy kabriolet ma silnik z przodu, napęd na tylne koła, świetne osiągi i znakomity wygląd. Wzbudzał ogromne zaintereso-

wanie i młodych i starszych miłośników sportowych samochodów, jednak sam producent nie bardzo wierzył, w to, że powszechne uznanie znajdzie swoje potwierdzenie w gotowości do nabycia. Zwłaszcza, że ten piękny samochód jest wyraźnie droższy niż bliźniacza Mazda MX-5. W sprzedaży pojawił się dopiero w drugiej połowie mijającego roku i, rzeczywiście, pod salonami FIAT-a kolejek nie było. ■



FORD

Poza Fordem Kuga, do trzydziestki kandydującej do nagrody Car of the Year trafiła inna nowość Forda, model KA+. Jest to nieco powiększona wersja najmniejszego modelu w ofercie tego producenta. Samochód ma stać się konkurencją w segmencie niewielkich, stosunkowo tanich pojazdów. Ford nie zamierza jednak konkurować niską ceną auta, a jego bogatym, standardowym wyposażeniem. Badania rynkowe są jednoznaczne: w Europie szybko rośnie sprzedaż samochodów właśnie w tym segmencie.

Konstruktorom udało się tak zaprojektować tego 5-osobowego hatchbacka, iż w swojej klasie wielkościowej daje pasażerom z tyłu najwięcej miejsca na nogi. Projektanci postawili w tym aucie przede wszystkim na wygodę oraz praktyczność. Jest więc stosunkowo duży bagażnik o pojemności 270 litrów (co najmniej dwie duże walizki) oraz 21 różnych schowków. Do dyspozycji pasażerów jest stacja dokująca MyFord Dock, która pozwala na zamoco-

wanie i naładowanie przenośnych urządzeń, jak telefony komórkowe czy systemy nawigacji satelitarnej. Wykończenie wnętrza KA+ nie jest luksusowe, ale bardzo praktyczne, z użyciem odpornych na zużycie materiałów tapicerskich. W nowym Fordzie montowana jest nowy silnik benzynowy 1,2 Duratec o mocy 70 oraz 85 KM. Deklarowane zużycie paliwa to ok. 4,9 l/100 km. ■



HONDA

Rewelacyjny wynik sprzedaży w Europie Honda zawdzięcza przede wszystkim crossoverowi HR-V. Pojawił się w 1998 roku, jednak zalety takich samochodów jeszcze nie były doceniane przez klientów w takim stopniu, jak dziś. Po siedmiu latach HR-V został więc wycofany z produkcji i dopiero w 2015 roku Honda zaprezentowała drugą wersję HR-V. Znacznie bardziej podobną do konkurentów, równie starannie wyposażoną, gwarantującą sukces handlowy.

Na tegorocznym salonie w Paryżu Honda pokazała kolejną odmianę Civic. Z tym samochodem japoński producent wiąże nadzieje na utrzymanie tendencji wzrostu liczby sprzedanych samochodów. Dziesiąta generacja tego modelu ma (obowiązkowo współcześnie) szereg systemów wspomagających kierowcę, starannie przemyślane i ergonomiczne wnętrze i mniej kontrowersyjny niż w poprzednich wersjach, wygląd. Tradycyjnie wysilone, wysokoobrotowe silniki spełniają wymagane normy emisji

i zużycia paliwa ze sporym zapasem. Sześciobiegowa manualna lub automat o dziewięciu przełożeniach przekazują napęd na przednie koła. Samochód trafi do sprzedaży w III kwartale przyszłego roku.

Wśród 30. samochodów w konkursie Car of the Year znalazła się Honda NSX - hybrydowy supersamochód o znakomitych osiągnięciach i wielkiej urodzie. ■



HYUNDAI

W czasie poznańskiego Motor Show Hyundai pokazał sedana pod nazwą Elantra. Przedstawiciele firmy mocno podkreślali fakt, że Polska impreza jest miejscem światowej premiery tego modelu. Dlaczego? Być może zdecydował charakter naszego rynku, na którym ponad 60% samochodów z salonów trafia do flot. A może to, że niezbyt popularne w Europie nieduże sedany sprzedają się całkiem nieźle? Nie-



ważne. Istotne jest to, że niebrzydkie, dobrze zaprojektowane i nowoczesne auto, które może świetnie sprawdzić się zarówno jako samochód flotowy, jak rodzinny, pokazano właśnie w Poznaniu.

