

magazyn

# iauto

Wydanie 1

**AUDI TT**  
jako test przyszłości

**SUKCES**



**R**edaktor naczelny nowego pisma w artykule otwierającym (wstępniaku) pisze zazwyczaj, że oddaje w ręce Czytelników pierwszy numer magazynu, w nadziei... I tak dalej.

Ja tego nie napiszę. Nie da się oddać w niczyje ręce iAUTO, bo to miesięcznik, który trafia na ekrany. Nie ma zadrukowanego papieru, więc i w ręce nie ma co wziąć – oprócz smartfona czy tabletu, które i tak często trzymacie w dłoniach. Nie mamy też nadziei, że wydawnictwo spotka się z życzliwym przyjęciem. Jesteśmy tego pewni. Nie, to nie jest arogancja.

Zespół, który tworzy iAUTO to dziennikarze, którzy o samochodach wiedzą dużo (choć, oczywiście, nie wszystko), współczesną i dawną technikę podziwiają i rozumieją, a ludzi tworzących bogaty świat motoryzacji znają, cenią i szanują. Samochody kochamy, co wcale nie oznacza bezrefleksyjnego zachwytu wszystkim, co oferuje przebogaty rynek. Piszemy, mówimy o samochodach i pokazujemy je od lat, ale wciąż mamy pasję i ciekawość odkrywania tego magicznego świata. Pasjonują nas przepiękne i absurdalnie drogie samochody tak samo, jak te najtańsze i najprostsze, fascynują nowe technologie ale i zapomniane konstrukcje.

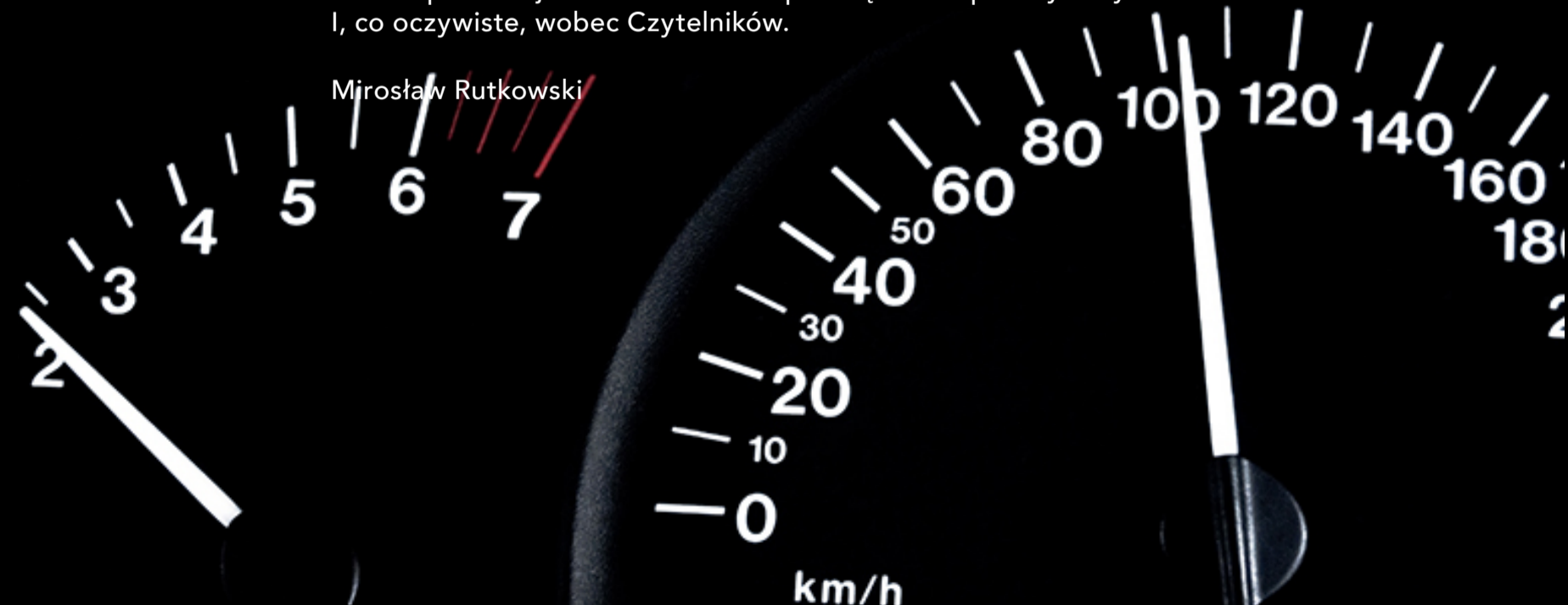
Jednak najważniejsi są ludzie, którzy samochody tworzą, z nich korzystają i je naprawiają. Z podziwem obserwujemy kierowców szybko jeżdżących po prostych i po zakrętach na torach wyścigowych lub pędzą po zamkniętych odcinkach specjalnych i z satysfakcją obserwujemy tych, którzy bezpiecznie dojeżdżają do celu. Cieszą nas nowe drogi – bardzo cieszą. Ale nie zawsze ich oznakowanie i rozwiązania inżynierii ruchu nam się podobają. Uważnie śledzimy poczynania twórców prawa, wszak od przepisów zależy sytuacja producentów, importerów, sprzedawców czy użytkowników samochodów. Prawem regulowane są koszty użytkowania samochodu, ułatwienia (lub utrudnienia) w rozwoju gospodarczym kraju i stan portfeli poszczególnych obywateli. Od jakości prawa i jego mądrego stosowania zależy też bezpieczeństwo na drogach.

Jesteśmy dziennikarzami, dlatego obserwujemy, poznajemy, staramy się zrozumieć to, co dzieje się wokół nas. Po czym słowem pisany i mówionym, obrazem fotograficznym i filmowym opowiadamy co, jak, kiedy i dlaczego. Z przekonaniem, że nasza opowieść jest wartościowa. Z pokorą wobec pokazywanych ludzi i ich dzieł.

I, co oczywiste, wobec Czytelników.



Mirosław Rutkowski



### Prezentacje

**Alfa Romeo Giulia 1,3 GT Junior - str. 4**

**Audi TT - str. 9**

### Technologie

**Parrot - str. 22**

### Wydarzenia

**70. Rajd Polski - str. 16**

**Formuła 1 - str. 20**

### Rynek

**Nowe lepsze, starych więcej - str. 24**

### Opinie

**Wielki brat - str. 26**

**Bez dachu? Czemu nie... - str. 27**

**Jestem donosicielem - str. 42**

### Prawo

**Droga od B do A - str. 28**

### Wywiad

**Autodetailing - str. 32**

### Turystyka

**Zakręcenie Bugiem - str. 34**

**You made it! - str. 38**



# BELLA

znaczy

# piękna

TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

**N**iby samochód od swojego powstania zasadniczo się nie zmienił. Ma cztery koła, kierownicę, silnik i skrzynię biegów. Ale obecnie podstawowe podzespoły jawią się niemal jedynie jako dodatek do rozbudowanych układów audiowizualnych, systemów sterowania zawieszeniem, hamulcami, kierunkiem jazdy, elektronicznego nadzoru i kontroli auta jako całości i poszczególnych jego elementów. No i zachowań kierowcy. Współcześnie samochód traktowany jest głównie jako środek transportu, dlatego przede wszystkim ma być bezpieczny, wyba-

czać, a niekiedy poprawiać błędy kierowcy i zapewniać stosowny komfort.

**Optymalizacja kosztów**, unifikacja narzędzi projektantów, rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów oraz masowa produkcja spowodowały, że nie tylko poszczególne modele, ale wręcz marki straciły wiele ze swego indywidualnego charakteru. Tylko dojrzały samochód z ubiegłego wieku może być realizacją marzeń, odwołaniem do legendy, sentymentalnym powrotem do przeszłości, wyzwaniem dla mechaników, wyznacznikiem statusu czy inwesty-

cją, a najczęściej wszystkim tym jednocześnie. Zwłaszcza gdy ma swoje lata, urodą zachwyca, a z danym modelem czy marką wiąże się szereg anegdot i pasjonujących opowieści. Niemal wszystkie samochody z ubiegłego wieku wyróżniają się (a często fascynują) linią nadwozia, osiąganiami czy rozwiązaniami konstrukcyjnymi, a poszczególne modele trudno pomylić z innymi. Od dziesięcioleci fascynują i uwodzą, wśród nich Alfa Romeo. Niczym szczególnym się w tym legendarnym towarzystwie nie wyróżnia; jest równie legendarna, ma wspaniałą historię,

sukcesy w sporcie samochodowym, a z aut zdobnych w charakterystyczny znak Alfya Romeo można stworzyć wspaniałą i bezcenną kolekcję. W takiej kolekcji znaleźć by się musiała Giulia. Produkowana była w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w kilku odmianach nadwozia. Auto zapisało się w historii polskiego sportu dzięki sukcesom jakie w mistrzostwach rajdowych i wyścigowych osiągał Lelio Lattari, „polski” Włoch, którego dyplomatyczne, sportowe, biznesowe i osobiste przygody spletają się w arcyciekawą historię. Ale to inna opowieść.

**Prezentowana Alfa Romeo Giulia 1,3 GT Junior (1,6 GT Junior)** jest własnością dziennikarza zajmującego się tematyką motoryzacyjną,

wielokrotnego mistrza Polski w rajdach i wyścigach samochodowych, inżyniera i mechanika samochodowego. Kupując auto od osoby zawodowo zajmującej się handlem samochodami nabywca sądził, że doprowadzenie auta do stanu kolekcjonerskiego zajmie miesiąc, po oglądnięciu w garażu miało to zająć dwa do trzech miesięcy, okazało się, że minęło dwa i pół roku zanim całość renowacji można było uznać za skończoną. No, prawie skończoną. Jeszcze synchronizatory w skrzyni biegów wymagają pomocy, jeszcze silnik poci się olejem z wyczerpania, powłoka lakiernicza wymaga dopieszczenia, trzeba usunąć drobne defekty tapicerki... Dziś to czteromiejscowe, dwu-

drzwiowe coupé z silnikiem umieszczonym nad przednią osią cieszy swą niepowszednią urodą. Napęd przekazywany jest przez pięciobiegową skrzynię przekładniową na koła osi tylnej, drążek zmiany biegów umieszczono na tunelu,

dość wysoko. Wyposażenie samochodu, zwłaszcza według dzisiejszych standardów, jest skromne, nie ma wspomaganie układu kierowniczego, radio jest wyposażeniem dodatkowym (w tym egzemplarzu nieoryginalne, ale „z epoki”), a jedyne luksusy to otwierana pokrętem trójkątna szyba

w drzwiach, też pokrętem regulowana wysokość zagłówek i samozwijające się pasy bezpieczeństwa. I spryskiwacz szyb, z pompką uruchamianą →→





nogą. Tarczowe hamulce (wspomaganie hydrauliczne) na kołach obu osi świadczą o nowoczesnej (wówczas) technologii przyjętej przez konstruktorów samochodu.

**Gulia, w każdej z wersji,** miała charakter samochodu sportowego. Dobre i bardzo dobre osiągi (zależnie od silnika: 1300, 1600, 1750 lub 2000) i typowe dla Alfy zalety zawieszenia sprawiały, że samochód nie tylko jednoznacznie kojarzył się jako sportowy, ale też rzeczywiście sprawdzał się na ówczesnych trasach rajdowych i torach wyścigowych. Obecny właściciel prezentowanej Gulii rozpoczynał swoją przygodę ze sportem samochodowym w 1977 roku, gwiazda Lattariego świeciła wówczas pełnym blaskiem, a jego Alfa Romeo była przedmiotem marzeń. Pytany o powody zakupienia właśnie tego samochodu wymienia nazwisko włoskiego mistrza Polski i oczywisty sentyment do Gulii.

– Szukałem samochodu, klasyka. Nie jestem zadeklarowanym „alfistą”, ale tę markę lubię trochę bardziej niż inne. Samochód ma stosunkowo prostą kon-

strukcję, wszystkie naprawy i remonty mogę więc robić samodzielnie. Wyzwaniem okazała się naprawa karoserii, zwłaszcza w miejscach trudno dostępnych. Na przykład rdza prawie zjadła mocowanie górne tylnego amortyzatora; tam jest zamknięty profil złożony



z czterech elementów. Całość trzymała się na zewnętrznej obudowie. Tych elementów nie można kupić, a miejsce jest bardzo ważne dla samonośnej konstrukcji samochodu. To tylko jeden z przykładów. Kiedy ją kupowałem to wyglądała całkiem dobrze. Dopiero przy dokładnej kontroli podniesionego samochodu okazało się, że nie jest źle, ale bardzo źle.

Przygotowując auto do sprzedaży ktoś poszedł po bandzie, zostało ono przygotowane tak, aby zrobić wrażenie; progi wymienione, całość polakierowana. Ale tylko z zewnątrz; progi wewnętrzne, podciagi, podłoga, nadkola... To była jedna katastrofa. Do tego lakier zgroza – czarny

metallic. Tych samochodów nigdy nie pokrywano takim lakierem. Akurat ta fabrycznie była w kolorze błękitnym, ale ktoś to zmienił. Ja zostawiłem czarny, w takim Gulia Junior była sprzedawana. Przedtem jednak musiałem praktycznie „zrobić doktora” z prac blacharskich i spawania. Część reperatur kupiłem, większość jednak, po kawałku, robiłem samodzielnie. W Europie Gulia jest bardzo lubiana i popularna, wszystkie części, reperaturki karoserii, detale ozdobne można kupić. Oczywiście nie w Polsce i drogo. A nawet bardzo drogo. Dla-

tego wiele fragmentów blach mozolnie wycinałem według kartonowego wzorca, następnie dokładnie młotkiem profilowałem tak, aby nie różniły się od pierwowzoru. Potem było wspawanie, szlifowanie, podkład, szpachla, podkład, lakier... W każdym, najlepszym nawet warsztacie taka metoda naprawy →→





karoserii doprowadziłaby do plajty. Ja mogłem sobie pozwolić na mozolne i dokładne przymierzanie, wycinanie, odtwarzanie, profilowanie i spawanie każdego fragmentu tak, aby był technicznie stuprocentowo sprawny i wizualnie nie różniący się od oryginału. No i teraz mam satysfakcję, piękny samo-



chód bardzo dobrze zrobiony, to co pozostało to praktycznie bieżące naprawy. Teraz tylko muszę o nią dbać, a z roku na rok moja Alfa Romeo Giulia Junior GT 1,6 będzie coraz bardziej wartościowa, również materialnie.

Alfa Romeo Giulia była produkowana od roku 1962. Ten sportowy samochód wytwarzany był w wielu wersjach nadwoziowych z podstawowym czterodrzwiowym sedanem, Alfą Romeo Giu-

lia Saloon 1600 TI. Silnik o pojemności 1600 cm<sup>3</sup> pozwalał rozpędzić auto do 165 km/h i osiągnąć prędkość 100 km/h w ciągu 14,7 s. Gulia GT Junior miała nieco mocniejszy silnik i mniejsze opory powietrza, i osiągała w zależności od rocznika 182 – 183 km/h. W prezentowanym egzemplarzu pomiar przy pomocy programu GPS na tablet wykazał osiągnięcie 100 km/h w czasie ok. 12 s. To na owe czasy były bardzo dobre osiągi. Pierwszą Gulią z nadwoziem coupé była 1600 Sprint GT w 1963 roku, odmiana Junior powstała trzy lata później i produkowana była do 1976. Nadwozia dla tego modelu projektowane były przez Bertone, Pininfarinę czy Zagato.