Po prezentacji samochodu wodorowego iX Fuel Cell koreański producent pokazał pierwszy na świecie samochód, który może być wyposażony w jeden z trzech rodzajów napędu. Może być wyłącznie elektryczny, może być hybrydą z możliwością ładowania z gniazdka oraz może być hybrydą spalinowo-elektryczną. Ten pięciodrzwiowy kompakt jest kolejnym dowodem na to, że koreańscy producenci jest w stanie skutecznie konkurować z największymi producentami i to w dowolnej dyscyplinie. Ioniq jest tego dowodem. Podobny na pierwszy rzut oka do pierwszej hybrydy świata – Priusa, koreańskie auto niektóre rozwiązania ma wyraźnie lepsze.

Ioniq Hybrid kosztuje od 99 900 zł, z pięcioletnią gwarancją, dobrym wyposażeniem i świetnym dwusprzęgłowym automatem. ■

JAGUAR

Jaguar ze swoim nowym modelem, crossoverem F-Pace, wiąże spore oczekiwania. Nic dziwnego, bo to pierwszy tego typu model brytyjskiej firmy. Debiutujące w wyższej klasie auto po raz pierwszy w Polsce można było zobaczyć w marcu na Poznań Motor Show 2016. Został zbudowany na platfor-



mie IQ wykorzystywanej też w modelu XE. Marka Jaguar oznacza, iż mamy do czynienia z samochodem luksusowym o sportowym charakterze, a przy tym zachowującym szczególny, angielski styl. Jednocześnie wszystko uzupełnione jest o najnowsze technologie z asystentami wspomagania kierowcy, świetnym zawieszeniem, mocnymi silnikami i dbałością o każdy detal. Połączenie tradycji i nowoczesności Jaguar, pomimo faktu iż należy do hinduskiej firmy, zachował brytyjski charakter. Znalazł się wśród trzydziestu aut nominowanych do nagrody Car of the Year, jednak dziennikarze do grona siedmiu finalistów Jaguara F-Pace nie wybrali. Nie wydaje się, żeby producent z tego powodu wpadł w depresję... Nie wydaje się też, aby hinduski właściciel tej klasycznej marki wpadł w tarapaty finansowe. Wszak cena F-Pace z silnikiem 3.0 V6 300 KM, z napędem na obie osie i ośmiobiegowym automatem, rozpoczyna się od 316 tysięcy złotych. ■

KIA

W pierwszym kwartale do sprzedaży trafiła IV generacja Kia Sportage. Ten model jest jednym z filarów sukcesu koreańskiego producenta, nieco ponad 27% sprzedanych w Europie Kii to właśnie produkowany w słowackim zakładzie w Żylinie Sportage. Nie dziwi więc wielka staranność z jaką opracowano ostatnią odmianę pojazdu. Tym bardziej, że rynek crossoverów robi się coraz bardziej ciasny. W nowej wersji Sportage zastosowano lepsze materiały, zaimplementowano też najnowsze rozwiązania poprawiające komfort, funkcjonalność i wygodę kierowcy. Dołożono szereg systemów poprawiających bezpieczeństwo jazdy i łączność ze światem zewnętrznym. Nad stylizacją pracowało centrum designu we Frankfurcie, ale w ścisłej współpracy z studiami w koreańskim Namyang i w amerykańskim Irvine. Efekt wspólnej pracy podoba się i w Europie, i w Azji, i w Ameryce. Spora gama zmodernizowanych silników zestrojonych z przekładniami manualnymi lub automatycznymi poprawiła i tak satysfakcjonujące osiągi. Nie ma potrzeby



wspominać o tym, że normy Euro 6 spełnia każda z montowanych jednostek napędowych.

Spore oczekiwania firma wiąże też z czwartą generacją modelu Rio. Do sprzedaży w Polsce trafi na początku przyszłego roku. Projekt karoserii powstawał podobnie jak Sportage w trzech ośrodkach designu. ■

LAND ROVER



Polską premierę samochód miał w ubiegłym tygodniu na Warszaw Moto Show. Na razie okazję do jazdy tym samochodem mieli nieliczni, bowiem Discovery w salonach pojawi się dopiero w marcu przyszłego roku.