Od 1986 roku Alfa Romeo należy do Fiata. Niektórzy uważają, że to był koniec prawdziwej Alfę Romeo, ale wciąż posiadacze samochodów tej marki przy zakupie kierują się bardziej emocjami, niż



racjonalną kalkulacją. Wierni marce, do swoich Alf mają stosunek uczuciowy, nazywając je bella, czyli piękna. Ale też nie ma się co dziwić, nawet współczesne modele projektowane są tak, aby – na ile to możliwe – zachować charakterystyczne cechy marki. Alfa zawsze była piękna i sportowa, trochę niegrzeczna i bardzo powabna... ■



TEKST: JERZY DYSZY  
ZDJĘCIA: JERZY DYSZY, AUDI

Samochód niszowy to taki, który choć atrakcyjny, jest zazwyczaj ignorowany przez „zwykłych” użytkowników. Audi TT jest tego typowym przykładem. Producent włożył wielką pracę, by wcisnąć to interesujące i całkiem użyteczne auto w segment rynku, który w Polsce prawie nie istnieje.

Audi TT, choć wywodzi się od niezwykle popularnych VW Golfa/Audi A3, stało się stopniowo polem doświadczalnym dla nowych, przyszłościowych technologii. Samochód w swej pierwszej wersji, która pojawiła się w roku 1998, miał być tylko pseudosportową gałęzią rodziny kompaktów, produkowanych masowo przez koncern VW/Audi. W rzeczywistości owa pierwsza generacja TT zyskała status auta do pewnego stopnia damskiego, ze względu na specyficzną stylizację. Ale konstrukcja tamtego samochodu, gdy się jej bliżej przyjrzeć, nie różniła się wiele od ówczesnych Golfów w lepszych wersjach silnikowych i dostępnych opcjonalnie z bardziej zaawansowanym układem napędowym (dołączane 4x4).

Już druga generacja TT, z roku 2007, stała się uniwersalnym i niezwykle nowoczesnym coupe 2+2, które zaskakiwało przede wszystkim konstrukcją nadwozia, opartego na trady-

cyjnej stalowej platformie, ale wyposażonego w aluminiowe elementy konstrukcyjne i poszycia. Tę trudną, w pewnym sensie hybrydową technologię Audi zastosowało oficjalnie po to, by prawidłowo wyważyć samochód i zmniejszyć jego masę. Oczywiście oba te cele w pewnym stopniu osiągnięto, ale naprawdę chodziło przecież o to, by w niszowym produkcie badać skutki łączenia różnych materiałów, a przy okazji wesprzeć się marketingowo tym nietypowym rozwiązaniem. Pamiętajmy bowiem, że Audi od dłuższego czasu krąży wokół tematu „aluminiowy samochód”, czasami z sukcesem (aluminiowe nadwozie ASF – Audi Space Frame w kolejnych generacjach drogiego A8, czy zaawansowane ASF w sportowym R8), a czasami bez sukcesu (inne wcielenie ASF w całkowicie aluminiowym A2 z segmentu B, gdzie zysk ze zmniejszenia masy nie zrównoważył wysokich kosztów produkcji). ➔➔

Niedawno przedstawiona trzecia generacja TT idzie pod tym względem znacznie dalej. Samochód niewiele zmienił się stylistycznie, więc można by go ocenić jako tzw. face-lift poprzedniej wersji. Ale rzeczywistość jest inna – pozostawiając podobny do poprzedniego schemat konstrukcyjny, użyto całkiem nowego nadwozia, silników nowej generacji, zmodyfikowanego układu napędowego i wreszcie do pewnego stopnia rewolucyjnego wyposażenia elektronicznego. Z drugiej strony auto nie ma napędu elektrycznego ani hybrydowego i patrząc od strony użytkownika jest całkiem normalne. Inaczej mówiąc, wyznacza realny kierunek rozwoju konstrukcji samochodów popularnych, o ile producent nie musi za bardzo liczyć się z kosztami sprzedaży. Tu mała dygresja – właśnie koszty sprawiają, że nowe TT, podobnie jak poprzednie, będzie rzadkim widokiem na naszych drogach. Co z tego, że technicznie doskonałe, zaawansowane technologicznie, kiedy drogie, a przy tym ma tylko troje drzwi i bardzo mało miejsca na tylnych siedzeniach. Dla Polaków, z rynkowego punktu widzenia, porażka.

Wracając jednak do rzeczy, zajmijmy się technologiami.

### Po pierwsze, nadwozie

Nacisk na zmniejszanie emisji spalin (a właściwie CO<sub>2</sub>), wymusza nie tylko rozwój silników i układów napędowych, ale też zmniejszanie masy aut. To trudne, bo kłóci się z bezpieczeństwem biernym oraz dążeniem do ciągłego wzbogacania wyposażenia. Oczywiście najlepszym rozwiązaniem byłoby konstruowanie wszystkiego z laminatów z włókien węglowych, ale przy produkcji masowej koszty wytwarzania (a nie samego materiału) całkowicie na to nie pozwalają. Kiedyś myślano, także w Audi, że najlepszą odpowiedzią będzie aluminium. Ale znowu – technologia produkcji całego nadwozia ze stopów tego metalu, choć opanowana, nie chce tanieć. I co ciekawe, zyski wynikające ze spadku masy wobec nadwozi stalowych, nie są takie na jakie liczone. Dokładniej mówiąc są one spore, rzędu kilkunastu proc., ale wobec konieczności utrzymania sztywności i kontrolowanej odkształcalności poszczególnych partii nadwozia, okazuje się, że w niektórych obszarach, aluminium nie daje istotnej przewagi. Wynika to z faktu, że bardzo do przodu posunęły się technologie materiałowe, a także sposoby konstruowania nadwozi.

Obecnie nawet w tradycyjnie produkowanych autach bardzo wiele elementów wykonywanych jest ze stali



(blach czy profili) o podwyższonej wytrzymałości, czyli w kontrolowany sposób ulepszanych cieplnie. Ponadto pojawiły się technologie produkcji elementów z blach o zmiennej grubości. W efekcie, w zależności od potrzeb, niektóre elementy mogą być wzmocnione bez zwiększania masy, zaś wiele z nich można skonstruować z lekkich, lecz wytrzymałych i odpowiednio odpornych komponentów. Dodajmy do tego powszechnie stosowane laserowe łączenie blach, co ułatwia uproszczenie konstrukcji i procesu wykończenia nadwozia, a wreszcie doskonałość współczesnych zabezpieczeń antykorozyjnych, co także zmniejsza masę. Aluminium nadal ma w niektórych obszarach przewagę i są to główne elementy konstrukcyjne karoserii, które można precyzyjnie odlewać, oraz swobodne poszycia zewnętrzne, które nie muszą przenosić istotnych obciążeń.

W rezultacie dobrze skonstruowany samochód powinien być stalowo – alumini-



niowy, o ile oczywiście dostępne są skuteczne technologie łączenia tych materiałów (nitowanie, klejenie, skręcanie, izolacja obu materiałów).

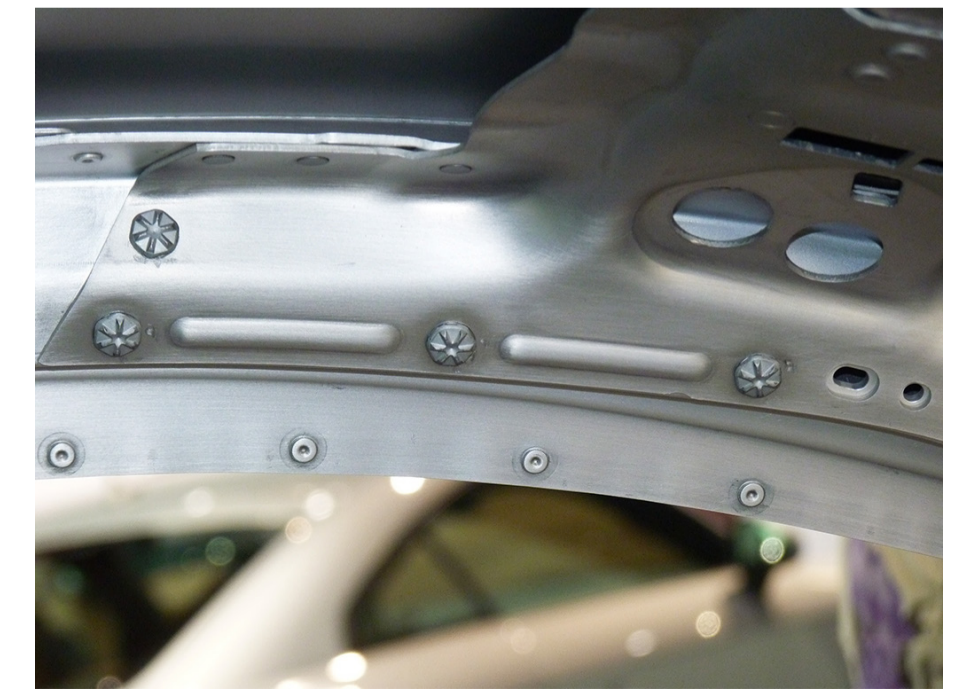
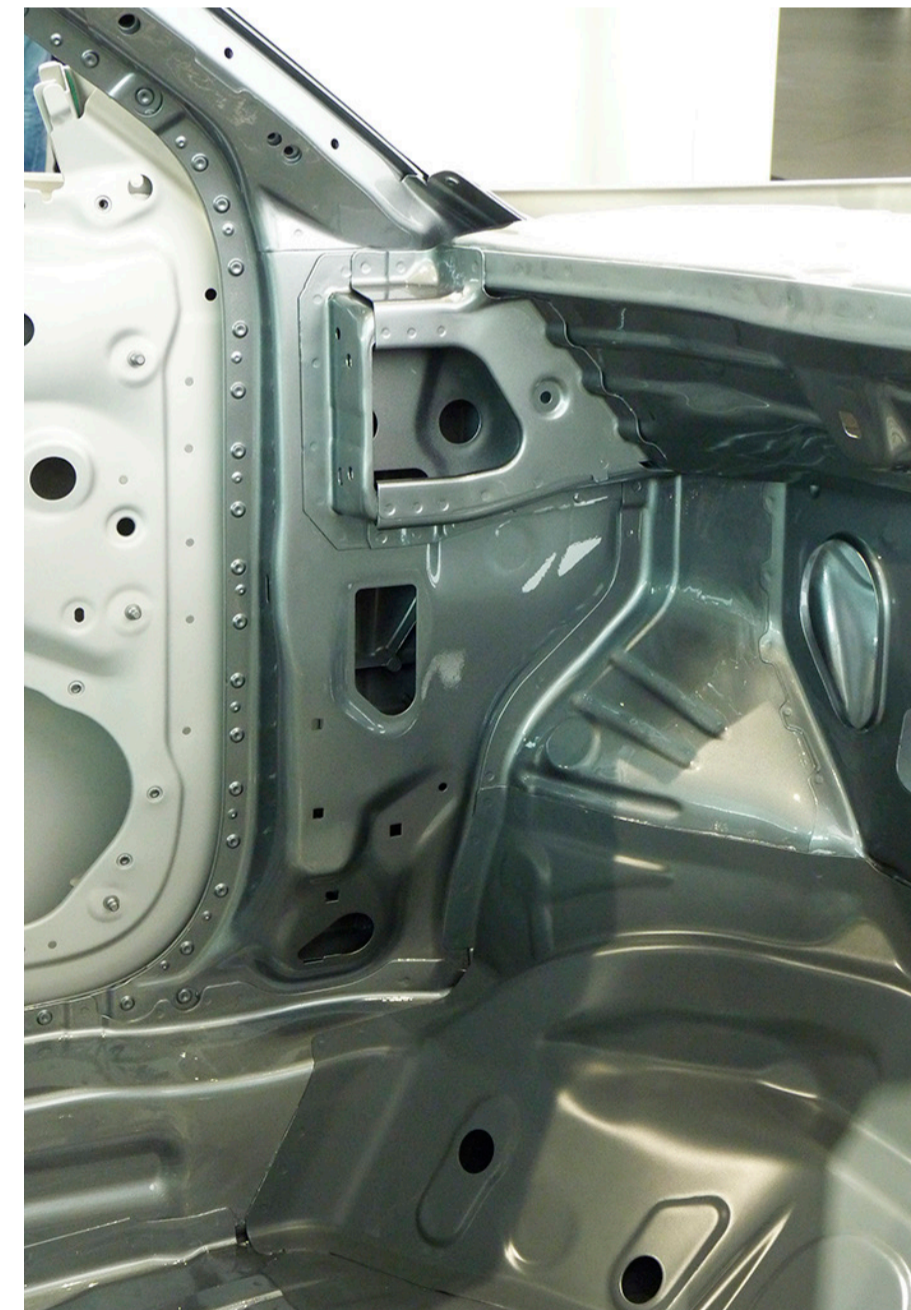
I takie właśnie jest nowe audi TT – skonstruowane na nowej platformie dla „średnich” samochodów koncernu zwanej MQB, ze stalową podłogą i jej przyległymi profilami, ale z przestrzenną klatką z profili i odlewów aluminiowych, oraz z prawie wszystkimi poszyciami z aluminium. Dzięki temu auto, choć na pewno nie gorzej wyposażone i mniejsze od poprzednika, jest od niego lżejsze (w porównywalnej wersji) o co najmniej 50 kg. To bez wątpienia jest właściwy kierunek rozwoju, skoro np. nowy Mercedes C-Klasa (debiut na przełomie zeszłego i tego roku), produkowany jeszcze bardziej masowo, ma częściowo podobną konstrukcję nadwozia. Audi TT trzeciej generacji wzorem swoich poprzedników pozostało niewielkim samochodem segmentu C (kompaktowym). Długość nadwozia wynosi 418 cm, rozstaw osi 251 cm, zatem



ilość miejsca w kabinie wrosła nieznacznie, a charakter 2+2 został zachowany. Pojemność i tak już sporego bagażnika (trzeba przecież zmieścić sprzęt sportowy, np. po złożeniu oparcie siedzeń – torby z kijami golfowymi) powiększono, ale też kosmetycznie, do 305 litrów.

Tak jak poprzednio, tak i na nowej platformie MQB, Audi TT ma z przodu zawieszenie kolumnowe MacPherson, a z tyłu wielowahaczowe. Tradycyjnie dla firmy, i tu część elementów wykonano z aluminium. Audi TT trzeciej generacji wzorem swoich poprzedników pozostało niewielkim samochodem segmentu C (kompaktowym). Długość nadwozia wynosi 418 cm, rozstaw osi 251 cm, zatem ilość miejsca w kabinie wrosła nieznacznie, a charakter 2+2 został zachowany. Pojemność i tak już sporego bagażnika (trzeba przecież zmieścić sprzęt sportowy, np. po złożeniu oparcie siedzeń – torby z kijami golfowymi) powiększono, ale też kosmetycznie, do 305 litrów.

Tak jak poprzednio, tak i na nowej platformie MQB, Audi TT ma z przodu zawieszenie kolumnowe MacPherson, a z tyłu wielowahaczowe. Tradycyjnie dla firmy, i tu część elementów wykonano z aluminium. →





dzisiaj downsizingu, a więc na użycie mniejszego silnika, ale o lepszych nawet parametrach.