Legenda nadzwyczajnej sprawności zbudowana w rajdach Camel Trophy zobowiązuje, więc nowy Discovery został pomyślany tak, aby można było

przejechać najtrudniejszy teren. Inżynierowie zaprojektowali bardzo duży skok zawieszenia (50 cm), dużą głębokość brodzenia (90 cm), układ napędowy 4x4 z reduktorem. Do tego sprawdzony system sterowany elektronicznie Terrain Response. Jest jednak Discovery samochodem o bardzo starannie wykończonym wnętrzu. Wszystkie urządzenia elektroniczne, ekran dotykowy, sterowanie szeregiem funkcji na kole kierownicy, piękna tapicerka bardzo nie lubią wody i błota, natomiast rajd typu Camel Trophy to właśnie błoto, pył i woda. Trudno sobie wyobrazić mycie wnętrza Discovery V wysokociśnieniową myjką... Producent projektując najnowszego Discovery stworzył samochód dla współczesnego odbiorcy, wyposażając go we wszystko, co obecnie w samochodach segmentu premium być musi. Jest to więc bardzo komfortowy i nowoczesny SUV, którego posiadacz może, ale nie musi wjeżdżać w teren. Ale jeśli już wjedzie, to samochód pomoże z większości pułapek się wydostać. ■

MASERATI

Maserati Levante pokazano podczas salonu genewskiego, polska publiczność mogła zobaczyć samochód w czasie poznańskiego Motor Show. Levante to luksusowy SUV, który jest konkurencyjny dla Porsche, Cayenne. Maserati jest jednak znacznie droższe od niemieckiego konkurenta, ale też znacznie bardziej prestiżowa. Ceny samochodu, który dostępny jest od połowy roku, zaczynają się od 400 tysięcy złotych. Za to nabywca wie, iż spotkanie identycznego auta na drodze jest mało prawdopodobne.

Marka należy do koncernu Fiat Chrysler Automobiles, zatem nie powinno dziwić pokrewieństwo konstrukcji z Jeepem Grand Cherokee, jednak stylistycznie zachowuje cechy Maserati. W zespole napędowym, hamulcach, układzie kierowniczym wykorzystano rozwiązania z Ghibli i Quattroporte. Od nowa skonstruowano zawieszenie, które otrzymało możliwość elektronicznej regulacji. Wymienianie wszystkich układów i systemów w jaki wyposażono ten samochód nie ma większego sensu – jest wszystko, co we

współczesnych, luksusowych samochodach być powinno. A jeśli czegoś nie ma, to można zmówić. Trzylitrowe silniki turbo i biturbo napędzają auto za pośrednictwem 8-biegowego automatu. Napęd na cztery koła.

Levante znalazło się wśród trzydziestki nominowanej do tytułu Car of the Year, jednak nie zyskało uznania kwalifikującego auto do finału. ■



MERCEDES

Obok klasy S dla firmy ze Stuttgartu kluczową jest klasa E. Pokazany w minionym roku model z oznaczeniem kodowym W213 dzieli modułarną platformę MRA, na której dwa lata wcześniej powstał W205, czyli Klasa C. Wykorzystano w niej elementy z aluminium i wysokowytrzymałej stali, aby poprawić sztywność i trwałość konstrukcji. Po odpowiednim

przeskalowaniu platforma ta stała się szkieletem, na którym powstał Mercedes E. Auto poza wszelkimi cechami charakterystycznymi dla tej marki, czyli poczuciem komfortu i luksusu, elegancji wykończenia wnętrza, niewątpliwej urody, rozbudowanych systemów bezpieczeństwa i asystentów kierowcy, znakomitych osiągnięć i nienaganych własności trakcyjnych, jest też potwierdzeniem, że firma potrafi tworzyć samochody w pełni autonomiczne. Mercedes E może wykonać polecenia kierowcy będącego poza samochodem i nakazując za pomocą smartfona wykonanie manewrów drogowych. Oczywiście w mocno ograniczonym zakresie. W stosunku do poprzedniej wersji wszystko w nowym Mercedesie E jest „bardziej”: więcej miejsca wewnątrz, jeszcze bardziej wyszukane materiały, jeszcze więcej zapożyczeń z Klasy S. Samochód został doceniony przez dziennikarzy i znalazł się w finałowej siódemce konkursu Car of the Year. ■



NISSAN

We wrześniu w Paryżu, Nissan pokazał swoją nową broń w najpopularniejszym segmencie B, piątą generację Micry. Nowa Micra jest niższa, szersza i dłuższa od poprzedniczek, a także przestronniejsza w środku. W nowym modelu są nowe turbodoładowane silniki o zmniejszonej pojemności oraz pakiet rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo.