Warto parę słów powiedzieć o podwójnym układzie wtryskowym benzyny. Rozwiązanie to pozwala zoptymalizować osiągi, zużycie paliwa i emisję szkodliwych składników spalin przy różnych obciążeniach silników. Typowy dla Audi i VW, konwencjonalny wtrysk bezpośredni benzyny poprawia tu współpracę z turbodoładowaniem. Wykorzystuje się w tym przypadku korzystny efekt wewnętrzznego chłodzenia komory spalania, co pozwala na pozostawienie bardzo wysokiego (jak na turbo) stopnia sprężania, rzędu 9:1-10:1, zależnie od wersji silnika. To wspiera efektywne uzyskiwanie wysokich mocy maksymalnych, jednak w normalnym ruchu drogowym te moce wykorzystujemy rzadko i silnik musi pracować ekonomicznie oraz „czysto” głównie przy niewielkich obciążeniach. W takim przypadku potrzebne jest dobre przygotowanie mieszanki, zawirowanie jej i skuteczne wymieszanie oraz odparowanie. A to następuje efektywniej gdy paliwo wtrysnięte jest tradycyjnie, do kolektora dolotowego, czyli ma ono kontakt z powietrzem na dłuższej drodze. O wyborze sposobu działania kombinowanego systemu wtrysku w każdej chwili decyduje oprogramowanie komputera sterującego.

Podwójny system wtrysku nie jest światową nowością, ale stosuje się go na razie rzadko, ze względu na naturalnie większe koszty. Jest to jednak wskazówka, w którą stronę może pójść rozwój popularnych silników benzynowych, jeżeli mamy liczyć na dalsze kilkuprocentowe ograniczenie emisji

### Po drugie, silniki i napęd

Istotne zmiany zaszły w palecie silników. Na razie zrezygnowano z najmocniejszej w poprzedniej generacji jednostki pięciocylindrowej, a w ofercie znajdują się trzy czterocylindrowe, turbodoładowane silniki 2.0 16V. Jeden z nich ma zapłon samoczynny (184 KM), a dwa są benzynowe (TFSI 230 i 310 KM), z kombinowanym wtryskiem bezpośrednim i pośrednim, do kanału dolotowego. Szczególnie gdy chodzi o najmocniejszą jednostkę, przeznaczoną do wersji oznaczonej symbolem TTS, wygląda to na zastosowanie tak modnego



i zużycia paliwa: turbodoładowanie + downsizing + podwójny wtrysk. Warto dodać, że według badań przeprowadzonych na jednej z polskich uczelni technicznych, rozwiązanie to daje wymierne korzyści także w przypadku nowoczesnego, małego silnika bez turbodoładowania, zatem producenci silników benzynowych nie powiedzieli jeszcze ostatniego słowa. Oba silniki benzynowe dostępne w TT stosują też szereg kolejnych technologii zwiększających sprawność spalania, np. aktywne zarządzanie systemem chłodzenia, który w inny sposób podaje ciecz chłodzącą do głowicy a w inny do kadłuba, oraz zaawansowany układ EGR (recyrkulacji chłodzonych spalin) pracujący przy niskich obciążeniach.

Skrzynie biegów nowego TT są tak jak poprzednio manualne lub zautomatyzowane, dwusprzęgłowe, w każdej wersji sześciobiegowe. Dostępny jest napęd przedni oraz dołączany Quattro. Obecnie usprawniono sprzęgło łączące (w zależności od sytuacji na drodze) tylny most napędowy z przednim. Jest to urządzenie sterowane hydraulicznie, o zmniejszonej masie, teraz z wysokociśnieniową „szybką” pompą hydrauliczną, ale bez akumulatora ciśnienia.

### Po trzecie: elektronika, która rządzi wszystkim

Nowa wersja TT jest też polem doświadczalnym dla rozwiązań z zakresu elektroniki i tzw. kontaktu człowieka z maszyną, czyli interfejsu. Najważniejszą nowością jest całkowicie cyfrowy zestaw zegarów, pozbawiony choćby jednej mechanicznej, ruchomej części. Takie rozwiązania

pojawiały się już wcześniej, ale tu widzimy najwyższy stopień integracji – wyświetlacz jest tylko jeden, ale obsługuje on wszystko co może interesować kierowcę i pasażera. Pojedynczy ekran LCD ma kształt taki, jakiego spodziewamy się po klasycznym zestawie zegarów. Dodatkowo dołączono do niego kilka klasycznych diodowych kontrolki i nic więcej. Wykorzystano przy tym pełnię możliwości, jakie daje użycie wyświetlacza – to co widzi kierowca można zmieniać w sposób absolutnie dowolny.

Monitor użyty w TT ma przekątną 12,3 cala, ale kierowca nie widzi typowego prostokąta, a pole ograniczone klasyczną ramką „zegarów”. Zaprogramowano dwie podstawowe, dowolnie wybierane przez kierowcę wersje grafiki – tradycyjną, z dwoma dużymi zegarami, oraz informacyjną, wykorzystywaną do sterowania nagłośnieniem, telefonem, czy nawigacją. Wtedy mapa wyświetla się na całej powierzchni zestawu przyrządów, a „zegary” stają się znacznie mniejsze i nie zastępują istotnych informacji. Trzecia wersja „zegarów” dostępna jest w TTS (z silnikiem 310 KM), w tym przypadku centralne miejsce na ekranie zajmuje duży obrotomierz.

Warto podkreślić podobieństwo elektronicznej tablicy przyrządów TT do wersji klasycznej, z normalnymi, mechanicznymi zegarami. Posłużono się tu grafiką 3d generowaną przez czterordzeniowy procesor Nvidia Tegra, zaś program graficzny 3d wykorzystujący różne efekty specjalne upodobił płaski obraz do widoku klasycznych zegarów, stworzono specjalnie do tego zastosowania. →→



Ekran (nie dotykowy) ma rozdzielczość 1440 x 540 pikseli, co wystarcza do tworzenia złudzenia, że wyświetlane elementy są trójwymiarowe. Pod wieloma względami przyrządy TT upodobniły się do popularnych smartfonów i tabletów. Przewijanie list licznych menu wykorzystuje symulację bezwładności, elastyczności i tłumienia ruchu „nośnika” na którym pojawia się obraz. Natomiast kolory wyświetlanych elementów, a w szczególności „zegarów”, są bardzo zbliżone do stosowanych przez Audi w tradycyjnych tablicach – białe cyfry i litery, czarne cyferblaty oraz czerwone wskazówki, względnie szary cyferblat i białe wskazówki na sportowym

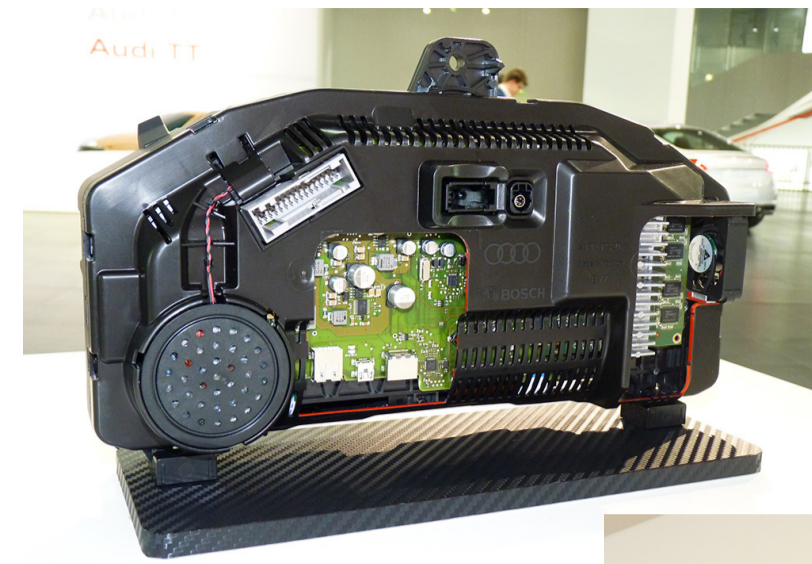
ekranie TTS. W odpowiednich momentach poszczególne menu wyświetlane są na tłach tradycyjnie stosowanych przez Audi (np. pomarańczowe dla mediów czy zielone dla telefonu). Tylko kilka informacji, w tym temperatura zewnętrzna, temperatura silnika, poziom paliwa, drogomierz i zegar, wyświetlane są na stałych miejscach na dole tablicy przyrządów lub obsługiwane przez diody LED. Całość wygląda całkiem tradycyjnie i nie straszy zbyt nowoczesną formą.

Samochodowa tablica przyrządów nie wymaga szybkiego odświeżania, ale np. wskazówka obrotomierza wyświetlana jest z częstotliwością 60 obrazów na sekundę, co pozwala jej

poruszać się wystarczająco płynnie.

Jeżeli chodzi o interfejs – przycisk sterujący przełączaniem trybów pracy znajduje się na lewym ramieniu kierownicy i ma być obsługiwany „bezwzrokowo”. Praca z ekranem polega na obserwacji kursora oraz wskaźników, strzałek i animacji. Jednak kolejnym elementem, który pojawił się w nowym TT, jest podobno prostsza wersja systemu MMI, czyli pomostu pomiędzy kierowcą i maszyną. Element sterujący MMI znajduje się tradycyjnie na tunelu centralnym. Znajdziemy tu interesującą (pod względem ergonomii) gałkę z sensorem dotykowym, oraz cztery przyciski funkcyjne i dwa kierunkowe. Górne przyciski adresowane są do najczęściej używanych menu – nawigacji, telefonu, radia i nagłośnienia, a więc obserwujemy tu odejście od budowania wielopoziomowych komputerowych menu, na rzecz tradycyjnego sterowania.

Pomocą dla kierowcy ma być nowa logika, przewidująca zamiary obsługującego urządzenie. Powierzchnia czuła na dotyk na szczycie gałki służy zarówno do obsługi np. map nawigacji poprzez przesuwanie kursora, jak i do wprowadzania tekstu wpisywanego ręcznie. Ale wystarczy wybierając numer czy nazwę wpisać „byle jak” jeden czy dwa znaki z poszukiwanej nazwy czy nazwiska, a komputer zaproponuje najbardziej prawdopodobne rozwiązania. Przypomina to obsługę nowoczesnego smartfonu, a nie samochodu. Uspraw-



niono też funkcję sterowania głosowego, komputer ma rozpoznawać całe frazy często używane przez kierowcę, choć na razie nie w tak egzotycznych językach jak polski.

Elektronika poddana jest w samochodzie szczególnym wyzwaniom, ze względu na drgania, zmiany temperatury i zakłócenia elektromagnetyczne, a z drugiej strony oczekujemy jej prawdziwie wieloletniej trwałości (nie tak jak w telefonie czy komputerze). Konieczne jest zatem zastosowanie zaawansowanych procesów produkcyjnych i testowych,

na poziomie technologii militarnych. Z drugiej strony ten kierunek rozwoju wyposażenia samochodu, jeżeli ma się upowszechnić, nie może oznaczać wzrostu kosztów. Dlatego jeżeli chodzi o elektronikę użytkową, systemy zastosowane w Audi TT trzeciej generacji, a szczególnie ów wirtualny kokpit

dostarczany przez Bosch, są tylko pewnego rodzaju testem i zwiastunem przyszłości. Jednak cały samochód jak najbardziej istnieje i jest realnym modelem, który można będzie odebrać z salonu już jesienią tego roku. Należy się spodziewać cen od niecałych 200 000 zł wzwyż, ale bycie pionierem musi przecież kosztować.







# SUKCES

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI, VW

W ostatni weekend czerwca na szutrowych trasach w Polsce i Litwie odbywał się Rajd Polski. Ludzie związani ze sportem samochodowym, zresztą nie tylko oni, mają powody do dumy. Wszak jest to jeden z najstarszych rajdów na świecie.





Dłuższą historią pochwalić się może jedynie legendarny Rajd Monte Carlo, ale przecież XX wiek dla małego księstwa była znacznie bardziej łaskawa. Rajd Polski przetrwał II wojnę światową, pół wieku PRL-u, stan wojenny... Pomimo wszystko od lat jest najważniejszą imprezą sportów samochodowych w Polsce, a tegoroczna edycja ma tym większe znaczenie, że na starcie pojawili się najlepsi z najlepszych w rajdach samochodowych. Po raz trzeci w 71-letniej historii Rajd Polski był rundą mistrzostw świata. I zgodnie z podpisaną umową będzie nią również w kolejnych latach.

**Historia Rajdu Polski** zaczęła się dwa lata po odzyskaniu niepodległości w 1921 roku. Na trasę z Warszawy do Białowięży wyruszyło sześć samochodów, pierwszym zwycięzcą dostojnej dziś imprezy został Tadeusz Heyne jadący samochodem Dodge. Rok później rajd miał już obsadę międzynarodową, w stawce dziewięciu startujących znalazło się dwóch Austriaków. Rajd dojechał do Zakopanego, dla licznych kibiców organizator przygotował transport na miejsca prób sportowych. Pasjonującą

historię Rajdu Polski opisał dwadzieścia lat temu Andrzej Martynkin, w wydanej z okazji 50. edycji imprezy książce „Wielka pięćdziesiątka – historia Rajdu Polski”. Dwa tygodnie przed startem 71. Rajdu Polski ukazała się historia dotychczasowych edycji imprezy autorstwa Grzegorza Chmielewskiego i Janusza Szymanka. Jest ona naprawdę pasjonująca.

**Jeszcze przed rajdem** prezes Polskiego Związku Motorowego, Andrzej Witkowski, z satysfakcją przedstawiał wysiłki podejmowane w celu uczynienia z Rajdu Polski imprezy światowego formatu. Po raz pierwszy rajd był rundą mistrzostw świata w 1973 roku (były to mistrzostwa świata producentów, kierowcy tytułów jeszcze nie zdobywali). Skończyło się katastrofą i na długie lata pozostało przekonanie, że Polacy porządnej imprezy nie są w stanie zrobić. Talent dyplomatyczny i znakomite kontakty w międzynarodowym towarzystwie FIA ówczesnego wiceprezidenta Polskiego Związku Motorowego, Romana Pijanowskiego, pozwoliły na wprowadzenie Rajdu Polski do cyklu mistrzostw Europy. Punkty zdobyte na

mecie rajdu mnożono wówczas przez współczynnik przyznany danej imprezie przez FIA. Rajd Polski znalazł się wśród najwyżej ocenianych i, z najwyższym współczynnikiem trudności, na lata stał się rundą mistrzostw Starego Kontynentu. Aż do 2009 roku, kiedy znów zabiegi dyplomatyczne, ciekawa oferta organizacyjna i atrakcyjne trasy szutrowe prób specjalnych przekonały władze FIA do przyznania prawa organizacji rundy mistrzostw świata.

**Na trasy Warmii** zjechała światowa elita, oceny i wrażenia były na tyle dobre, że pomimo bardzo ostrej konkurencji w 2013 roku podpisana została trzyletnia umowa gwarantująca, iż od 2014 w Rajdzie Polski załogi i producenci rywalizują o miano mistrza świata. Kierownictwo Polskiego Związku Motorowego ma uzasadnione powody do dumy, tym bardziej że finansowanie organizacji tego gigantycznego przedsięwzięcia gwarantuje wieloletnia umowa ze sponsorem strategicznym, koncernem paliwowym LOTOS. Ciekawy i zgodny z najwyższymi standardami projekt rajdu, precyzyjne spięcie prelimina- rza i budżetu, przygotowanie pakietu



usług dla kibiców, dobre oceny rajdu z 2009 roku wsparte dyplomatycznymi zabiegami w kularach FIA przyniosły wielki sukces. No i Robert Kubica. Uwielbiany przez kibiców, cieszący się ogromnym uznaniem w międzynarodowej światku sportu samochodowego.

Nietuzinkowy kierowca wyścigowy, którego piękna kariera w F1 została przerwana wypadkiem... na rajdzie. Do ciasnego kokpitu auta wyścigowego nie mógł już wsiąść, zdobył więc tytuł mistrza świata w kategorii WRC2. Od stycznia rywalizuje z najlepszymi kie-

rowcami świata. Wielu polskich kibiców przyjechało do Mikołajek głównie po to, aby zobaczyć w akcji tego wybitnego kierowcę.

**Nie bez znaczenia jest współpraca** z władzami samorządowymi i mieszkańcami Mikołajek i okolic. Rajd Polski pojawił się tam w 2005 roku i pomimo początkowych kłopotów z ekologami protestującymi w obronie jeży czy żab i mieszkańcami narzekającymi na niszczenie dróg dziś nikt nie wyobraża sobie, aby rajdu miało nie być. Ekologom już nie przeszkadza, mieszkańcy miejscowości, które zostały pominięte przy planowaniu trasy protestują... I nie ma się czemu dziwić, to się po prostu opłaca. Wszelkie szkody są naprawiane, drogi remontowane przed i po zawodach, trasa konfigurowana tak, aby nie szkodzić przyrodzie. No i najważniejsze – kibice, organizatorzy, teamy rajdowe zostawiają w Mikołajkach i okolicach co najmniej 50 milionów złotych. Gdy do Mikołajek zjeżdżają najlepsze załogi światowego championatu, kwoty pozostają te same, tylko już nie w złotych, lecz w euro. ■



# WYBLAKŁE SZATY KRÓLOWEJ

TEKST: ADAM LEWICKI  
ZDJĘCIA: MERCEDES

Urodziła się 13 maja 1950 roku około 80 mil na północny wschód od Londynu. Miejsce to już w ubiegłym wieku stało się kultowe, a wyścigowy tor, na którym owe narodziny miały miejsce uznany został za kolebkę najważniejszej dyscypliny sportu samochodowego – Formuły 1.



Dziś szaty szacownej królowej wydają się nieco wyblakłe, rażą ubytki cekinów i wyraźnie widoczne, niezbyt starannie wykonane łaty. W koronie, którą zdałoby się wyczyścić, brakuje cennych klejnotów. Nadal jednak królowa zachwyca urodą, fascynuje osobowością i ma bardzo liczne, wierne grono wielbicieli. Zmiany, jakie w ostatnim sezonie wprowadzono do regulaminu technicznego wywróciły dotychczasowy porządek na dworze królowej i pierwsze skrzypce gra zespół Mercedesu. W tych wyścigach od zawsze technika i geniusz inżynierów były równie ważne, jak talenty kierowców, od zawsze więc o zwycięstwa rywalizowały zespoły, które stać było na skonstruowanie najdoskonalszego samochodu i zatrudnienie najlepszych kierowców. W aktualnie trującym cyklu wyścigów Grand Prix wprowadzono szereg zasadniczych zmian w regulaminie technicznym, dotychczasowi wielcy gracze nie do końca poradzili sobie z konstruowaniem hybrydowej jednostki napędowej, zawiesznień i aerodynamiki. Najszybszymi bolidami dysponuje zespół spod znaku trójramiennej gwiazdy; jak wieść dworska niesie dzięki odpowiednio wczesnemu zainwestowaniu 500 milionów euro. A że w kokpitach zasiadają znakomici kierowcy, to już w połowie sezonu można prognozować zdobycie wszystkich skarbów przez tę ekipę; mistrzostwa świata konstruktorów i tytu-

łów dla obu kierowców. To, co dzieje się na dworze królowej interesuje setki milionów poddanych jej urokowi. Relacje telewizyjne gromadzą przed ekranami około miliarda widzów. W Polsce zainteresowanie mocno spadło po wypadku jednej z największych gwiazd wyścigów, Roberta Kubicy. Kierowca ledwo wyszedł z życiem i już do Formuły 1 raczej nie wróci. Umowa Polsatu zawarta z dworem królowej przewidywała trzyletni przekaz transmisji na kanale otwartym, w bieżącym sezonie dostępność przekazu została mocno ograniczona do posiadaczy odpowiedniego pakietu w Polsacie Cyfrowym lub kupujących transmisję w Ipla.tv. To, oczywiście, znacznie ograniczyło liczbę widzów transmisji „live”. Papierkiem lakmusowym zainteresowania królową jest fanpage Strefa Wyścigów. W ciągu trzech lat wokół tej platformy wymiany opinii zgromadziło się 50 tysięcy osób i na tym poziomie się utrzymuje. Zważywszy, że nie ma tam epatowania sensacjami i wykluczone są wpisy obraźliwe, faszystowskie czy ordynarne – ten wynik jest więcej niż dobry. Lektura komentarzy pokazuje, iż fani Strefy Wyścigów to ludzie świetnie orientujący się w zawiłościach regulaminowych, rozumiejących istotę tej dyscypliny i znający reguły obowiązujące na dworze królowej. I wcale im nie przeszkadza fakt rozstrzygnięcia rywalizacji już po pierwszej połowie sezonu. No, prawie nie przeszkadza... ■



TEKST I ZDJĘCIA: MICHAŁ BARANOWSKI

Zmieniając samochód stajemy przed wieloma wyborami. W przypadku samochodów używanych, zwykle priorytetem jest pochodzenie i udokumentowana historia, a wyposażenie dostajemy z dobrodziejstwem inwentarza. Przy zakupie samochodu z salonu, opcji do wyboru mamy znacznie więcej.

Wybierając wersję wyposażenia najczęściej kierujemy się dostępnym budżetem. Wiele marek oferuje szerokie możliwości konfiguracji, a wybrany model produkowany jest na zamówienie klienta. Niektórzy producenci oferują natomiast zamknięte konfiguracje z możliwością dołożenia tylko zewnętrznych akcesoriów. Wtedy, najczęściej wybór pada na elementy, w które samochód nie może zostać wyposażony po wyjeździe z salonu lub jest to trudne i wiąże się z dużymi kosztami. Tak też było w moim przypadku.

W wybranej wersji brakowało mi zestawu głośnomówiącego Bluetooth, a nawigację przecież i tak załatwił smartfon. Do montażu tego pierwszego przysięgałem się ponad rok. Na podstawie wcześniejszych doświadczeń wybór padł na francuskiego producenta – firmę Parrot. Wybór modelu okazał się trudniejszy niż początkowo przypuszczałem. Moją uwagę skupiła się na flagowym produkcie – Parrot Asteroid Smart – stacji multimedialnych pracującej

pod kontrolą systemu Android w wersji 2.3. Tylko przecież nawigację i tak miał załatwić smartfon. Tak, ale... dodatkowy kabel na desce rozdzielczej, chwytak na szybie, utrudniona komunikacja sms oraz email i ten telefon, który zwykle „złośliwie” dzwoni właśnie przed skrzyżowaniem, na którym musimy wykonać skomplikowany manewr. Do tego i tak słuchawka do ucha lub zestaw głośnomówiący wymagany.

Jakie wyzwanie zatem rzucam Parrotowi? – Funkcjonalność jak w przypadku fabrycznej instalacji przy zachowaniu elastyczności cechującej systemy operacyjne smartfonów.

Czy się udało? Zapraszam do lektury. Dodam, że od montażu minęło 6 miesięcy i ponad 10,000 przejechanych kilometrów.

#### Telefon

Dobry zestaw głośnomówiący obsługujący dwa telefony jednocześnie. Przetestowany z kilkunastoma aparatami pracującymi na różnych systemach

operacyjnych (Android, iOS, BlackBerry 10). Nie zaobserwowałem problemów ani z parowaniem ani z synchronizacją książki adresowej. Wybieranie głosowe działa dobrze podpowiadając opcje dla kontaktów z zapisanymi kilkoma numerami (np. komórka, praca czy dom). W moim samochodzie odebranie połączenia możliwe jest za pomocą aplikacji na wyświetlaczu urządzenia lub bezpośrednio z aparatu (dla aut wyposażonych w sterowanie przyciskami na kierownicy istnieje możliwość ich wykorzystania dzięki systemowi Parrot UNIKA). Dodatkowo dostępne są aplikacje umożliwiające wybór numeru z klawiatury numerycznej, obsługę historii połączeń oraz stworzenie listy ulubionych kontaktów. Jakość dźwięku: rozmówcy sporadycznie narzekają na jakość połączenia, jednakże wpływ na to ma również sieć telekomunikacyjna.

#### Nawigacja

W zestawie dostępne mam następujące aplikacje nawigacyjne: Google,

Automapę i iGO (półroczna licencja dostarczona przez producenta w zestawie). Przy krótkich trasach najczęściej korzystam z nawigacji Google. Dlaczego? Wygoda wprowadzania głosowego. Definicja celu zajmuje dosłownie kilka sekund. Konkurencyjne wprowadzanie danych z klawiatury podczas jazdy ... nie próbujcie, dużo trudniejsze i może skutkować stłuczką. Nawigacja Google ma jednak też swoje słabe strony – tryb online – koszty transmisji danych poza Polską mogą być znaczne. Na wycieczki zagraniczne zdecydowanie polecam zatem aplikacje offline. W tym przypadku z dużym zaufaniem używam Automapy. Poza wymienionymi w Asteroid Marcecie (sklep z aplikacjami Parrot'a) jest dostępnych kilka innych propozycji do wyboru. W tym punkcie powinienem napisać również kilka zdań o czułości GPS. Niespecjalnie jest jednak o czym. Ikona GPS (na górnym pasku narzędziowym) pojawia się pierwsza po uruchomieniu systemu i nie zdarzyło mi się, żeby którakolwiek z aplikacji czekała na sygnał z satelity (oczywiście z wyjątkiem parkingów podziemnych). A więc kolejny mocny punkt Parrot'a.

#### Współpraca z samochodem

Sterowaniem multimediami z seryjnych przycisków na kierownicy (głośność, przewijanie, źródło dźwięku) możliwe dzięki modułowi Parrot UNIKA.

Jasność ekranu automatycznie współgra ze stanem włączenia świateł (światła dziennie – tryb dzienny, światła mijania – tryb nocny).

Montaż – w moim przypadku konieczna była wymiana ramki wokół radia, ale dzięki temu uzyskałem efekt „fabrycznego sprzętu”.

Zwiększenie głośności przy zwiększaniu prędkości. Tej funkcjonalności Parrot nie obsługuje. Podobno są aplikacje, które rozwiązują ten problem, jednak nie testowałem żadnej z nich.

#### Łączność

Jedną z najważniejszych zalet Parrot'a – stały, mobilny dostęp do sieci Internet poprzez modem USB. W swoim samochodzie testowałem kilka modeli

urządzeń Huawei, również LTE. Wszystkie działają bez problemów.

Dostęp do sieci Internet poprzez WiFi. Bluetooth – głównie do podłączenia telefonów jako zestaw głośnomówiący lub źródło dźwięku. Dzięki bluetooth możliwe jest podłączenie dodatkowych akcesoriów – w moim przypadku urządzenia Mobileye.

#### Multimedia

Na pierwszy ogień: radio FM, możliwość czytania plików z karty SD czy pendrive'a, dostęp do muzyki przez Bluetooth, wejście liniowe i aplikacje: radio internetowe, YouTube, Spotify, Deezer... Niczego nie brakuje? A jednak. Parrot nie oferuje czytnika CD/DVD. Czy to uciążliwe? Dla mnie nie, ale potrafię zro-



zumieć osoby, dla których może to być poważne utrudnienie. W tym miejscu należy wspomnieć o ułatwieniu jakim jest wyszukiwanie głosowe w menu Muzyka. Wyszukiwanie działa jednocześnie dla podłączonych pendrive'ów, karty SD, urządzeń Bluetooth ze streamingiem audio oraz aplikacji radia internetowego i np. Spotify. Działa wzorowo (skutecznie, szybko i rzadko się myli). Co do jakości dźwięku – mam wrażenie, że zestaw „gra” lepiej niż radio montowane fabrycznie. Prawdopodobnie jest to zasługa rozbudowanego equalizera. Aplikacja pozwala idealnie dostroić sprzęt do własnych preferencji. Dużo plusów, ale znalazł się i minus. Mam wrażenie, że czułość radia FM jest mniejsza niż zestawu fabrycznego. Cecha w centrum miasta w zasadzie niezauważalna. Na obrzeżach czasem wkradają się szumy. Ale jest na to rada jeśli korzystamy z mobilnego internetu. Aplikacja TuneIn daje dostęp do ulubionej stacji radiowej zawsze i wszędzie.

#### Aplikacje

Z czego korzystam? Oczywiście Yano-sik, wymienione wyżej aplikacje do nawigacji, poczta email, kalendarz, przeglądarka internetowa, pogoda, YouTube dla znużonych dzieci, TuneIn, Spotify, iPla i Combo Client (mobilna aplikacja mojej telemetrii). Część aplikacji z listy zainstalowałem z plików apk. Dla mnie zestaw wystarczający. Więcej aplikacji znajduje się w dedykowanym sklepie – ASTEROID Market. Więcej, ale nie dużo więcej. Oferta sklepu w porównaniu do Google Play jest jeszcze skromna – chociaż z każdym miesiącem przybyszą nowe pozycje, w tym sporo polskich. Oczywiście producent zostawił użytkownikom możliwość instalacji innych aplikacji z plików. Rekomenduję to skromną jeszcze ofertę marketu.

#### Gadżety

No właśnie co jeszcze? Możliwość instalacji kamery cofania – skorzystałem z tej opcji. Dodatkowo możliwość podłączania zewnętrznych monitorów (np. w zagłówkach) z rozdziałem sygnału i podziałem treści oraz możliwość podłączenia tunera TV. No to mamy komplet.

#### Podsumowanie

Wróćmy do wyzwania. Funkcjonalności jak w przypadku fabrycznej instalacji przy zachowaniu elastyczności cechującej systemy operacyjne smartfonów? Pomimo uwag, które pewnie szybko znikną na skutek rozwoju rynku i wszechobecnemu Internetowi, tak. Głównie dzięki bardzo dobrej jakości wykonania, platformie Android i integracji z samochodem. Wszystko wskazuje na to, że właśnie w tą stronę pójdzie rozwój systemów Automotive Infotainment i większość produkowanych samochodów będzie podobnie wyposażona fabrycznie.

#### Czy jedzie z nami Parrot?

Tak, jedzie! Przy tym nawiguje, ostrzega i bawi. ■

#### W rolach głównych:

1. Parrot Asteroid Smart wraz z aplikacjami.
2. Mitsubishi ASX Invite rok modelowy 2012.

# Lepsze nowe

## starych jakby więcej

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

W ostatnim ćwierćwieczu samochód w Polsce z przedmiotu marzeń i trudno dostępnego dobra zmienił się w narzędzie codziennego użytku, niezbędne do sprawnego prowadzenia firmy i bardzo ułatwiające życie codzienne w użytkowaniu prywatnym. Dla gospodarki narodowej zjawisko to ma znaczenie kolosalne.

**P**o drogach – według danych firm ubezpieczeniowych – jeździ około 18 milionów aut. Osobowych, ciężarowych, autobusów. Nowych i starych, drogie i tanie, w dobrym stanie technicznym i niekoniecznie. Niestety z roku na rok tych starych, tanich i niekoniecznie sprawnych jest coraz więcej. Jedynie dla stacji demontażu pojazdów są to wiadomości dobre, no i w pewnym stopniu dla warsztatów serwisujących auta tanio i dobrze. Dla większości posiadaczy aut takie warsztaty są dobre, bo tanie.

O tym jakimi samochodami jeździmy decydują posłowie i rząd. Stanowią prawo określające wysokość różnych podatków, danin i opłat, ograniczeń w rozliczeniach z fiskusem, wymogi jakie auto musi spełniać oraz kto może samochodami jeździć. Od reguł rządzących gospodarką, które to reguły również w znacznym stopniu zależą od Sejmu i rządu, zależy ile mamy pieniędzy i jakie auto możemy kupić. Od lat statystyki wskazują, że Polaków stać przede wszystkim na auta tanie i nienowe.

Przez pierwsze trzy miesiące tego roku dilerzy zachęcali klientów do kupna aut, przekonując, że możliwość odliczenia pełnej kwoty VAT długo zapewne nie potrwa. I mieli rację. Ministerstwo Finansów ekspresowo przygotowało kolejne zmiany w przepisach. Równie szybko zostały one przeprowadzone w Sejmie i już od 1 kwietnia pomagają budżetowi, a szkodzą przedsiębiorcom. W końcowym rozliczeniu również przynosząc szkodę budżetowi. Kto samochodów z kratką używa zarówno do celów służbowych, jak i prywatnych, może odliczyć 50 proc. zapłaconego podatku

VAT. Ci, którzy wykorzystują samochód wyłącznie służbowo odliczają cały VAT, ale muszą prowadzić szczegółową ewidencję używania samochodu pod groźbą surowych kar. No i mogą spodziewać się kontroli skarbowki.

Kwestia odliczania VAT od samochodów firmowych ma w Polsce długą historię, a stosowne przepisy od chwili wejścia do Unii Europejskiej zmieniały się kilkakrotnie. A przecież to nie koniec. Obecnie obowiązujące regulacje też są tymczasowe, bo na przykład w 2015 r. przedsiębiorcy zyskali prawo do odliczania VAT od paliw, a przyjęte teraz ograniczenia w 2016 r. znowu wygasną, bo skończy się pozwolenie od Komisji Europejskiej, które rząd właśnie uzyskał. Wtedy czekają nas kolejne zmiany, w kształcie zależnym od aktualnej kondycji budżetu. Trudno się zatem dziwić, zwłaszcza drobnym przedsiębiorcom, że w tym prawnym chaosie pró-



bują dla siebie uzyskać jak najwięcej, a Państwu, jawiacemu się jako zachłanne i szkodliwe, oddać jak najmniej.

W ubiegłym roku do kraju sprowadzono niemal trzykrotnie więcej samochodów używanych, niż sprzedano nowych; nieco ponad 700 tysięcy. Jedynie 8% to auta stosunkowo nowe do 4 lat, 44% wyprodukowano w latach 2003 do 2009, pozostałe są starsze. Giełdy samochodowe, komisje a przede wszystkim internet pełne są najróżniejszych ofert, głównie są to auta sprowadzone, rzadziej przed laty zakupione w polskich salonach. Według zapewnień sprzedawców wszystkie są w świetnym stanie, z niezbyt dużym przebiegiem. Około 80% z nich ma cofnięte liczniki, niemal wszystkie przeszły naprawy po bardziej czy mniej poważnych przygodach drogowych. Całkiem spora liczba tych aut została wyrejestrowana w którymś z krajów europejskich i do Polski wjechały jako odpady, złom. Nad Wisłą doprowadzono je do stanu używalności, przeszły badanie techniczne i w odpowiednim urzędzie otrzymały numery rejestracyjne. I zostały sprzedane nowym właścicielom. Bywa, że do nabywcy zgłasza się Główny Inspektorat Ochrony Środowiska z żądaniem zezłomowania świeżo zakupionego pojazdu i obietnicą wymierzenia do 300 tys. zł grzywny za nielegalne sprowadzenie odpadów na teren Unii Europejskiej. Albo prokurator z żądaniem wyrejestrowania auta, które ma wadę prawną. Za błędy administracji i oszustwa handlarzy płacić muszą ludzie, którzy legalnie i w dobrej wierze kupili samochody.

Dużą przesadą byłoby stwierdzenie, że wszystkie dziesięcioletnie i starsze auta są zagrożeniem na polskich drogach, jednak nie da się obronić tezy, że są bezpieczniejsze od tych wyprodukowanych w ostatnich latach. Trzeba też pamiętać o kosztach napraw i bieżącego serwisu. Każdy wolałby kupić auto nowe, prosto z salonu, bez żadnych wad prawnych, z gwarancją i bez niespodziewanych awarii. W ubiegłym roku takich szczęśliwców było 290 tysięcy, z tej liczby 168 tysięcy aut trafiło do firm. Zaledwie 120 tysięcy nowych samochodów kupiono do użytku prywatnego. Analitycy rynku motoryzacyjnego szacują potencjał nabywcy Polaków na co najmniej pół miliona nowych samochodów rocznie. Od lat ten potencjał pozostaje w sferze pobożnych

życzeń. W stosunku do zarobków większości Polaków nowe samochody są zbyt drogie. W efekcie z roku na rok sprzedaż nowych samochodów spada, rośnie natomiast liczba sprowadzonych, często z bogatą historią, a niekiedy wręcz nieistniejącą w ewidencjach w krajach pochodzenia.

Za ten stan rzeczy w znacznym stopniu odpowiada Państwo, w pewnym tylko stopniu można przywoływać kryzys i spowolnienie gospodarcze. Niesprawna wymiana informacji w urzędach, bałagan w ewidencji pojazdów, pozostawienie luk prawnych dla oszukańczych praktyk handlarzy, nielogiczne obciążenia podatkowe, arbitralność i dowolna interpretacja wysokości podatków, brak możliwości prostego rozliczania kosztów nabycia i eksploatacji w firmach to

główne przyczyny tego, że po polskich drogach jeżdżą samochody mniej bezpieczne, bardziej zawodne i bardziej obciążające środowisko naturalne.

Najlepszym komentarzem do poczynań Państwa wobec kierowców jest kolejny wniosek ministra finansów o zgodę UE na dalsze ograniczenie możliwości rozliczania podatku VAT przez nabywców i użytkowników samochodów. Minister Gospodarki na wniosek ministra Finansów nie pozostawił suchej nitki, podkreślając niczym nieuzasadniony i kosztowny fiskalizm, wprowadzanie niejednoznacznych kryteriów opodatkowywania, brak analiz skutków budżetowych, lekceważenie skutków wnioskowanych rozwiązań dla krajowego przemysłu motoryzacyjnego, dla struktury parku samochodowego, środowiska, rynku paliw... Sążniste pismo ministra Gospodarki dotarło do adresata, stanowisko w nim prezentowane powinna znać Rada Ministrów, publikowane było w mediach. I co? Ano wracamy do absurdalnych krąteł, krajowy przemysł zmniejsza produkcję, wpływy do budżetu maleją, przedsiębiorstwa (zwłaszcza mikro, małe i średnie) ponoszą wyższe koszty transportu, na drogi wjedzie kolejne kilkadziesiąt tysięcy używanych aut, popyt na nowe samochody nie wzrośnie, krótko mówiąc nikomu się to nie opłaca. Poza tymi, którzy z uczciwego i nieuczciwego sprowadzania używanych samochodów zrobili sobie sposób na zawodowe życie. Dla Państwa i jego obywateli oraz dla producentów znacznie korzystniejsze byłoby, gdyby samochody produkowane w Polsce tu znajdowały nabywców. Tymczasem według danych Głównego Urzędu Statystycznego produkcja samochodów osobowych w ubiegłym roku spadła o 12,0% do poziomu 475 tysięcy, rok wcześniej spadek produkcji był jeszcze większy – 27,1%. Wyprodukowane w Polsce samochody osobowe niemal wszystkie (98,7%) pojechały na rynki zagraniczne. Trudno w tym galimatiasie znaleźć jakąś logikę. Trudno obecny stan rzeczy uzasadnić poszukiwaniem łat na dziury w budżecie Państwa, bo koszty będą wyższe od tych wpływów. Nie ma mowy o wzroście zatrudnienia w sektorze motoryzacji, spadku bezrobocia, zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, słowem nie widać żadnych poważnych korzyści społecznych. To po co zjadamy tę żabę?

# WIELKI BRAT

## w każdym aucie

TEKST I ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Nieustanna inwigilacja, nie wytrzymam – buntował się Maksymilian Paradys w kultowej dziś Seksmisji. Potem był telewizyjny Big Brother, w którym telewidzowie na żywo obserwowali zachowania nieustannie podglądanych i podsłuchiwanym mieszkańców telewizyjnego domu.

Jest rok 2014, wszyscy i niemal wszędzie możemy być podglądani, podsłuchiwanie, obserwowani w sposób znacznie bardziej doskonały, a dane rejestrują się gdzieś w tajemniczych pamięciach. I nikt specjalnie się przeciw temu nie buntuje, wszak cały ten monitoring ma służyć bezpieczeństwu i wygodzie obywateli. Czasem tylko wybucha draka, gdy podsłuchujący mają coś do ugrania, a podsłuchiwanie są wystarczająco ważni.

Komputery i oprogramowanie rejestrujące obraz i dźwięk, lokalizujące urządzenia i ich posiadaczy trafiły również do samochodów. W czasie ostatniego Salonu w Genewie Audi prezentowało model TT, który technicznie od poprzedniej wersji modelu stosunkowo niewiele się różni, natomiast imponuje wirtualnym kokpitem, a właściwie tym, co kryje się w jego procesorach. Kierowca zamiast klasycznych zegarów ma przed oczami całkiem spory, 12-calowy ekran, na którym wyświetlane są zegary, wskaźniki i wszelkie inne informacje dotyczące działania poszczególnych podzespołów samochodu. Jest, co oczywiste, nawigacja, jest też moduł wymiany informacji on line. Dzięki temu może się na przykład zdarzyć tak, że w określonym miejscu na drodze zacznie działać któryś z systemów stabilizacji zawieszania, charakterystyki rozkładu mocy, układy antyblokujące hamulców czy przełożeń w skrzyni biegów. Bo komputer w samochodzie uznał, iż skoro w tym

miejscu trzy minuty wcześniej inne auto (wyposażone w podobny system łączności on line) wpadło w poślizg, to



należy temu zapobiec. Komputer może gromadzić informacje co do uzyskiwanych prędkości, przeciążeń, opóźnień i przyspieszeń ale również przeoczenia sygnałów i znaków drogowych, niesygnalizowanej zmiany pasa ruchu i wszelkich parametrów pracy podzespołów samochodu w funkcji czasu. W razie kolizji czy wypadku samochód przekaże informacje o miejscu i rodzaju zdarzenia. Wszystkie dane są zachowane w pamięci komputera, mogą być również przekazywane za pomocą łączności bezprzewodowej. Komu i kiedy – zależy jedynie od oprogramowania.

Jak podaje IDATE (The Institut de l'audiovisuel et des télécommunications en Europe) do 2018 roku ponad 400 tysięcy samochodów będzie podłączonych do

systemu wymiany informacji on line, a przychody związane z „connected cars” przekroczą wartość 8 mld euro. Do tego tortu obok producentów samochodów staną operatorzy telefonii komórkowej i giganci: Google oraz Apple. Firmy liczą na przychody z transferu danych, opłaty licencyjne za oprogramowanie i dostarczaną rozrywkę oraz wpływy z precyzyjnie adresowanych do upodobań kierowców reklam. Producenci samochodów zmierzają do tego, aby bieżąca obsługa i wszelkie naprawy odbywały się w firmowych serwisach, a systemy wymiany danych mają w tym bardzo pomagać. Trudno też sobie wyobrazić, aby nieautoryzowany warsztat bez kosztownego wyposażenia w specjalizowane narzędzia i oprogramowanie był w stanie cokolwiek w takim samochodzie naprawić. Upowszechnienie „connected cars” jest – czy nam się to podoba, czy nie – kwestią czasu.

O ile niezależne warsztaty przyglądają się tej technologii z pewnym niepokojem, to specjaliści od napraw blacharskich i lakierniczych raczej nie mają się czego obawiać. Co prawda „samochód Google” przemierzył już ponad milion kilometrów bez interwencji kierowcy, to jednak lata miną zanim seryjne samochody zostaną wyposażone w autonomiczne systemy pozwalające unikać bliskich spotkań blacha w blachę. No i wciąż rośnie rynek profesjonalnej kosmetyki nadwozi i powłok lakierniczych w samochodach. □

# BEZ DACHU?

czemu nie...



Wyszukane  
samochody

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI  
ZDJĘCIE: MICHAŁ ROZCIECHA

Latem zawsze chętniej rozglądamy się za samochodem z nadwoziem kabriolet. Po pierwsze sami sobie wiemy, że właśnie tego nam do szczęścia potrzeba. Bo wiatr we włosach, ćwierkanie ptaków o poranku, rozgwieżdżone niebo nocą. Bo praktyczny na zimę – przecież ma twarde dach, nawet nie trzeba płóciennego impregnować. Z tym płóciennym to zresztą grube nieporozumienie. Dachy nowoczesnych kabrioletów (inna sprawa, że coraz częściej stalowe, z wielu elementów) to konstrukcje złożone z wielu warstw. Odporne na wodę (nawet mycie pod ciśnieniem), ciepłe i ciche. Kabriolet to również, co tu dużo ukrywać, często udana próba zagrania na nosie sąsiadowi. Ten bowiem najczęściej ciśnię hatchbackiem lub innym kombi, nierzadko spocony gdyż nie domówił lub nie serwisuje klimatyzacji. A my tu sobie stylowo...

Gdyby jednak chcieć do sprawy podejść poważniej, to zakup kabrioletu wciąż ma sens. Pod warunkiem, że mówimy o samochodzie, który jako kabriolet powstał. Nie szukajmy zatem ersatzów w postaci na przykład Volvo C70, samochód przerobiony z grubsza z Forda Focusa i oprószony gwiazdowym pyłem szwedzkiej marki. Takim tokiem rozumowania dojdziemy do miejsca, gdzie parkuje ten oto Mercedes 500SL. Samochód z 1993 roku, w wersji na rynek niemiecki. Auto ma gwarantowany oryginalny przebieg tylko 21 000 km, potwier-

dzony książką serwisową. W wyposażeniu znajdziemy tutaj przydatne elementy jak twarde dach na zimę i tzw. windschot na lato (siatka do uspokajania owiewającego głowy jadących powietrza). W wyposażeniu znajdziemy też dodatkową kanapę z tyłu, radio Becker Mexico oraz nieużywane koło zapasowe i lewarek, zestaw narzędzi w folii, felgi Lorinser 17-calowe. Ten Mercedes z serii znanej u producenta jako R129 pochodzi od pierwszego właściciela. Sprzedający chce za niego 85 000 PLN. Tradycyjnie taka oferta wywołuje burzę pt. „za tanio, za drogo, w sam raz”. Nie wdając się w zbytnie formalności, zajrzeliśmy na stronę producenta i sprawdziliśmy ile odpowiednik takiego wozu kosztowałby obecnie. Nawet niespecjalnie szalejąc z dodatkami, z łatwością przeskoczyliśmy poziom 600 tysięcy złotych. Jeśli dodać, że „najechanie” pierwszych 20 tysięcy kilometrów nie zajmie więcej niż rok, a w tym czasie nasz nowy SL straci na wartości około 200 tys złotych, to wniosek nasuwa się jeden. Lepiej teraz wydać te 80 tysięcy (niemożliwe, żeby tej końcówki nie udało się jakoś stargować) i cieszyć się fajnie wykonanym, acz starszym modelem SL. Za pozostałe kilkaset tysięcy można wtedy do woli wybierać lokalizacje turystyczne i nawet przeznaczyć pewną kwotę na zakup ubrań, żeby nie obciążać nadmiernie niewielkiego w końcu bagażnika. □

Autor prowadzi blog na [www.wyszukanesamochody.pl](http://www.wyszukanesamochody.pl)



TEKST: MAREK KAWECKI  
ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

W połowie lipca Prezydent RP podpisał nowelizację ustawy o kierujących pojazdami, z której wynika, że Państwo ma więcej zaufania do obywateli. Niektórzy w związku z tym wieszczą drogowy Armageddon, spowodowany przez stada nieobytych z motocyklami szaleńców. Przyjrzyjmy się więc problemowi uważnie.

Jeśli masz prawo jazdy kategorii B co najmniej trzy lata, wolno ci w ruchu drogowym prowadzić motocykle o pojemności nie większej niż 125 cm<sup>3</sup>, mocy nie wyższej niż 11 kW, a stosunek mocy do kilogramów masy własnej nie może przekraczać 0,1 kW/kg. Tak mówi prawo.

A co mówi rozsądek? Rozsądek mówi, żeby podejmując decyzję się nim posłużyć. Pozwolę sobie użyć pewnej analogii, bo mam wrażenie, że mitologizowanie zagrożeń pojawiających się

w ruchu drogowym jest ostatnio bardzo modne. Na najwyższy szczyt w polskich Tatrach wchodzi nie tylko przygotowani taternicy, ale również niewykwalifikowani turyści ubrani w trampki i plażowe stroje. Co ciekawe, nie wszyscy ulegają wypadkom. Miłośnicy Tatr mają wrażenie, że co roku ich liczba rośnie, ale nikomu nie przyjdzie na myśl, żeby w Dolinie Pięciu Stawów postawić posterunek policji kontrolującej wiedzę i przygotowanie wspinaczy. Dlaczego ten

akurat przykład? Bo wieloletni posiadacz prawa jazdy kategorii B ma dużo więcej kompetencji do jeżdżenia dozwołaną stowudziestkąpiątką, niż przeciętny turysta do wspinania się na Rysy.

Motocykle z silnikami 125 cm<sup>3</sup> to nie są ścigacze o mocy 200 KM, wymagające przy 300 km/h ręki precyzyjnej jak dłoń chirurga okulisty. Motocyklowe „maluchy” nie wymagają też od kierowcy wypracowania techniki jazdy w czasie długich godzin spędzonych na

wyścigowym torze. To poczciwe, lekkie motocykle i skutery, odpowiednie dla początkujących w sztuce prowadzenia jednoślada oraz doskonały środek transportu do codziennych dojazdów do pracy czy szkoły. Takie maszyny mogą pojechać co najwyżej z prędkością około 100 km/h i potrzebują na zbliżenie się do niej co najmniej kilkunastu sekund. Takie osiągi nie są oszałamiające nawet dla osób, które zdobyły prawo jazdy na Fiacie 126p. Każdy kierowca samochodu osobowego, jeśli od trzech lat porusza się po drogach, będzie potencjalnie bezpieczniejszym motocyklistą, niż osoba, która właśnie uzyskała prawo jazdy A1 (czyli na motocykle do 125 cm<sup>3</sup> właśnie, ale dostępne już dla osiemnastolatków) i nie ma żadnego obycia w ruchu drogowym. Zauważmy przy okazji, że na takiej maszynie, z kategorią B, będzie mogła usiąść osoba co najmniej dwudziestoletnia.

Osobny problem to właśnie technika jazdy. To oczywiste, że technika pro-

wadzenia motocykla różni się od prowadzenia samochodu. Jednak każdy z nas, obywateli, zazwyczaj umie jeździć na rowerze, czyli rozumie, na czym polega jazda jednośladem. Ponadto od wielu lat obowiązuje prawo, zgodnie z którym każdy pełnoletni obywatel RP, który ukończył 18 lat, może w ruchu drogowym uczestniczyć nie tylko na rowerze, ale również na motorowerze, czyli pojeździe wyposażonym w silnik o pojemności do 50 cm<sup>3</sup> i rozwijającym prędkość maksymalną nie większą niż 45 km/h. Pomijając fakt, że ogromna część tych motorowerów, obecnych na polskich drogach, jest znacznie szybsza niż pozwalają przepisy, i tak osoba z prawem jazdy kat. B, wyjeżdżająca po raz pierwszy na ulicę na stowudziestcepiątce, ma szansę być już doświadczonym kierowcą jednoślada. Tym, że jest różnica w osiągnięciach pomiędzy motorowerem a motocyklem 125 cm<sup>3</sup> chyba nie trzeba zbytnio się przejmować – analogicznie, współczesny świeżo upie-

czony kierowca z kategorią B, uzyskaną po kursie na litrowej Toyocie Yaris, ma prawo usiąść za kierownicą 500-konnego Nissana GT-R.

Jest rzeczywiście pewien problem z jazdą motocyklem – dość szczególna technika pokonywania zakrętów. Zwie się ona przeciwskretem i albo można się jej nauczyć w porządnej szkole jazdy (niestety, nadal nie każdej), albo mozolnie wyćwiczyć na tysiącach przejechanych zakrętów. Specyficzna i niezbyt intuicyjna technika nieco ułatwia sprawną jazdę ciężkim motocyklem z prędkościami rzędu kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, ale w szybkiej, dynamicznej jeździe ponad 100 km/h staje się niezbędną. Każdy doświadczony motocyklista musi ją umieć zastosować lepiej czy gorzej, choć wielu całkiem nieświadomie. Ja używam jej (świadomie) nawet podczas jazdy rowerem, ale jestem przekonany, że z lekkim motocyklem, rozpedzonym do 90-100 km/h, powinna (z powodzeniem) poradzić sobie nawet →→



osoba dysponująca tylko doświadczeniami z roweru i motoroweru.

Tu doszliśmy do sedna sprawy – jeśli obywatel/ka nie ma odpowiedniego doświadczenia w jeździe jednośladem – ktoś zabroni wykupić kilka lekcji w renomowanej szkole jazdy? Prawo zakłada, że posiadacz prawa jazdy kategorii B nie jest... hm... niepełnosprawny

umyślowo. Bo inaczej tych uprawnień nie mógłby uzyskać. W przeciwieństwie do każdego osiemnastolatka, któremu już wolno jeździć po ulicy motorowerem.

Ze społecznego punktu widzenia mrowie „stodwudziestekpiątek” może łagodzić miejskie (i podmiejskie) problemy komunikacyjne. W codziennych dojazdach do pracy i szkoły w większości

samochodów jedzie tylko jedna osoba. Gdyby przesiadła się na motocykl, zajęłaby na jezdni kilkakrotnie mniej miejsca, a więc ruch drogowy upłynąłby się znacznie. Z drugiej strony transportowego spektrum – jak sądzę wiele osób przesiadnie się z popularnych skuterów 50 cm<sup>3</sup>, powolnych i blokujących podmiejski ruch, na znacznie szybsze motocykle i skutery 125 cm<sup>3</sup> i wreszcie poruszać się będzie z prędkością samochodów.

Nie bez znaczenia jest aspekt ekonomiczny – nieduże motocykle (i skutery) spalają 1,5–2,5 litra benzyny na 100 km, a więc nierzadko mniej niż dużo bardziej wysilone silniki motorowerów. Oczywiście porównywanie tego poziomu spalania z zużyciem paliwa stojących w korku samochodów mija się z celem. Nawet jeśli to modne ostatnio hybrydy.

Cieszymy się więc, że państwo w tej akurat sprawie zostawia nam wolną rękę. Podobnie jak w wielu innych krajach, gdzie od dziesięcioleci obowiązują zbliżone przepisy. W tak wielu dziedzinach życia urzędnicy i parlamentarzyści próbują wszystkich uszczęśliwić wbrew ich woli restrykcyjnymi regulacjami, że przejawy traktowania nas, obywateli, jako osoby zdolne do podejmowania samodzielnych decyzji są dla mnie miłym zaskoczeniem. ■



## Rajdowe GT86



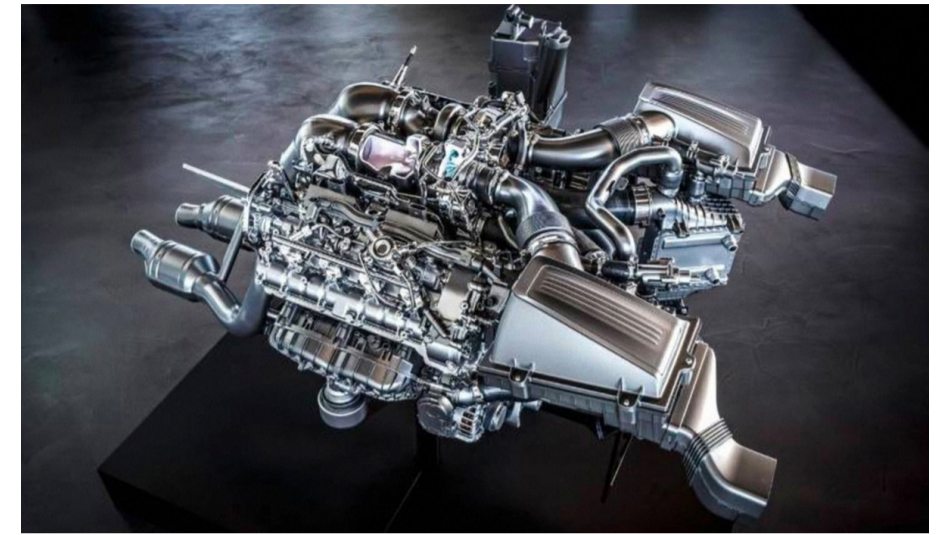
W Rajdzie Niemiec (21-24 sierpnia) debiutuje zbudowana w specyfikacji FIA R3 Toyota GT86 CS-R3. Samochód prezentowany jest jako oficjalna „zerówka” z legendarną (dwukrotna zdobywczyni tytułu rajdowego mistrza świata kobiet i czterokrotna mistrzyni Europy) Isolde Holderied za kierownicą. W rajdowym GT86 podniesiono moc silnika do 250 KM (z seryjnych dwustu). Przełożenia zmienia się sześciobiegową skrzynią sekwencyjną. Masa samochodu wynosi 1 080 kilogramów. Czyżby powrót Toyoty do rajdowej rywalizacji?



## 500L dla nosicieli trampków



Kiedy już wydawało się, że w życiu nudnego Fiata 500L nic nie może się zdarzyć, z odsieczą przyszedł producent kultowych tramppek, amerykańska marka Vans. Skierowali oni uwagę swoich projektantów na model Fiata i wyszło im... coś co pokochają młodzi klienci. Z zewnątrz 500L nabrał stosownej agresji, został obłożony plastikowymi elementami oraz zwieńczony bagażnikiem dachowym. W kabinie zastosowano stylistykę tzw. sticker bomb – panele oklejono markowymi elementami graficznymi typowymi dla Vans. Całość całkiem schludna. Cen w Polsce jeszcze nie znamy i pewnie nie poznamy, bo taka wersja 500L ma szansę pokazać się chyba tylko w amerykańskich salonach marki Fiat.



## Nowy silnik AMG

Nowy ośmiocylindrowy silnik zaprojektowano dla Mercedes-AMG GT, którego premierę zapowiada się na jesień tego roku, podczas Salonu Samochodowego w Paryżu. Jak deklaruje Tobias Moers z AMG: „Jesteśmy specjalistami od silników V8 i takie silniki zawsze znajdziecie pod maskami naszych wozów”. Nowy, czterolitrowy motor jest wspomagany przez dwie turbosprężarki. W GT będzie oferowany z mocą 462 KM i w wersji GT-S 510 KM. Nowy Mercedes AMG to po części następca modelu SLS. Pozbawiono go uchylanych ku górze drzwi, skrócono wystające zderzaki i przeprojektowano wnętrze. Nowy model ma być tańszy od SLS, a za rywala AMG wybrało legendarne Porsche 911.

## Bez panela dla joggerów

Ford planuje wprowadzenie do sprzedaży w Europie swojego przeboju z rynku amerykańskiego – modelu Edge. Amerykański SUV zajęłoby w ofercie marki miejsce powyżej Kugi i stanowił ciekawą konkurencję dla BMW X3 czy Volvo XC60. Obecnie sprzedawany Edge to już auto drugiej generacji, nowocześniejsze stylizowane i wyposażone między innymi w dwulitrowe diesle TDCi o mocy 170 i ponad 200 koni mechanicznych. Ciekawostką wyposażenia Forda Edge jest tzw. panel dla joggerów. To znane, już od lat, fordowskie rozwiązanie, które umożliwia otwarcie auta a pomocą kodu wstukanego w specjalną klawiaturę. Kiedyś tę klawiaturę montowano nad klamką drzwiową, a obecnie powędrowała na słupek b. Niestety, ten dodatek w Europie nie będzie oferowany.







TEKST I ZDJĘCIE: MIROSLAW RUTKOWSKI

## O autodetailingu, czyli o kosmetyce samochodów, sprawianiu, aby auto wyglądało lepiej, niż po opuszczeniu salonu rozmawiamy z Jarosławem Tobolskim.

**Mirosław Rutkowski - Może na początek wyjaśni Pan, o co chodzi w autodetailingu?**

Nie bardzo rozumiem słowo „autodetailing”... Chodzi o rozbieranie samochodu na drobne detale?

**Zaczynamy zatem od żartu?**

Wolę używać polskiego określenia autokosmetyka, dla klientów jest to bardziej zrozumiałe. Określenie naszych usług autodetailingiem wielu osobom kojarzy się z ekskluzywną i bardzo drogą usługą. Chętniej przyjeżdżają do samochodowego SPA, albo też na kosmetykę auta.

**SPA to sex, papierosy i alkohol?**

Też. Usuwamy wszelkie tego rodzaju ślady z wnętrza auta. Ale sporadycznie;

samochodowe SPA to dopieszczanie karoserii i wnętrza tak, żeby były równie piękne, jak w momencie odbioru od dealera. Albo jeszcze piękniejsze.

**To możliwe? Regularne mycie, odkurzenie wystarczy, aby auto wyglądało dobrze. A upływu czasu nie da się ukryć.**

Da się. Regularne mycie dla jednych znaczy wiaderko, woda, płyn do mycia garów i kuchenna gąbka. To dość powszechna metoda domowa. Mało skuteczna, moim zdaniem szkodliwa. Dla mnie mycie samochodu to użycie odpowiednich środków do odpowiednich elementów samochodu. Nie wolno ich pomylić, zatem oznaczyłem je różnymi kolorami. Trzeba usunąć z dolnych partii karoserii pył z klocków hamulcowych – prawie niewidoczny,

trzeba usunąć fragmenty asfaltu, różnych smarów i dziesiątek substancji zbieranych z naszych dróg. Szorowanie twardą gąbką nie jest tym, o czym marzy lakier, z myciem bezdotykowym jest podobnie.

**Chwila. Bezdotykowe mycie nie niszczy lakieru...**

Aby umyć samochód w ten sposób trzeba użyć wysokiego ciśnienia wody i ostrej chemii. Trzeba o tym wiedzieć i korzystać z takich myjni z głową. W myjni bezdotykowej na pewno skutecznie zmyjemy warstwę zabezpieczającą lakier, im ona słabszej jakości, tym szybciej. Cieniutkie warstwy metalizowane ulegają stopniowej degradacji, powłoki lakiernicze również. Cudów nie ma, chemia robi swoje.

**Mycie samochodu według Pańskiej definicji zapewne nie wyczerpuje zakresu usług SPA?**

Dokładne mycie rozpoczyna cały proces. Zależnie od wymagań klienta, stanu lakieru i elementów nadwozia po umyciu oceniamy co trzeba zrobić, czy konieczne jest naprawienie drobnych ubytków, rys czy miejscowych odbarwień, jakie technologie warto zastosować i kiedy należy zabiegi powtórzyć. Polerowanie i zabezpieczenie lakieru można zrobić za 300 złotych, ale można też i za 1500. Te najdroższe technologie mogą zabezpieczyć karoserię samochodu nawet i na sześć lat. Oczywiście należy przestrzegać pewnych reżimów w użytkowaniu auta, od czasu do czasu trzeba nas odwiedzić, za to efekt jest imponujący.

**Drobne ryski, zmatowienie lakieru to nie są jakieś zbyt skomplikowane zabiegi.**

Niespecjalnie, choć wymagają staranności, znajomości technologii i doświadczenia. Zdarzają się prawdziwe wyzwania i wtedy robi się ciekawie.

**Na przykład?**

Na przykład przygoda z gradem.

**Jak to się naprawia?**

Tak, by nie było śladu.

**To znaczy?**

Jest taki sposób polegający na przyklejeniu we wgnieceniu czegoś, czym da się wyciągnąć blachę. Wiadomo, że gładką blachą mamniejszą powierzchnię niż powgniataną, trzeba więc zastosować właściwy sposób naprawy. Potem tylko odkleić to coś tak, aby na lakierze nie pozostał żaden ślad i gotowe.

**Żadnego wypełniania szpachlą?**

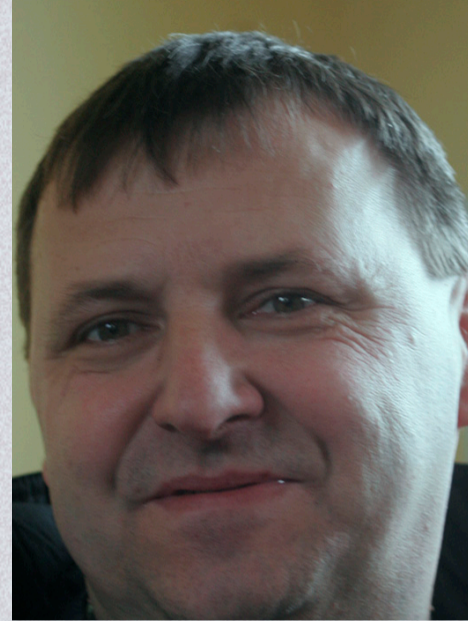
Żadnego. Na tym polega sztuka.

Wnętrze też stawia duże wyzwania?

Nieraz tak. Najtrudniejsze są zapuszczone samochody. A o to nietrudno gdy samochodem wożone są dzieci czy zwierzęta. Czekolada, cukierki to najbardziej

typowe zabrudzenia. Sporo roboty jest z rozlanym mlekiem, czasem trzeba demontować wszystko do gołej blachy. Psa wyczyści się bez kłopotów, kota nie da rady. Zawsze zostanie ślad zapachu.

**Do wnętrza też używacie wielu różnych produktów chemicznych?**



Oferta rynkowa firm produkujących lub dystrybuujących środki do autodetailingu wewnątrz i na zewnątrz samochodu jest bardzo bogata. Trzeba umieć z tej oferty wybrać to, co jest potrzebne. W kabinach mamy do wyczyszczenia i zakonserwowania plastiki, drewno, skóry, tworzywa metalizowane, ekrany LCD. Nie wolno się pomylić, bo zniszczenie na przykład ekranu jest nieodwracalne...

**Wspomniał Pan o bogatej ofercie specjalistycznych środków chemicznych. Czy informacje o ich stosowaniu, instrukcje użytkowania są odpowiednie?**

Najczęściej są to informacje podstawowe. Tylko nieliczni producenci jak na przykład Diamondbrite czy Cquartz podają szczegółowe instrukcje stosowania. Przestrzeganie reżimów technologicznych to podstawa skuteczności tych środków. Doświadczenie w tej branży jest jednak najważniejsze.

**To dość kosztowne usługi. Da się z tego rodzaju usług utrzymać warsztat?**

Szału nie ma, spore koszty materiałów, osobowe i utrzymania obiektu sprawiają, że nie mam wielkiej satysfakcji finansowej. Ale widzę w tych usługach przyszłość, więc nie rezygnuję.

**Jak Polacy dbają o swoje samochody?**

Słabo. Jedyne około 20% właścicieli stara się utrzymać swoje auta w stanie perfekcyjnym, 40% zajmuje się samochodem w miarę, pozostali traktują pojazd jako narzędzie. Oczywiście granice są tu bardzo płynne.

**Z czego wynika taka sytuacja?**

Stan portfeli i nawyki, zwyczajnie i potrzeby (lub ich brak) estetyczne. W reklamach używałem hasła „Twój samochód świadczy o Tobie”, zrezy-

gnowałem, bo klienci nie odbierali tego dobrze. Ale sens tego hasła przekazujemy jakością i poziomem naszych usług. Zauważam, że coraz więcej osób rozumie, jak ważny dla ich wizerunku, dla tego, jakie robią wrażenie jest wygląd ich samochodu.

**Czy właścicielowi samochodu opłaca się zamówienie pełnej obsługi w zakresie autodetailingu?**

Nawet pomijając aspekt wizerunkowy opłaca się. Jeśli odpowiednio zadba się o nowy samochód, to jego wygląd po kilku latach eksploatacji będzie taki, jakby wyjechał z fabryki. I przy sprzedaży uzyskanie ceny wyższej o 10% czy 15% od zaniedbanych odpowiedników nie jest problemem. Zwłaszcza, że samochody kupuje się oczami. Z samochodami kilku- czy kilkunastoletnimi jest podobnie. Starszy samochód potrafimy od stanu średniego doprowadzić do stanu znakomitego.

**Czy to trochę nie jest „picowanie” auta pod sprzedaż?**

Nie wiem co zamierza zrobić nasz klient ze swoim samochodem. Jeśli ma zamiar sprzedać, to jego prawo. Naszym zadaniem jest doprowadzenie pojazdu do stanu, który usatysfakcjonuje klienta. Zgodnie ze zleconym zakresem prac.

**Czy wasi klienci równie dużą wagę przywiązują do wyglądu, jak i stanu technicznego?**

Większość tak. Samochód ma być nie tylko ładny, ale i sprawny. Rzadziej trafiają się tacy, którzy chcą, aby ich auto lśniło, a co się dzieje z hamulcami, zawieszaniem czyli z tym, czego nie widać, to ich nie obchodzi. To się zdarza rzadko.

**I jeszcze na koniec chciałbym zapytać o nazwę firmy. Jar-Eco...**

Pierwsza część od mojego imienia, druga, ponieważ ważna dla mnie jest ekologia.

**Tyle chemii i ekologia? To chyba sprzeczność.**

Właśnie nie. Na przykład do polerowania lakieru kiedyś używaliśmy bardzo dużo wody, obecnie prawie w ogóle. Oczywiście mycie samochodu bez wody jest niemożliwe, ale można jej używać stosunkowo niewiele. Podobnie z energią, ogrzewaniem wody i pomieszczeń, oświetleniem...

Dziękujemy za rozmowę. ■



Ruszamy w podróż do miejsc, gdzie czas zatrzymał się na latach osiemdziesiątych, w okolice Terespola, w zapomniane i dzikie, niezwykle malownicze nadbużańskie okolice.

TEKST I ZDJĘCIA: SŁAWOMIR JABŁONOWSKI



Początkowy odcinek trasy (Warszawa-Siedlce) pokonuje moja żona. Mogę się zrelaksować i próbuję odrobić braki snu z częściowo zarwanej nocy. Co chwilę słyszę uwagi o tym jak przyjemnie i płynnie przyspiesza – niezbyt gwałtownie, ale płynnie – jazda cały czas w trybie automat i dosyć duży ruch na drodze całkowicie tłumaczą brak charakterystycznego warkotu dającego się słyszeć powyżej 4 000 obrotów. Fotele są strasznie usypiające słyszę stwierdzenie żony – rzeczywi-

ście w porównaniu do dosyć twardych i nisko osadzonych skórzanych foteli naszego Outbacka te są bardzo miękkie. Zawieszenie jest zestrojone, jakby to ująć... inaczej. Z jednej strony bardzo dobrze wybiera nierówności i dosyć przyjemnie czuć drogę, ale przy wysokich prędkościach na obwodnicy da się odczuć niezbyt przyjemne podskakiwanie utwardzonego zawieszenia, tzw. piłeczka. Jest jeszcze jedna różnica, na którą żona zwróciła uwagę – my to nazywamy efektem czołgu. Gdy podej-

dzamy pod wysoki krawężnik naszym Subaru mamy przecucie, że choćby miał wysokość metra to auto dałoby radę. Tutaj auto wjeżdża równie dobrze (a może nawet lepiej), ale fajne uczucie jest bardziej stonowane.

Dojeżdżamy do Siedlec – naszego punktu wylotowego. Jak się „to” otwiera słyszę w towarzystwie dźwięków wskazujących na wielokrotne próby pociągnięcia za klamkę... cóż system automatycznego zamykania drzwi po ruszeniu to nie jest żadna nowość. Swego rodzaju

specyfiką jest konieczność przesunięcia przycisku otwarcia wszystkich drzwi zamiast ich samoczynnego odblokowania przy otwieraniu wewnętrzną klamką.

Przeziadka. Przed nami droga wprost na wschód w kierunku Terespola. Odkrywam łopatki przy kierownicy – skrzynia bardzo ciekawie reaguje na redukcję manetkami wyhamowując auto podobnie jak w manualnej skrzyni biegów – zdecydowanie lubię to. Nauczeni doświadczeniem zaopatrujemy się w sprawdzonym supermarkecie koło Orłenu przy wlocie do Łosic w niezbędny turysty wschodniejściany Polski – pyszne kabanosy i świeże pieczywo – to na wszelki wypadek. Napotkanie sensownej gastronomii w niezbyt zurbanizowanej okolicy wcale nie jest łatwe.

Teraz już bez obaw kierujemy się w stronę granicy z Białorusią. Z każdym kilometrem za Łosicami w pasie strefy nadgranicznej zauważamy mniejszy ruch na drogach, a krajobraz staje się coraz bardziej opustoszały. W mija-

nych wioskach dominują drewniane zabudowania przypominające minioną epokę.

#### Strefa Nadgraniczna

Zaczynamy się dobrze czuć – bardziej przemawiają do nas gniazda bocianie w każdej miejscowości, powolne tempo życia, zieleniejące łąki i nieskażony zbytnio nowoczesnością krajobraz. Miejsca takie mają swoją specyfikę – zaparkowanie na kwadrans najczęściej owocuje napotkaniem leśnych zwierząt

– nam udało się spotkać ślicznego dzięcioła i od razu usłyszeliśmy naszego siedmiolatka: „o dzięcioła czerwonym berecie” – teraz już wie skąd ten kolor i skojarzenie w wierszyku.

Dojeżdżając do Janowa Podlaskiego jeszcze przed samą miejscowością skręcamy w lewo w kierunku na Mierzwic



i po chwili w prawo, w małą drużkę prowadzącą przez Stary Pawłów. Wioska wpasowuje się klimatycznie w przygraniczne miejscowości. Warto zatrzymać się przy odremontowanej nieco ponad dwa lata temu cerkwi św. Mikołaja Cudotwórcy w Starym Pawłowie – zbudowanej w latach 1929-30, w uroczym →→





miejscu gdzie odbywają się nabożeństwa obrządku wschodniego z magicznym zapachem drewna.

Ruszamy. Wkoło bociany na każdym kroku – zawsze intrygowała mnie ciemna obwódka wokół ich oczu. Mało kto wie, że z populacji 230 tysięcy bocianich par żyjących na podmokłych, większych terenach ponad jedna czwarta powraca do gniazd właśnie w Polsce. Pokusiłbym się nawet o stwierdzenie, że łatwiej tu spotkać bociana niż człowieka. Warto mieć przy sobie lornetkę, by poświęcić chwilę na obserwację tych ciekawych czerwodziobów, wsłuchując się w nieprzerwanie towarzyszący śpiew wszędobylskich ptaków.

Polna droga prowadzi nieopodal rzeczki. Zatrzymujemy się przy drewnianym krzyżu, wokół którego stoją

na straży cztery drzewa. Nieodparcie powracają wspomnienia z dziecięcych lat spędzanych na wsi – z zapachem drewnianych domów, wszechobecnych traktorów, polnych dróg pomiędzy polami, śpiewem skowronków, ryczeniem pasących się krów i hasaniem po łąkach z rozbawionymi psami.

Na wyboistym terenie auto nie pozwala kierowcy na zawracanie sobie głowy nierównościami i w wybiera je w wyczuwalny sposób. Z łatwością wspina się na pagórki, a podwyższone zawieszenie daje komfort jazdy przez wyrobione piaszczyste drogi. Do tego jesteśmy już przyzwyczajeni prawie dziewięcioletnim użytkowaniem początkowo Forestera, teraz Outbacka. Jedziemy dalej. Przejeżdżamy przez mostek i po chwili skręcamy w lewo.

### Stadnina

Już po chwili z oddali widać liczne wybiegi dla koni i budynki tej najstarszej, działającej od 1918 roku, państwowej stadniny koni rozslawionej na całym świecie dzięki hodowli przepięknych koni arabskich i angloarabskich czystej krwi.

Wjeżdżamy od nietypowej strony wybiegów konnych i zabytkowych drewnianych tzw. stajni prywatnych wzniesionych jeszcze w XIX wieku, gdzie trzymane są klacze ze źrebiętami. Zatrzymujemy się przy jednej z nich. Trafiamy akurat na porę karmienia. Czas się zatrzymuje. Dzieciaki podziwiają prześliczne źrebaki, klacze i dość „charakterne” ogiery czystej krwi arabskiej.

Mile spędzone chwile można zwieńczyć pysznymi pierogami i barszczy-



kiem lub żurkiem na zakwasie w znajdującym się na terenie stadniny gościńcu „Wygoda”. W sezonie gościniec wychodzi naprzeciw głodnym turystom ogródkiem z parasolami. Początek wiosny to jednak czas spożywania wewnątrz pomieszczenia. Pysznie i do syta, a jeśli kogoś piękno koni zatrzyma na dłużej może również skorzystać ze skromnych, ale schludnych pokoi noclegowych. Żegnając stadninę kierujemy się w stronę centrum Janowa mijając po drodze wspomniany wcześniej zespół zabytkowych stajni – Zegarowej i Czołowej – datowanych na lata czterdzieste dziewiętnastego wieku, a zaprojektowanych przez słynnego architekta, Henryka Marconiego. Opuszczamy stadninę drogą wjazdową – z pewnością jeszcze tu kiedyś wrócimy. ■



# You made it! Ależ skąd...

Camel Trophy odszedł w niebyt wraz z końcem ubiegłego wieku. Pozostała wciąż dobrze rozpoznawalna marka i kapitalna historia przygodowo-survivalowa.

W Polsce było o Camel Trophy głośno w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, kiedy w wyprawach do różnych egzotycznych krajów brały udział polskie ekipy. Dla mnie Camel Trophy okazał się najlepszym biurem turystycznym. Zjechałem kawał świata, przeżyłem wspaniałe chwile i odrobinę lepiej zacząłem rozumieć ludzi. I był Camel Trophy dla mnie wspaniałą przygodą, a raczej serią przygód, całkiem jednak odmiennych od tych, które przeżywały załogi przedzierające się w Land Roverach Discovery przez dżungle, sawanny, pustynie czy bagniska.

Zaczął się w okolicach Świdra, gdzie przeprowadzano selekcję kilkudziesięciu wybrańców spośród tysięcy zgłaszających się kandydatów do atrakcyjnej wyprawy do Afryki. Przyjechałem jak na kolejne z dziesiątków zdarzeń, jakie fotografowałem dla redakcji. Już na miejscu dowiedziałem się, że mogę jechać do Afryki pod warunkiem, że przejdę testy. Testy? Były naprawdę dużym wyzwaniem dla uczestników, dla mnie okazały się grą pozorów. Organizatorzy dokładnie wiedzieli, kto z dziennikarzy ma pojechać, kiedy i dlaczego. Na mnie padło głównie dlatego,

że byłem fotoreporterem tygodnika Motor. Miałem pojechać na zakończenie rajdu w Bujumburze.

W tym momencie powiało grozą. Szczątkowe informacje o Tanzanii, Burundii, Kenii tylko tę groźbę potęgowały. Dżungla, upały, ameba, insekty, malaria, choroby, co to ich w najgrubszych księgach nie znajdą... Organizator zalecił wykonanie serii szczepień, któreś z nich było zastrzykiem pod łopatkę. W Polsce podobno nikt takiego czegoś nie chciał zrobić, więc całą ekipę zaszczepiono w... ambasadzie brytyjskiej. Bez żadnych „pod łopatkę”,

szybko i bezboleśnie. I tak to z tym całym Camel Trophy było – ekstremalnie i niebezpiecznie dla uczestników, ale zawsze pod kontrolą organizatora.

Jadę z Andrzejem Borowczykiem. Wylatujemy z Warszawy żegnani przez Błażeja Krupę i Piotra Mystkowskiego. W Zurichu będziemy mieli kilka godzin, spędzimy je (dzięki koneksjom Błażeja) w biznes klubie ostrożnie popijając zacie trunki. W dobrych humorach wsiadamy do wielkiego Boeinga 747. Po 20 minutach lądujemy w Genewie i samolot zapełnia się Azjatami. Jadą do Johannesburga z międzylądowaniem w Nairobi. Tak ze trzystu ludzi, niemal na komendę siadają, zdejmują buty i zasypiają. Niezbędne są kolejne drinki i my też zasypiamy...

W Nairobi trzy dni. Jeden to dość nerwowe szukanie kaset do kamery Andrzeja. Przypomnił sobie o nich na Okęciu, ale w strefie bezcłowej nie było.

W Zurichu też, teraz w Nairobi trwają poszukiwania odpowiedniego sklepu z kasetami. Świetnie go rozumiem, to tak jakbym pojechał na temat życia bez jednego filmu.

Wieczorem trafiamy do nadzwyczaj ekskluzywnej restauracji gdzieś na obrzeżach stolicy Kenii. Są dziennikarze kilku krajów, dwóch naszych opiekunów z Reynoldsa (producent Cameli i główny sponsor wypraw), w sumie dziesięciu facetów. Na środku sali wielki ruszt, na nim pieczone były mięsiwa. Kilkogodzinna kolacja polegała na tym, że każdy otrzymywał na gorącym kamiennym „tablecie” wielce wykwintnie podane, a to stek z gnu, a to polędwicę bawołu, befsztyki, sznycle. Wyrafinowane wszystko i przyrządzone z kunsztem nadzwyczajnym. Popijaliśmy winami stosownymi, a i mocniejszy trunk też się pojawił. Coś mnie podkusiło i na kolejną propozycję wyboru pieczystego wywaliłem – to dowcipne miało być – może rumsztyk z Masaja? Czas stanął w miejscu, zmroziło atmosferę, zapadła martwa cisza. Bo choć palnąłem to po polsku, to przecież wszyscy zrozumieli...

Z Nairobi do Bujumbury lecimy samolotem miejscowych linii. Czarna niczym heban załoga wita pasa- →→



żerów w czterech językach i rozdaje miejscową gazetę. A w niej na pierwszej stronie informacja o katastrofie Boeinga identycznego, tyle że linii należącej do Niki Laudy. Niżej opis zdarzenia na plaży nad Tanganiką – krokodyl zeżarł towarzyszkę żonę towarzysza attaché handlowego ambasady Związku Radzieckiego... I już lądowanie w Bujumburze, idealne, gładkie, niemal niezauważalne.

Mieszkamy w hotelu Source du Nil, czterogwiazdkowy obiekt utrzymany na poziomie standardów europejskich, czyli na tamtejsze warunki luksus luksusowy. Są już dziennikarze ze wszystkich krajów, których załogi jadą z Dar es Salaam w Tanzanii do Bujumbury w Burundii, wśród nich Sasza, młody chłopak z redakcji „Za ruliom”. Z języków obcych znał rosyjski. My też, pokochał nas więc Sasza ogromnie. Dbał bardzo i opiekował się nami jak umiał, bez przerwy pouczał, a to nie wychodź na słońce, załóż czapkę, nie chodź w krótkich spodniach, zakładaj tylko koszule z długim rękawem, smaruj się tym, nie jedz tego, rób to, nie rób tamtego. Nie do wytrzymania. Pewnego dnia rano wszyscy pojawili się w ciuchach cywilnych – hotelowa pralnia miała awarię. Sasza zaczął dzień jak zwykle od pouczania, a na to, już nie pamiętam ja, czy Andrzej – Sasza, ty już daj spokój, nie jesteśmy tumany, to przecież waszą obywatelkę zeżarł krokodyl, a ty teraz w koszulce La Costy. Oj, obraził się Sasza śmiertelnie i więcej się nie odezwał.

Czekając na przyjazd konwoju jeździliśmy sobie po przedniej urodzie okolicy, jezioro Tanganika niczym morze z niebezpiecznymi hipopotamami i, oczywiście, krokodylami, źródło Nilu, imponujące konstrukcje linii energetycznej przerzuconej przez dżunglę... Przy budowie tej ostatniej pracował inżynier Przybylski; wyemigrował do Belgii w latach 70-tych i w Bujumburze wraz z rodziną mieszkał we wspianej willi.

W końcu jakoś po południu konwój Camel Trophy przyjechał. Załogi utyłane, wyczerpane, ale szczęśliwe, że jeszcze tylko dwa dni „tasków” i finał. Bardzo serdeczni państwo Przybylscy natychmiast dla polskiej ekipy zorganizowali uroczyste przyjęcie. W Land Roverze wraz z załogą jechał Andrzej Martynkin, znakomity dziennikarz motoryzacyjny i sportowy, robił wrażenie najbardziej wykończonego. I rzeczywiście pod koniec kolacji wyszedł na chwilę, usiadł na stopniu, zaczął przyjaźnić się z psem i... zasnął. Następnego dnia czyniliśmy mu wyrzuty, że skompromitował siebie, nas, całą ekipę, a nawet Polskę, że nie pije się whisky z butelki, nie rzuca się pawia do talerza pani domu, nie czyni się niedwuznacznych propozycji małej córce, a naturalne potrzeby załatwia w odpowiednim miejscu. Biedaczysko uwierzył we wszystko i z ogromną wiązką kwiatów polecał przeproszać...

Zaczęły się „taski”, czyli quasi sportowe próby, krótkie odcinki specjalnych, mikro rajd nawigacyjny, takie tam. Trasa odcinków specjalnych była utajniona, ale wyczałem gdzieś



w zaroślach coś, co musiało być trasą przejazdu. Szukając najlepszego miejsca polazłem kilometr czy dwa i czekam. Pewien niepokój budził bezlik insektów, robactwa, pełzających i łączących gdzie się da stworzeń. Niepokój w lęk zmieniły wyobrażenia o lwach, bawołach, węzach, miejscowych wojownikach i czarownikach. Po godzinie oczekiwania byłem już nieźle wystraszony, tym bardziej, że po ścieżce podążał potwór z milionem odnóży. Jakiś wij, czy coś w podobie... W pewnej chwili słyszę coś przedziera się przez busz. Szu, szu, szu, tup, tup i cisza. I znowu szu, szu szu, tup, tup, cisza. Trybiki wyobraźni kręcą się coraz szybciej, lęk zmienia się w strach, rozglądam się za jakimś drzewem, ale coś drzewo dla głodnego afrykańskiego zwierza. Klawo nie jest. Szu, szu

szu, tup, tup, krzaczory się poruszyły. Szu, szu, szu, tup, tup z krzaczorów wystaje róg wielki jak wieża Mariacka. Szu, szu szu, tup, tup i już idzie krowa, druga, trzecia i pastuszek poganiający bydełko do wodopoju, albo gdzieś.

I tak to miałem swoje beztropkie przygody w Afryce, te, i wiele innych, nie wiedząc nic o potwornościach, jakie zgotowali sobie – z dużą pomocą Francji – Hutu i Tutsi w Burundi i sąsiedniej Ruandzie, o życiu rodzin, klanów, plemion, zmagających się z palącym, afrykańskim słońcem, bezwzględna przyroda i chciwością białego człowieka, nie mając bladego pojęcia o biedzie, głodzie, życiu i śmierci. W następnym numerze znajdziecie opowieść uczestników jadących w samochodzie. Będzie to coś zupełnie innego. ■



# JESTEM



# DONOSICIELEM

MIROSLAW RUTKOWSKI

W wypadkach drogowych zginęło w ubiegłym roku 3291 osób, co oznacza, że każdego dnia dziewięć osób traciło życie. Jedną z tych ofiar ginęła dlatego, że sprawca był pijany. Jako główne przyczyny drogowych tragedii policja wymienia nadmierną w stosunku do warunków drogowych i umiejętności kierowcy prędkość, wymuszenie pierwszeństwa, nieostrożne wyprzedzanie, niezachowanie odległości, brak uwagi... Opierając się na informacjach mediów można by pomyśleć, że najczęściej sprawcami nieszczęść byli pijani kierowcy. Po spektakularnych wypadkach, w których pijana ekipa z dyskoteki pędzi autem na spotkanie z drzewem czy zmierzającą na piknik rodziną i gdy na miejscu ginie kilka osób w telewizjach, gazetach czy portalach internetowych informacja o zdarzeniu pojawia się w każdym z serwisów informacyjnych. Bardziej czy mniej kompetentni eksperci komentują wypadek, w końcu głos zbierają politycy. Każdemu jest po drodze, każdy może coś dla siebie ugrać. Media, gdy rośnie oglądalność drożej sprzedają reklamy, eksperci, gdy pokażą się w telewizji stają się jeszcze bardziej fachowi, politycy korzystają z szansy wykazania z jak wielką troską pochylają się nad problemami i potrafią im zaradzić.

Zabrał głos i premier, który po fali medialnych opowieści o sześciu zabitych przez nietrzeźwego kierowcę zapowiedział, iż rząd podejmie stanowcze kroki i znajdzie skuteczne rozwiązanie problemu. Panaceum miał być alkomat w samochodzie.

Jak dotąd nikt nie zna sposobu na wyeliminowanie nietrzeźwych z dróg. W żadnym kraju problemu pijanych (i pod wpływem narkotyków) kierowców nie udało się rozwiązać. Alkomat może być dla kierowcy pomocny gdy on sam chce sprawdzić swój stan. Obowiązkowe wyposażenie każdego auta w to urządzenie nie pomoże nietrzeźwym, którzy chcą jeździć samochodami. Jeśli taki alkomat miałby unieruchamiać auto, to wystarczy poprosić kogoś trzeźwego o „dmuchnięcie”. Bardziej skuteczne urządzenia kosztują więcej niż połowa samochodów jeżdżących po naszych drogach. Nie, alkomaty nie zmienią w tej rzeczywistości. Choćby i w każdym samochodzie było ich pięć, nie spowodują, że Stach (przepraszam Stachów niepijających) z podkieleckiej wsi (przepraszam trzeźwe podkieleckie wsie) będzie wracał swoją Astrą z budowy na trzeźwo. Pan, Pani i Pani też, podobnie jak i ja, w pijanym widzie nie jeździmy, więc wydaje się, że nas sprawa nie dotyczy.

Otóż dotyczy. Bo każdy z nas może na drodze spotkać nietrzeźwego za kierownicą, który jadąc stanowi śmiertelne zagrożenie. I w dużym stopniu jest to nasza wina. Bo tolerujemy pijanych kierowców, bo nie donosimy na tych, o których wiemy, że nie kontaktują, bo zamiast takich „Stachów” leczyć, uczyć, wychowywać mówimy, że to nie nasza sprawa. Dlatego jestem donosicielem, dzwonię na policję zawsze, gdy podejrzewam, że auto prowadzi pijany. ■

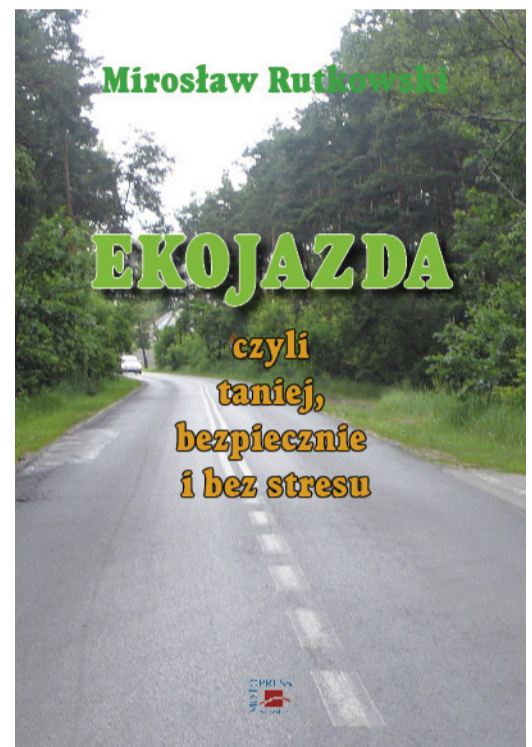


## Coyote na Rajdzie Polski

System Coyote, z którego korzystał trzykrotny mistrz Polski, a obecnie kierowca testowy Hyundai WRC, Bryan Bouffier, zapewnia dostęp do informacji o ruchu drogowym i utrudnieniach, ostrzega przed kontrolą prędkości, radarami mobilnymi, stacjonarnymi, odcinkowymi i na czerwonym świetle, patrolami nieoznakowanymi, wypadkami, korkami, zwichniętymi, złymi warunkami i uszkodzoną nawierzchnią. Unikalnym rozwiązaniem jest system weryfikacji zdarzeń i wiarygodności użytkowników. Pozwala on na ograniczenie przekazywania błędnych zgłoszeń, informuje ilu użytkowników potwierdziło dane zdarzenie, a także ile czasu upłynęło od ostatniego potwierdzenia. System jest dostępny w Polsce jako bezpłatna aplikacja iCoyote dla platform Android, iOS i WP dla urządzeń Nokia.

## Komu jest potrzebna nauka ekojazdy?

Wszystkim, odpowiedzą jedni, nikomu, przekonują inni. I jedni, i drudzy mają argumenty. Zwolennicy tego stylu jazdy samochodem podkreślają oszczędność paliwa, mniejsze zużycie części, zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, mniej nerwową i niemęczącą pracę kierowcy, a przede wszystkim – poprawę bezpieczeństwa. Przeciwnicy bagatelizują oszczędności jako zbyt małe, aby poważnie wpływały na budżet posiadacza auta, podkreślają, że środowisku bardziej niż spaliny samochodów szkodzi przemieszczanie się ciężki, stres za kierownicą to skutek zachowania innych i nie zależy od stylu jazdy, a w sprawie bezpieczeństwa bez wahania wskazują przyczyny; złe drogi, fatalne oznakowanie i organizacja ruchu, głupie przepisy i głupota innych kierowców, zwłaszcza tych co to jadą niby „eko”, a tylko przeszkadzają innym i tamują ruch... W książce znajdziecie odpowiedź, kto ma rację.



## Zegarek Xicorr

Naprzeciw motoryzacyjnym sentymentom wychodzi Xicorr oferując inspirowane zegarami Warszawy sportowe zegarki na rękę. W ofercie trzy modele M20.01, M20.02 i M20.04. Mechanizm na 26 kamieniach z automatycznym naciąganiem i systemem antywstrząsowych pochodzi od chińskiego wytwórcy ekskluzywnych zegarków Seagull. Cena 1 400 zł nie odstrasza, od złożenia zamówienia do odbioru trzeba poczekać kilka miesięcy...



# **iauto** magazyn

## **WYDAWCA**

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

## **REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

## **DTP**

Rajmind G. Biniszewski

## **ZESPÓŁ i WSPÓŁPRACOWNICY**

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Barbara Stępkowska, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

## **KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

## **DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS**

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski, Shutterstock