– Kiedy ponad 30 lat temu na rynku pojawiła się pierwsza Micra, zrewolucjonizowała segment małych hatchbacków i otworzyła nowy rozdział w historii Nissana. Piąta generacja jest tak samo rewolucyjna i rozbudza oczekiwania na to, co hatchback może i powinien zapewniać swojemu użytkownikowi – powiedział Carlos Ghosn, dyrektor generalny Nissan Motor Company. – Podążając śladami takich modeli, jak Qashqai czy Juke, najnowsza Micra wzmacnia pozycję Nissana jako lidera w dziedzinie projektowania samochodów. Zapowiadamy nią także nasz zamiar rywalizowania o miejsce na podium w europejskim segmencie B, największym i najbardziej konkurencyjnym segmencie małych samochodów na świecie.

Samochód wchodzi na rynek z turbodoładowanym trzycylindrowym silnikiem benzynowym 0,9l oraz z półtoralitrowym dieslem. Obydwie jednostki rozwijają moc 90 KM. Niebanalna linia nadwozia i świetne rozwiązania wewnątrz dały szansę rywalizacji o miano Samochodu Roku w finale konkursu Car of the Year 2017. ■



PORSCHE

Porsche to legenda, synonim sportowego samochodu, wzór, do którego porównuje się inne samochody. Porsche, to przede wszystkim model 911, zawsze w czarnym kolorze, najlepiej z czerwonym, skórzanym wnętrzem. Konieczne są sportowe detale, bezkompromisowe osiągi, ale też dyskretne i wyrafinowane akcenty np. herb marki na zagłów-

kach czy brzmienie silnika świadczące, że to Porsche właśnie. I żadnych kompromisów.

Mały SUV Porsche, Macan z przodu wydaje się mało nowatorski, trochę podobny do starszego brata, modelu Cayenne. Z tyłu agresywnie wyrzeźbione lampy. Całość jednak wygląda nieźle, choć jest nieco przysadzista i nienaturalnie poszerzona. Ma to sugerować moc i siłę. Wewnątrz dominuje doskonałej jakości naturalna skóra i z gustem dobrane dodatki; z przyjemnością dotyka się każdego detalu. Fotele z regulacją w 18 pozycjach, są bardzo wygodne, a kierownica z żebrowanymi ramionami o niedużym wieńcu doskonale dopasowuje się do naszych dłoni. Przycisków we wnętrzu Macana sporo, robią wrażenie. Dość szybko można się zorientować, który do czego służy. W Macanie niczego nie brakuje – wyposażenie seryjne jest kompletne. Kosztuje około 270 tysięcy.

W kwietniu wejdzie do sprzedaży Porsche 718 Boxster, kolejny model, który wpisuje się w tradycje firmy tworzącej sportowe samochody. ■



SEAT

Dla hiszpańskiego producenta Ateca jest bardzo ważnym modelem. To pierwszy SUV w historii marki, a jeśli jakiś producent nie ma w ofercie takiego właśnie samochodu, to tak, jakby ktoś nie korzystał z telefonu komórkowego. Do realizacji tego projektu Hiszpanie przygotowywali się od kilku lat. W końcu auto ujrzało światło dzienne. W czasie projektowania wykorzystano, co oczywiste, rozwiązania znane z Audi, Volkswagena czy Skody, jednak twórcy z Barcelony umieli nadać Atece charakterystyczne cechy Seata. Dopracowano nie tylko formę nadwozia, ale cały szereg detali wnętrza, a nawet odgłos zamykanych drzwi. Dostrojenie zawieszenia i układu kierowniczego miało sprawić, że prowadzenie jest zarazem pewne i komfortowe, miało być też charakterystyczne dla Seata. Jest, podobnie jak w wielu innych samochodach, bez zarzutu. Samochód wyposażony jest w cały zestaw ułatwień znanych z innych modeli koncernu VW, łącznie z Park Assist, otwieraniem



kłapy bagażnika stopą, ostrzeżeniem o przeszkodach w „martwym polu” czy widokiem z kamer 360°. Ceny samochodu rozpoczynają się od 80 tysięcy złotych, jednak dodatkowe wyposażenie, mocniejszy silnik czy skrzynia przekładniowa DSG, czy czterokołowy napęd Haldex5, mogą wywindować kwotę na dwukrotnie wyższy pułap. ■

SUZUKI

Kolejne modele Suzuki nigdy nie epatowały szczególnie pięknem, nie okupują też w Polsce w eksponowanych miejsc w rankingach sprzedaży. Niemniej marka ugruntowała wizerunek producenta solidnych, niezawodnych i zaawansowanych technicznie samochodów. Jednym z ważniejszych modeli w gamie Suzuki jest niewielki crossover. Stworzony



wspólnie z Fiatem SX-4 po radykalnej przebudowie zmienił się w SX-4 S-Cross zrywając związek z konstrukcją Fiata. W 2016 roku, po 3 latach od debiutu, Suzuki zdecydowało się na face lifting modelu SX-4 S-Cross. Auto charakteryzuje zostało przeprojektowane i zyskało charakterystyczny wygląd. Nie wszystkim się podoba, jednak na pewno będzie się wyróżniało. To efekt potężnego wlotu powietrza z pionowymi żebrami i reflektorów. Tył samochodu projektanci pozostawili niemal bez zmian. Poprawione wnętrze, lepsze materiały wykończeniowe i doładowane silniki benzynowe w zasadzie wyczerpują listę zmian. Podstawowa wersja wyposażona jest w silnik 1l, pięciobiegową przekładnię manualną. Jest klimatyzacja, zestaw Bluetooth, asystent ruszania pod górę. Żadnych rozpylaczy zapachów czy rozbudowanych asystentów kontroli trakcji, ale jest wszystko, co potrzebne w codziennym użytkowaniu. Producent postawił na prostotę, co może być dla wielu klientów sporym atutem. Zwłaszcza, że cena 67 tys. zł jest konkurencyjna. ■

TOYOTA

Ten samochód ma budzić emocje. Niby crossover, ale z mocno sportowym zacięciem. Ten sportowy charakter przede wszystkim nadaje bardzo odważna stylistyka nadwozia. Co prawda pojawia się skojarzenie z Nissanem Juke, ale to tylko odległe skojarzenie, które w żaden sposób nie szkodzi C-HR. Dziennikarze zgodnie podkreślają znakomite własności jezdne nowej Toyoty, prowadzi się świetnie. To duże osiągnięcie japońskich inżynierów, wszystkie współcześnie konstruowane samochody mają starannie zestrojone zawieszenia. W podstawowej wersji samochód wyposażony jest w silnik 1,2 l; wspomagany turbiną osiąga moc 115 KM. W opcjach jest bezstopniowa przekładnia CVT, napęd na 4 koła i napęd hybrydowy taki sam, jak w Priusie. Standardowe wyposażenie zawiera pakiet systemów bezpieczeństwa Toyota Safety Sense (układy wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia, wykrywania pieszych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa, aktywny tempomat i automatyczne światła drogowe).

Wersja hybrydowa będzie musiała konkurować z koreańską nowością, Kia Niro. Technologicznie oba samochody są podobne, jednak ze wskazaniem na... Niro. Ceną ten ostatni model wygrywa zdecydowanie. Oba samochody znalazły się w trzydziestce, ale tylko Toyota zastała zakwalifikowana do finału konkursu Car of the Year. ■



VOLVO

Od sześciu lat Volvo należy do chińskiego holdingu Geen, jednak ani produkcja, ani centra konstrukcyjne nie zostały przeniesione do Państwa Środka i szwedzcy projektanci mają swobodę działania przy tworzeniu kolejnych modeli. Po znakomicie przyjętym XC90 producent pokazał kolejny model (w wersjach kombi V90 i sedan S90) oparty

na tej samej platformie konstrukcyjnej Scalable Product Architecture. Obie odmiany nadwozia imponują elegancką, pozbawioną udziwnień linią. Tradycyjne w Volvo są bezkompromisowe rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa. Tu jednak trudno coś nadzwyczajnego wymyślić, konkurenci również z pietyzmem traktują zagadnienia związane z bezpieczeństwem. Pewnym wyróżnikiem jest (poza wszelkimi stosowanymi też w innych markach rozwiązaniami) jest system rozpoznawania i reagowania na zwierzęta na drodze i poboczach.

Volvo S90/V90 może być wyposażone w dwulitrowy silnik Diesla D4 (190 KM) lub D5 (220 KM) oraz benzynowe T5 (254 KM) T6 (320 KM). Najwięcej mocy gwarantuje napęd hybrydowy T8 (320 + 80 KM). Moc przenoszona jest za pomocą ośmiobiegowego automatu. Napęd wyłącznie na przednią oś można otrzymać z silnikiem D4, pozostałe wersje mają napęd na obie osie. Samochód jest finalistą konkursu Car of the Year. ■



iauto^{polska}

WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski,
Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski,
Andrzej Dąbrowski, Anna Dziejic,
Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej
Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz
Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc,
Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej
Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca,
Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub
Żołądowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl