



magazyn

iauto

Numer 02(10) 19 stycznia 2016

Zima i samochód

Renault Megane

Po Dakarze

Rozmowa po 25. latach

No i w końcu przyszła zima. A skoro jest zima, to musi być zimno, musi być śnieg i musi być lód. Kierowcy lubią zimę, ale nie wszyscy. Nawet, powiedzmy szczerze większość zimy nie lubi. Bo samochody nie chcą zapalać, zanim się w aucie rozgrzeje, to trzeba szaliczek i czapczkę, i rękawiczki, i buciki ciepłe mieć. A jak już się rozgrzeje, to zdejmować to wszystko trzeba. No, niewygodna duża. Nie lubią zimy kierowcy, którzy niespecjalnie lubią jeździć samochodem. Tacy, co to jeżdżą, bo muszą. Dla nich zima to poważny kłopot, można niespodziewanie wpaść w poślizg, a poślizg, to straszna sprawa, strach, panika, a auto nie chce słuchać. No jedno wielki nieszczęście. No i drogowcy. Też nie lubią zimy, chociaż to dziwne bardzo, bo w zimie mogą odśnieżać, posypywać, odśnieżać, posypywać. A każde takie odśnieżanie, to żywa gotówka. To dlaczego nie lubią? Bo jakoś tak się porobiło, że jak tylko popada śnieg, to od razu podnoszą się głosy, że zima drogowców zaskoczyła. A przecież nie zaskoczyła, wszyscy wiedzą, że jak jest zima, to musi być śnieg. Również na drogach.

I to jest w porządku, bo całkiem jest miło pojeździć poślizgami, ustawić raz i drugi auto bokiem i czuć je przez cały czas i kontrolować te manewry. Zawsze wychodzą, no, prawie zawsze.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Eksploatacja
Kilka prostych porad - str. 4

Prezentacje
Sukcesor - str. 6
Modny i wygodny - str. 12



Hybrydowy zawrót głowy - str. 14

Rynek
Rekordowy rok - str.. 18



Rozmowa i auto
Rozmowa po 25. latach - str. 20



Sport
I po Dakarze - str. 28



Relaks
Ramones - str. 32

Technika jazdy
Podstawy 4x4 - str. 32





Kilka prostych porad

JERZY DYSZY

Niedawno, wtedy gdy nadchodziła kalendarzowa zima, przekazaliśmy Państwu nieco porad na wiecznie żywy temat „jak dbać o silnik samochodu podczas mrozów”. Co prawda w tzw. realu zima 2015/2016 mocno się w naszych okolicach spóźniła, ale nawet tamte przedwcześnie porady chyba się przydały. W centralnej Polsce najpierw nadeszły mrozy, a prawdziwy śnieg mamy dopiero teraz. Niektórzy mówią, że takie właśnie było zamówienie na ferie.

Jednym zdaniem przypomnijmy zatem istotę tego, o czym już pisaliśmy: samochód podczas mrozów należy wykorzystywać co najmniej tak intensywnie jak latem, ale nie należy go męczyć rozgrzewaniem na postoju. Nawet podczas ekstra mrozu nie więcej niż minuta po uruchomieniu silnika wystarczy, by olej dopłynął wszędzie tam gdzie powinien (zwykle, gdy jest to dobry olej wielosezonowy, wystarczy 30 sekund), a potem należy jadąc delikatnie, rozgrzewać wszystkie

mechanizmy w ruchu. W rezultacie proces nagrzewania będzie trwał krótko, a o to przecież chodzi.

No dobrze, zapyta ktoś: a co zrobić, gdy silnik nie daje się uruchomić? Rzeczywiście, niskie temperatury sprzyjają trudnemu „zapalaniu”. Choć z drugiej strony gdy auto jest prawie nowe albo i nie nowe, lecz wzorowo utrzymane, i z tym nie będzie kłopotu. O czym trzeba było zatem pamiętać? Tu pojawia się czas przeszły, bo gdy pierwszym mroźnym porankiem silnik pozostaje martwy, to zwykle nie

pozostaje nic innego jak wezwanie pomocy drogowej i czekając na nią, stworzenie listy „czego nie zrobiłem jesienią, a powinienem” Przechodząc do konkretów, możemy mieć do czynienia z dwoma przypadkami:

1. Rozrusznik „kręci” i to nawet żwawo, ale silnik nie daje się uruchomić.
2. Rozrusznik „nie kręci”, lub „kręcił” krótko i powoli, a potem „zdechł”.

Akumulator

Ten drugi przypadek jest wbrew pozorom łatwiejszy i lepiej rokuje. Najprawdopodobniej zaniedbaliśmy wymiany leciwego już akumulatora, a urządzenie to ma tę brzydką właściwość, że traci swą sprawność (pojemność elektryczną) więcej niż proporcjonalnie do spadku temperatury. Natomiast wraz ze spadkiem temperatury wymagania wobec niego rosną, bo opór przy obracaniu wału korbowego jest tym większy, im bardziej lepki (z powodu spadku temperatury) jest olej silnikowy. Liczy się także opór wewnątrz skrzyni biegów.

Rozwiązanie problemu? Należy wymienić akumulator na nowy, sprawny, i spróbować jeszcze raz. Jest duża szansa, że problem zniknie a koszt wyniesie tylko kilkaset zł.

Przewody rozruchowe

Oczywiście mało kto ma pod ręką ów drugi akumulator, więc możemy spróbować rozruchu za pomocą „pożyczenia” prądu z samochodu sąsiada, a gdy się to uda, pojechać wprost do sklepu z akumulatorami. Pożyczka prądu z użyciem tzw. przewodów rozruchowych prawie zawsze jest banalnie prosta (plus do plusa, minus do minusa i nic nie rozłączamy w naszej własnej instalacji elektrycznej). Po uruchomieniu rozgrzewamy trochę nasz silnik nie odłączając przewodów rozruchowych, następnie gasimy silnik i dopiero wtedy je rozłączamy. Jeżeli ciepły silnik da się uruchomić to dobrze, jedziemy wtedy do sklepu lub do warsztatu.

Trzeba pamiętać o tym, że używając przewodów rozruchowych należy trzymać się zasady: nic nie przyłączać ani nie rozłączać, gdy pracuje silnik w którymkolwiek samochodzie. Elektronika (a nawet sam alternator, który ma też w sobie nieco elektroniki) może tego bardzo nie lubić.

Nieco gorsza sytuacja jest wtedy, gdy nasz akumulator „padł” całkowicie i zachowuje się tak, jakby go nie było. Wtedy, jeżeli w naszym samochodzie jest jakaś elektronika (a zapewne jest), lepiej

nie eksperymentować z rozruchem z przewodów i należałoby udać się do warsztatu na holu. Sama wymiana akumulatora wymaga też trochę wiedzy i uwagi, a posiadanie odpowiednich narzędzi nie wystarcza. W mocno zelektronizowanych autach wypadałoby zrobić to z użyciem dodatkowego źródła prądu, tak aby podczas wymiany akumulatora instalacja była cały czas zasilana.

I na koniec tej części: ponieważ zdarzyć się mogą różne techniczne przypadki, jeżeli mamy jakieś wątpliwości oraz mało wprawy, należy powierzyć opisane tu, w gruncie rzeczy proste operacje, fachowcowi (pomoc drogowa, warsztat).

Poważniejsza awaria?

Przejdźmy teraz do pierwszego przypadku, czyli gdy rozrusznik „kręci” a silnik nie zapala, choć wczoraj przecież pracował. Tutaj sytuacja jest oczywiście gorsza, bo na miejscu prawie nigdy nic się nie da zrobić, ale też prostsza – właściwy kierunek to warsztat. Mogło się bowiem zdarzyć bardzo wiele rzeczy. Poczynając od zamrożenia wody w filtrze paliwa, przewodach lub zbiorniku (dotyczy zarówno diesli jak i samochodów benzynowych), przez niesprawność układu zapłonowego (choćby złe działanie od lat nie wymienianych świec, czy awaria świec żarowych w silniku wysokoprężnym), aż do zależnej od temperatury niesprawności układu wtryskowego.

Rozwiązanie prawie nigdy nie okazuje się łatwe do znalezienia, a naprawa może być skomplikowana. Na przykład rzecz banalna – woda w paliwie. Najpierw trzeba wszystko rozmrozić, a potem wyczyścić, wymienić paliwo, zastosować specjalistyczne środki pochłaniające wilgoć... A przecież na koniec i tak nie będzie pewności, że problem został w pełni rozwiązany.

Dlatego ten nasz pierwszy przypadek jest często bardzo uciążliwy, szczególnie gdy następnego dnia się ociepli i wszystko będzie działało. Do następnego razu. Tutaj właśnie powinniśmy się zastanowić, jak dawno wymienialiśmy wszelkie filtry, świece, sprawdzaliśmy regulacje silnika, stan rozrusznika, nawet kiedy właściwie powinniśmy wymienić pasek rozrządu? Bo ten, jeżeli jest osłabiony, może pozbyć się swoich zębów właśnie pod zwiększonym obciążeniem, gdy usiłujemy uruchomić bardzo zimny silnik.

Inaczej mówiąc – dbajmy o swój samochód, szczególnie właśnie przed zimą. Bo licho o tej porze roku nie śpi.

Sukcesor

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, RENAULT



Nie ma co ukrywać – sytuacja jest trudna. Trzeba ograć Octavię, Corollę, Golfa, Ceed'a a właściwie, to trzeba ograć wszystkich. Do kategorii samochodów, która dla każdej firmy stanowi podstawę bytu, właśnie dołącza trzecia odmiana Renault Megane.



Renault Megane narodziło się dwadzieścia lat temu jako następca Renault 19. Przez te lata model przeszedł dwa poważne przeobrażenia, na drogi wyjechało 6,5 miliona egzemplarzy, a teraz poznałem najnowsze osiągnięcie francuskich projektantów. Nowe Renault Megane w salonach samochodowych pojawi się w marcu i w najtańszej odmianie będzie kosztowało niespełna 60 tysięcy złotych. W polskich realiach wydaje się to najpoważniejszą bronią dającą szansę wygrania z konkurencją.

Megane ma w naszym kraju bardzo dobre notowania. Do dziś z sympatią wspominany jest „Dzbanek Kupetki” (markowy cykl wyścigowy Renault

Megane Coupe), a największym sukcesem sportowym był tytuł mistrzów Polski w rajdach samochodowych wywalczony przez Janusza Kuliga z Jarosławem Baranem w Megane Maxi. Ale to czasy dość odległe, żyjemy w innej cywilizacji samochodowej. Dziś spotkanie z nowym samochodem zaczyna się od rozpoznania systemu operacyjnego i sposobu jego obsługi. W Megane mamy ten sam problem, który występuje w Talismanie i Espace – aby wykorzystać możliwości, jakie daje oprogramowanie sterujące systemami, w jakie wyposażono samochód, trzeba poświęcić trochę czasu, aby nauczyć się rozbudowanego oprogramowania. Jest w dużym stopniu intuicyjne i osoby znające urządzenia

mobilne pracujące w systemie Android, poczuć się swobodnie.

Oczywiście można zasiąść za kierownicą bez zgłębiania zakamarków komputerowego rozumu Meganki. Wszystko będzie działało zgodnie z ustawieniami domyślnymi, wszak do sprawnego podróżowania nie jest niezbędne ustawienie nawigacji, klimatyzacji czy radia. Trzeba tylko być odpornym na najróżniejsze popiskiwanie i tym podobne dźwięki ostrzegawcze i sygnalizacyjne podawane przez system. A właściwie systemy.

Za pomocą systemu multimedialnego R-LINK 2 można sterować różnymi funkcjami nawigacją, telefonem, radiem, rozbudowanym układem



audio, tłumieniem dźwięków z zewnątrz itd. Według producenta można też do samochodu

mówić ludzkim głosem, a ten co prawda nie odpowie, za to ustawi cel podróży w nawigacji. Ponieważ nie sprawdzałem tej funkcji, to nie wiem czy Megane rozumie język polski.

Z kolei system sterowania nazwany MULTI-SENSE pozwala w pewnym zakresie zmieniać twardość zawieszenia, charakterystykę pracy silnika, czułość pedału przyspieszenia, reakcję układu kierowniczego, czas zmiany biegów w skrzyniach automatycznych czy zmienić oświetlenie wnętrza. Kierowca ma do wyboru trzy gotowe ustawienia: Sport, Neutral i Comfort i jedno, Personal, w którym poszczególne

ustawienia można sobie ustawić wedle upodobań.

Opis możliwości centrum multimedialnego jest dość nudny i mało precyzyjny, w praktyce całość jest dość prosta w obsłudze i rzeczywiście działa.

W dwustukonnej wersji Megane GT jest znany z Talismana system skrętnych kół tylnej osi, tę funkcję sprawdzaliśmy w zmodyfikowanym „teście łosia”. Na zlodowiałej nawierzchni nie dawało się pojechać szybciej niż 60 km/h, a przy tej prędkości tylne koła skręcają minimalnie w tym samym kierunku, co koła przednie. Na fragmencie próby z czarną nawierzchnią, przy prędkości większej niż →



80 km/h, koła tylnej osi skręcają się w kierunku przeciwnym niż przednie. W obu przypadkach działa to bardzo dobrze, samochód skręca bardziej niż taki, w którym nie ma systemu 4control.

W czasie jazdy kierowcy pomagają różne sygnalizatory ostrzegające o pojeździe w martwym polu, opuszczaniu pasa ruchu, wykrytych znakach drogowych i na displayu pojawia się ostrzeżenie o wynikających ze znaków ograniczeniach prędkości. Megane jedynie informuje o wykrytych ograniczeniach, ale potrafi też samodzielnie reagować, gdy kierowca zlekceważy alarm o nadmiernym zbliżaniu się do poprzedzającego samochodu – auto po prostu gwałtownie zahamuje. Samochód ma połączenie z internetem. To bardzo dobrze jeśli idzie o aktualizację map w nawigacji, ale nie jestem przekonany do tego, że to dobrze dla ochrony prywatności kierowcy.

O urodzie, jak to teraz powszechnie się mówi o „designie” auta, nie ma się co rozwoździć. Jednym spodoba się bardziej, innym mniej. Z zewnątrz żadnych kontrowersji, na pierwszy rzut oka widać bliskie pokrewieństwo z Talismanem, tak bliskie, że z przodu trudno te samochody rozróżnić. Podobne jest też rozwiązanie układu oświetlenia z tyłu. Szeroko otwierające się drzwi ułatwiają wsiadanie, na osiedlowych parkingach trzeba uważać, aby nie uderzyć w stojące obok auto. Również i wewnątrz daje się odczuć pokrewieństwo z większymi braćmi firmy. Siadając za kierownicą wydaje się, że ktoś pomyślał, aby dopasować całość do moich potrzeb – wyprofilowanie i zakres regulacji foteli, czy położenia kierownicy są więcej niż wystarczające. Widoczność bardzo dobra, o obecności samochodu w polu nie pokazywanym przez lusterka wsteczne Megane informuje czerwoną diodą na lusterku. Asystent par-

kowania w jednej wersji pokazuje wszelkie przeszkody wokół samochodu, oraz – za pomocą kamery cofania miejsce z tyłu samochodu; w wersji Easy Park Assist czujniki namierzają miejsce do parkowania i po aktywacji – auto zaparkuje samodzielnie. Sprawdzone – działa.

Megane wyposażone może być w silnik benzynowy lub Diesla w konfiguracji z automatyczną dwusprzęgłową (EDC -7 biegów) albo manualnymi pięcio- lub sześciobiegowymi skrzyniami przekładniowymi. Standardem jest downsizing, co oznacza wyposażenie jednostek napędowych w turbiny. Z tych samych pojemności Renault uzyskuje różne moce i dopasowując do konkretnego silnika skrzynię biegów uzyskuje zadane parametry osiągow i zużycia paliwa. Silniki benzynowe z pojemności 1,2 i 1,6 l uzyskują moc 100, 130 i 200 KM z momentem obrotowym zaczynającym się od 175 Nm przy 1500 obr./min. Silniki



zasilane olejem napędowym osiągają moce 90, 110 i 130 KM. Od połowy roku Megane GT będzie mogło być wyposażone w silnik Diesla Energy TCe 165 z automatyczną skrzynią biegów EDC o 6 przełożeniach o mocy 165 KM i 380 Nm momentu obrotowego. Silnik ten będzie miał dwie sprzężarki, obecnie trwa proces homologacji tej jednostki napędowej.

Na podstawie krótkich jazd trudno oceniać samochód pod względem trwałości i funkcjonalności w różnych sytuacjach życiowych. Pierwsze spotkanie z nową Renault Megane sprawia bardzo dobre wrażenie, samochód w żadnej z wersji nie nadaje się do zabawy w poślizgi, czy „chodzenie bokiem”, tego rodzaju zabawy systemy skutecznie uniemożliwiają. Jednak nie do takich celów to auto zostało stworzone. Produ-

cent oferuje samochód, który ma być możliwie bezpieczny, wspierający - zwłaszcza niedoświadczonych kierowców - w każdej sytuacji i zapewniający relatywnie wysoki komfort. A przy tym koszty środowiskowe eksplo-

atacji i produkcji zostały zminimalizowane. Jeśli do tego ceny nowych samochodów mają być mocno konkurencyjne, to można powiedzieć, że cele zostały osiągnięte, a rynkowy sukces jest realny. ■



modny i wygodny

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kobieta kierowca to według panów - co najwyżej- coś/ktoś, kto w przyszłości - być może - nauczy się jeździć, ale na razie... szkoda mówić. A poza tym, co dziewczyna może wiedzieć o samochodach, momencie obrotowym i konstrukcji zawieszenia? Nic!

No tak, może i coś wiemy na ten temat, może prowadzimy inaczej, zgodnie z kobiecą logiką, ale rzeczywistość sposób zamocowania wahaczy nie jest dla nas tak ekscytujący jak np. wyjątkowy kolor nadwozia i oryginalne detale we wnętrzu. Dlatego niektóre auta lubimy bardziej, a inne mniej. Dzisiaj o samochodzie Renault Captur, który nas oczarował. To auto należy do popularnego segmentu małych, miejskich crossoverów, których wiele pojawiło się na rynku np. Opel Mokka, Peugeot 2008 czy Nissan Juke. Je również lubimy. Te miejskie auta o podwyższonym nadwoziu i uterenowionym image cieszą się niesłabnącą popularnością i coraz częściej pojawiają się na ulicach. Podobnie jak niegdyś większy SUV, tak teraz jego mniejszy brat jest pozycją obowiązkową w menu każdego liczącego się producenta aut.

Renault odkąd pamiętamy udowodniało, że nadąża za rynkowymi trendami. A często wręcz je wyprzedzało. Był kiedyś Avantime, cudowna konstrukcja, która nie zyskała społecznego poparcia, bo była zbyt



awangardowa. Jest Twingo, Scenic czy Espace, które w chwili debiutu nie miały w Europie żadnych rywali. Ale szybko znalazły naśladowców.

Atutem Captura jest jego wygląd. A to istotna sprawa - w końcu takich aut nie kupuje się dla ich możliwości terenowych (zwykle są mierne), lecz za sprawą przykuwającego wzrok designu. Wygląd Captura to efekt prac zespołu projektantów pod wodzą Laurensa van den Ackera, odpowiedzialnego również za projekt Clio. Ciekawa stylistyka: duże koła, wysoki prześwit, poszerzony rozstaw kół, wysunięta przed-

nia szyba - wygląd Captura robi wrażenie. Samochód ma kompaktowe wymiary - 4,12 x 1,77 x 1,57 m - ale duże koła o średnicy 16 lub 17 cali nadają jego sylwetce zadzornego wyglądu. Zgodnie z panującymi trendami, producent daje nam możliwość wyboru dwukolorowego lakieru nadwozia, z dachem i kolorem lusterek bocznych auta odcinającymi się od pozostałych elementów nadwozia. Poza lakierem, jako opcje, dostępne są różnego rodzaju naklejki tematyczne, kolorowe obręcze kół, można także wybrać jasne lub ciemne wnętrza, a także pełną nowość, zdejmowane tapicerki (8

rodzajów). Captur jest w stanie dostosować się do różnych naszych upodobań i nastrojów.

Wnętrze nie mniej ciekawe. Kokpit jest nie tylko estetyczny, ale też ergonomiczny i dopracowany w szczegółach. I tu przewidziano możliwość indywidualizacji czyli urządzenia wnętrza według własnych

upodobań. Można wybrać jasny lub ciemny kokpit, a także ozdobne elementy w jednym z kilku atrakcyjnych kolorów. Wysoko umieszczony fotel kierowcy daje poczucie komfortu. Bardzo praktyczny jest wskaźnik stylu jazdy umieszczony między zegarami (zielony, żółty lub pomarańczowy), który pokazuje, na ile ekologicznie prowadzimy auto. Samochód jest wyposażony we wbudowany multimedialny tablet Renault R-Link, który oprócz tradycyjnych funkcji, jak nawigacja, funkcja Bluetooth czy radioodtwarzacz, zapewnia dostęp do Internetu.

Ale nawet w tak „designerskich” autach poza wyglądem liczą się również względy praktyczne. W tej konkurencji Captur wypada nieźle. Z przodu miejsca jest pod dostatkiem. We wnętrzu uwagę zwracają funkcjonalne rozwiązania. Pierwszym jest zdejmowana tapicerka (po odpięciu można ją wyprać lub wymienić na inną), drugim - schowek przed pasażerem w formie szuflady. Bagażnik jest wystarczających rozmiarów (377 l). Można go powiększyć, przesuwając w przód kanapę lub składając oparcia. W razie potrzeby przestrzeń na bagaż urasta do 1235 l



czyli możemy zabrać pół gospodarstwa, a partnerowi pozwolić na zabranie wędki, deski lub innego sportowego sprzętu.

Prześwit Captura (20 cm) jest na tyle niewielki, że skutecznie zniechęca do off-roadowych przygód, za to znacznie ułatwia walkę z krawężnikami. Ale to przecież miejski crossover. Pod maskę Captura trafiły oszczędne motory benzynowe TCE, a także silnik wysokoprężny - wybór silników jest spory i możemy dobrać jego rodzaj do naszego temperamentu.

Samochód dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia - Life, Zen i Intense. Gwoli ścisłości

dodajemy, że standardowe wyposażenie stanowią takie elementy jak np. stalowe obręcze kół 16", światła do jazdy diennymi z diodami LED, lusterka boczne regulowane elektrycznie, podgrzewane, z czujnikiem temperatury zewnętrznej oraz przednie poduszki powietrzne

dla kierowcy i pasażera, boczne poduszki powietrzne, system wspomaganie ruszania pod górę oraz system mocowania foteli dla dziecka Isofix na bocznych miejscach z tyłu i miejscu pasażera z przodu.

Reasumując: w Capturze czujemy się komfortowo, bo jest w stanie sprostać naszym babskim wymaganiom czyli jest praktyczny, funkcjonalny, bezpieczny. Auto jest przestronne, może dostarczyć przyjemności z jazdy, świetnie się prowadzi i oferuje sporo nowatorskich i praktycznych rozwiązań. I co najważniejsze w damskim świecie, doskonale wygląda. ■





AUTOR: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: LEXUS

Dziś, już niemal każdy koncern samochodowy produkuje modele hybrydowe, w mediach coraz więcej możemy usłyszeć o zaletach jakie niesie ze sobą ta technologia – niskie zużycie paliwa, bezawaryjność, pozytywny wpływ na środowisko naturalne.

Marketingowi guru dwoją się i troją wymyślając kolejne slogany reklamowe – a najnowszy - „Witajcie hybrydy. Żegnajcie diesle” niepostrzeżenie nabrał zupełnie nowego znaczenia w świetle afery jaką zaserwował nam Volkswagen. Jednak liczni sceptycy twierdzą iż technologia hybrydowa to bardziej moda na bycie „eko” niż zbiór wymiernych korzyści dla kierowcy, i spoglądają z nadzieją na ewolucje standardowych rozwiązań. Z kolei obrońcy hybrydowych

patentów piętnują wysoką awaryjność i stopień skomplikowania silników diesla czy benzynowych. Więc jak to zwykle w życiu bywa - prawda zapewne leży gdzieś pośrodku...

I właśnie dlatego chciałbym przybliżyć Czytelnikom iAuto hybrydowe know-how i rozwiązać choć część wątpliwości związanych z użytkowaniem alternatywnego napędu. Punktem odniesienia będzie porównanie dwóch aut tego samego pro-

ducenta o możliwie jak najbardziej zbliżonych parametrach, lecz różnych filozofiach napędu – hybrydowego i klasycznego. Pozostało mi tylko wyselekcjonować markę i model samochodu, co nie stanowiło większego problemu - wybór padł na stajnię Lexusa. Zdecydowało doświadczenie jakie ta marka posiada, bo przecież hybrydy zaczęła produkować na samym początku XXI wieku. I tak oto dostałem do dyspozycji dwa nowe SUV-y serii NX w wersji F Sport, oczywiście z napędem hybrydowym o oznaczeniu NX300h i konwencjonalnym - turbodoładowanym silnikiem benzynowym NX200t. Lexus zadbał aby wersje wyposażenia, rodzaj napędu, i moce generowane przez silniki były podobne, ba nawet kolory nadwozia są jednakowe. Moją uwagę zwróciła polityka cenowa Lexusa, gdyż NX w wersji hybrydowej kosztuje teraz dokładnie tyle samo, co jego brat bliźniak z turbodoładowanym benzynikiem. Sądzę że stanowi to istotny argument przy zakupie, gdyż już na wstępie nie musimy dokładać do hybrydy, co jeszcze do niedawna mogło zniechęcić potencjalnego nabywcę.

Zupełnie inny rozdział można by napisać o wyglądzie Lexusa NX, ten SUV klasy premium ma w sobie to coś... bezapelacyjnie trudno przejść koło niego obojętnie, dynamiczna awangardowa stylistyka wypływa z każdego detalu. Widać że Japończycy wywiązali się z obietnicy i stylistyczną inspiracją był koncepcyjny LF-NX zaprezentowany w 2013 roku podczas salonu samochodowego w Tokio.

W pierwszej kolejności postanowiłem zapoznać się z odmianą NX200t, to pierwszy samochód Lexusa z turbodoładowanym silnikiem benzynowym, gdzie turbosprężarka zbudowana w technologii twin-scroll i posiada podwójny kanał przepływu spalin. Takie rozwiązanie ma przyspieszyć reakcję silnika na wciśnięcie pedału gazu. W dwulitrowej, czterocylindrowej jednostce wprowadzono dodatkowo sterowanie fazami rozrządu (system VVT-i) umożliwiające przełączanie silnika pomiędzy pracą w cyklu Otto i cyklu Atkinsona. Mamy więc zwiększenie sprawności silnika, co z kolei przekłada się na mniejsze zużycie paliwa. W numerze 5 iAuto, przy okazji prezentacji Mazdy 2, red. Jerzy Dyszy pisał o takim rozwiązaniu. W rzeczywistości dysponujemy mocą 238 KM, oraz 350 niutonometrami momentu obrotowego w dość szerokim zakresie

od 1600 do 4000 obrotów, co naprawdę wystarczy, aby obudzić sportowego ducha i poczuć harmonię z dynamicznym wyglądem. Mógłbym się przyczepić jedynie do automatycznej skrzyni biegów, która oferuje 6. przełożeń, co jak na dzisiejsze standardy wydaje się wynikiem średnim zważywszy, iż konkurencja posiada skrzynie o 7. a nawet 9. przełożeniach. Lexus zastosował w oprogramowaniu skrzyni biegów nowy układ logiczny, który podczas jazdy radził sobie bardzo dobrze i pozwolił zapomnieć o tym fakcie. Sprint do setki wynosi 7,1s (dla wersji z napędem na cztery koła - AWD którą podróżowałem), a prędkość maksymalna 200 km/h . Miłym zaskoczeniem pozostaje fakt, iż wyświetlacz pomiędzy obrotomierzem a prędkościomierzem infor- ➔➔





muje nas o ciśnieniu doładowania generowanym przez turbosprężarkę, ciśnieniu oleju, a nawet przeciążeniach działających na auto. Osobiście bardzo lubię tego typu rozwiązania. Po euforii związanej z jazdą w trybie Sport, przyszedł czas na zmianę stylu i ustawienie selektora jazdy w położenie EKO. Nietrudno zgadnąć iż reakcja



na prawy pedał jak i zestrojenie zawieszenia oraz układu kierowniczego zostały mocno „stłumione”, skrzynia biegów wyraźnie ekonomicznie dobieła przełożenia. W mieście średnie spalanie jakie uzyskałem wyniosło pomiędzy 10,5 a 11,8 l/100 km, jazda autostradą to wynik na pułapie 8,5-9,6 l/100 km. W moim odczuciu to wartości na dobrym poziomie biorąc pod uwagę niebagatelną masę japońskiego SUV-a oscylującą w granicach 1800 kg.

Prawdziwej rewolucji spodziewałem się jednak w przypadku hybrydowej odmiany. Pierwsza rzecz która mnie pozytywnie zaskoczyła to cisza z jaką się poruszałem, nawet w momencie gdy do pracy włączał się silnik spalinowy. W Lexusie NX300h pracują aż trzy silniki, spalinowy o pojemności 2,5 litra i mocy 155 KM, przedni elektryczny o mocy 143 KM i wreszcie 68 konny tylny elektryczny - łączna moc układu to 197 KM. Sercem hybrydowego napędu jest 2,5 litrowy czterocylindrowy silnik spalinowy działający w cyklu Atkinsona podobnie jak w modelu 200t, lecz tu pozbawiony turbosprężarki. Poniekąd jej rolę spełniają pomocnicze silniki elektryczne pozwalające na nagły wzrost momentu obrotowego. Filozofię hybrydowego napędu Lexusa opiszę dzieląc jazdę na poszczególne fazy:

Faza pierwsza: rozpoczęcie jazdy i ruszenie

Gdy mamy aktywną opcję EV (jazda w trybie elektrycznym), samochód zasilają i napędzają tylko silniki elektryczne. Ten tryb preferowany jest do jazdy miejskiej np. w korkach, bądź manewrach na parkingu. Zasięg realny to 2-3 kilometry, limit prędkości ok 50 km/h. Warunkiem koniecznym do podróżowania w trybie EV jest naładowany akumulator, jak i delikatne obchodzenie się z pedałem gazu. Poruszamy się wtedy bezszelestnie, i nie emitujemy do atmosfery żadnych zanieczyszczeń.

Faza druga: stabilna jazda

Gdy prędkość wzrośnie powyżej 50 km/h, do pracy włącza się 2,5 litrowy silnik spalinowy. Jak już wcześniej wspomniałem wyciszenie w Lexusie jest na wysokim poziomie i przyznam szczerze iż czasami tylko baczna obserwacja monitora energii na wyświetlaczach komputera pokładowego utrzymywała mnie w przekonaniu iż jadę na „benzynie”.

Faza trzecia: gwałtowne przyspieszenie

Jeśli zajdzie potrzeba nagłego przyspieszenia, to do pracy biorą się dwa silniki elektryczne i natychmiast wspomagają jednostkę spalinową. NX300h przyspiesza od 0 do 100 km/h w 9,2 sekundy (wartość podana przez producenta), ale mi udało się osiągnąć pierwszą setkę w 8,8 sekundy. Warunkiem koniecznym jest w pełni naładowany akumulator. Irytującym może się wydawać fakt charakterystyki pracy bezstopniowej skrzyni biegów w połączeniu z silnikiem spalinowym. W hybrydzie zastosowano przekładnię bezstopniową, której obudowa mieści w sobie przedni silnik elektryczny, prądnicę oraz przekładnię planetarną. Pracą jednostki napędowej i akumulatora zarządza moduł PCU i to on jest odpowiedzialny za przepływ energii w napędzie hybrydowym. Nagłe wciśnięcie pedału gazu powoduje wzrost prędkości obrotowej silnika i ustalenie jej na wysokim poziomie co wynika z pracy przekładni bezstopniowej i filozofii pracy napędu hybrydowego. Alternatywnie poszczególne przełożenia możemy zmieniać w trybie sekwencyjnym za pomocą łopatek przy kierownicy dzięki czemu sami zdecydujemy kiedy zmienić bieg.

Faza czwarta: hamowanie lub wytracanie prędkości

Gdy zaczynamy wytracać prędkość lub samochód się zatrzyma to silnik spalinowy zostaje wyłączony. Podczas hamowania silnikiem bądź



naciśnięcia na pedał hamulca rozpoczyna się proces hamowania regencyjnego i zamiana energii kinetycznej na energię elektryczną, która trafia do akumulatora napędu hybrydowego. Dzięki temu hybrydy nie musimy ładować z zewnątrz tak jak ma to miejsce w samochodach elektrycznych, czego przykładem jest chociażby Tesla (opisywana na łamach szóstego numeru iAuto przez Tomasza Ciecierzyńskiego).

Znajomość z Lexusie NX300h, rozwiała kilka mitów o których słyszałem: ta hybryda na pewno nie jest zawałdą, ponadto obsługa tego auta nie sprawiła mi problemów i jest intuicyjna, a jazda przyniosła frajdę. Brak turbosprężarki, filtra cząstek stałych, rozrusznika, alternatora to mniejsze prawdopodobieństwo drogich awarii w przyszłości. W kwestii zużycia paliwa niech przemówią liczby: w mieście spalanie 6,2 l/100km poza miastem 8,2 l/100km więc jak na samochód o mocy 197 KM całkiem nieźle. Oczywiście zgadzam się, iż katalogowego zużycia na poziomie 5 litrów na 100 km raczej nie osiągniemy. Gdybym stanął przed wyborem pomiędzy Lexusie NX200t a NX300h to jednak odjechał bym bezszelestnie hybrydą. ■

Samochody udostępnił dealer Lexusa w Katowicach. lexus-katowice.pl





Rekordowy rok

TEKST: RAJMUND G. BINISZEWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

W ubiegłym roku na ulice wyjechało najwięcej motocykli od lat. Dobre wyniki osiągnęli wszyscy, rewelacyjne ci, którzy oferowali pojazdy o pojemności 125 cm³.

Dwa powody sprawiły, że sprzedaż motocykli w Polsce w ubiegłym roku sięgnęła rekordowego poziomu. Pierwszym była zmiana prawa umożliwiająca jazdę motocyklami o pojemności do 125 cm³ posiadaczom prawa jazdy kat. B, drugim europejskie regulacje dotyczące wyposażenia motocykli. Nie sprawdziły się przewidywania, że masowy wyjazd na drogi motocyklami ludzi z doświadczeniem drogowym jedynie z za kierownicy samochodu skończy się gwałtownym wzrostem wypadków i śmiertelnych ofiar. W pierwszym numerze i**auto** pisaliśmy o tej regulacji. Autor, Marek Kawecki, wykazywał, że nic strasznego się nie stanie. I miał rację. Oczywiście więcej motocykli, to więcej pojazdów na drogach, to większy ruch i większe prawdopodobieństwo kolizji



czy wzrost nieszczęść był wyraźnie mniejszy od przyrostu liczby pojazdów.

Natomiast regulacje prawne sprawiły, że znakomite wyniki odnotowali importerzy motocykli. W sumie nabywców znalazło niemal 29 tysięcy jednośladów. Najlepiej sprzedawały się motocykle produkowane w Chinach dla Romet Motors oraz Junak. W sumie ci dwaj importerzy sprzedali niemal 10 tys. jednośladów notując wzrost odpowiednio o 220% i 370%.

Wśród uznanych i droższych marek największe sukcesy święci Yamaha – wzrost o 64% - z modelem MT-07, który był najczęściej sprzedawanym motocyklem średniej klasy premium i to na dodatek drugi rok z rzędu. Wspomniane przepisy kompletnie przewróciły strukturę rynku, największym powodzeniem cieszyły się stodwudziestki, które wcześniej sprzedawały się słabo.

W ubiegłym roku było to 3/4 rynku. Z kolei motocykle z dużymi silnikami, przy wzroście liczby sprze-



danych maszyn, stanowią niespełna 14% rynku. W tym segmencie liderem jest BMW (sprzedaż 1100 motocykli) i Harley Davidson (660).

Rokowania na rok 2016 są jednak znacznie gorsze. Duża sprzedaż w ubiegłym roku w istotnym stopniu nasyciła rynek, jednak wciąż w Polsce jest wielu potencjalnych klientów. Pytanie tylko, czy nie wybiorą motocykli używanych sprowadzonych zza granicy. Co prawda importerzy nowych motocykli będą powiększali ofertę;

mocne wejście zapowiada Honda z modelem Africa Twin czy Yamaha powiększając gamę 125. Prestiżowe marki zadbają, aby nie groziło ich produktom zapomnienie (np. 200-konny potwór RSV4RF Aprilia, czy R1200 BMW) jednak niebezpiecznie spadający kurs złotówki może podciąć skrzydła wszystkim. W największym stopniu kurs walut dotknie zapewne marki tanie, segment premium jest nieco mniej wrażliwy na tego rodzaju zjawiska. W styczniu przewidywanie wyników na cały rok jest trochę jak wróżenie z fusów, więcej będzie wiadomo wraz z pokazaniem się nowości w salonach. ■

Rozmowa po 25 latach

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI



Niemal ćwierć wieku temu powstał zespół rajdowy Shell Helix Motor Oil Team. W mistrzostwach Polski 1994 roku sprawca zamieszania - Jacek Jerschina wraz z pilotem Andrzejem Białowąsem - zostali II wicemistrzami klasy N-3, a Jerzy Dyszy z Krzysztofem Różańskim wywalczyli tytuł mistrzowski w klasie A-6. Rok później zespół już nie istniał. Po latach rozmawiam z Jackiem Jerschina o czasie, który minął i o drogach, które przez lata przebył.



Mirosław Rutkowski: Wiele lat temu w Motorze ukazał się wywiad, którego mi udzieliłeś przed stworzeniem zespołu rajdowego...

Jacek Jerschina: Mam ten wywiad. Mam wszystkie Motory, w których było coś o naszym zespole i o moich startach. Było tego trochę. Piękna sprawa - Shell Helix Motor Oil Team. Słowo Motor w nazwie oznaczał wówczas fakt, że redakcja wspierała projekt. Dwadzieścia pięć lat temu, kawał czasu.

Co się zmieniło przez te lata?

Przytyłem. (śmiech) Zmieniło się podejście do wielu spraw. Nazbierało się trochę doświadczeń.

Jesteś mądrzejszy?

Więcej wiem, ale czy wiedza to mądrość? Mądrość przychodzi z doświadczeniem, a więc może i jestem mądrzejszy w tym sensie, że nie popełniam już tyle błędów, nie powtarzam ich. Przez te lata zdewaluowało się wiele priorytetów, ale nie straciłem optymizmu i coraz lepiej potrafię czerpać radość z robienia tego, co lubię.

Te lata pokazały też, że aby robić to, co się lubi, trzeba mieć na to środki.

A co lubisz robić?

Lubię być z ludźmi, jestem stworzeniem towarzyskim. Na bezludnej wyspie pewnie nie dałbym sobie rady, chyba że trafiliby tam ze mną jacyś inni rozbitkowie. Wtedy umiałbym przetrwać i pomóc innym przetrwać.

Wspomniany wywiad robiliśmy w 1993 roku po Twoim sukcesie w rajdach samochodowych, byłeś II wicemistrzem Polski w klasie. Oczekiwania na kolejny sezon były większe?

Powołał mi zespół rajdowy, który miał ogromny potencjał. Mierzyliśmy w dwa tytuły mistrzowskie i to się udało. Jurek (Jerzy Dyszy - red.) w Peugeocie 205, którym jeździłem wcześniej, został mistrzem Polski, więc zdobył wszystko, co było do zdobycia. Ja w bardzo mocnej stawce ówczesnej klasy N-3 byłem znów drugim wice-mistrzem, chociaż realnie mogłem powalczyć o zwycięstwo. Uniemożliwiły to awarie, na Raj-

dzie Elmot skrzyni biegów i na Rajdzie Polskim układu napędowego.

Na początku lat dziewięćdziesiątych zawodnicy startujący w samochodach wynajętych lub kupionych z Europy mieli spore problemy z dostrojeniem zawieszki. Was też ten kłopot dotykał?

Później, kiedy już jeździłem fabrycznym samochodem jako załoga Peugeot Polska, starałem się przekonać dział sportu Peugeota, że należy na polskie rajdy asfaltowe przygotowywać zawieszki na trasy o innej charakterystyce. U nas odcinki asfaltowe wytyczano na bardzo nierównych i zniszczonych nawierzchniach. Dla Francuzów nawierzchnia asfaltowa oznaczała to, co znają z rajdów rozgrywanych w Alpach – gładko, wąsko i kręto. A u nas było mniej kręto i wcale nie gładko. Nie dawali się przekonać, a my nie mieliśmy ani odwagi, ani odpowiednich części i wiedzy żeby poprawiać rozwiązania fabryczne.



A w sezonie 1994 zawieszki naszych samochodów były odpowiednie.

Skoro było tak dobrze, to dlaczego po jednym sezonie zespół rajdowy przestał istnieć?

Centrala Peugeota podpisała umowę o współpracy sponsorskiej z Totalem; nas wspierali Peugeot i Shell. No i skończyła się ta nasza przygoda. Wróciłem do dwięściepiątki. W 1996 jako zespół Peugeot Polska zdobyliśmy mistrzostwo Polski. Zwieńczeniem kariery rajdowej w ostatnim moim sezonie w 106 Maxi był kolejny tytuł mistrzowski. Potem rozsądek pokazał, że nie da się połączyć obowiązków zawodowych ze startami w rajdach samochodowych na profesjonalnym poziomie. I kask musiałem odwieścić.

Lata mijają, a Jacek Jerschina wciąż Peugeocie 205. Ale już tylko w Barbórcie.

Na moje 50. urodziny dostałem w prezencie takiego samego Peugeota, jakim zaczynałem startować w mistrzostwach Polski. Sięgnąłem do zdjęć z tamtych czasów, między innymi Twoich, okazało się, że fotografie nie pożółkły pomimo tych 25 lat. I wywołały mnóstwo wspomnień, tak jaskrawych, że przypomniałem sobie najdrobniejsze szczegóły. Efektem tych wspomnień jest samochód, którym jechałem w ostatniej Barbórcie. To Peugeot 205 w profesjonalnej specyfikacji T16. Niestety szwankowało coś, chyba w układzie elektrycznym, i satysfakcji z tej jazdy mam mniej, niż mógłbym mieć. Ale auto jest wspaniałe i sprawi wiele radości i mnie, i kibicom.

Sądysz, że sprosztasz współczesnej konkurencji?

Będzie zabawa.

ROZMOWA MOTORU

Robię to, co lubię

Z JACKIEM JERSCHINĄ, zawodnikiem rajdowym, głównym inżynierem i powstańcą SHELL HELIX MOTOR OIL TEAM rozmawia Mirosław Rutkowski

Wielką satysfakcją sprawiła mi fakt, że jestem posiadaczem racoudu przelazła na ulicy Katowiej, w czasie mistrzostw Rajdu Barbórki w samochodach z napędem na jedną oś. Pomimo że ten rajd jest zupełnie słaby jako wyścigowe sportowe, to jednak ulice Katowiej uważam za najtrudniejszy odcinek specjalny w Polsce. Kłoda, trasa trzeba pojechać idealnie technicznie, mieć samochód na to i niewiele więcej. Wtedy widać, jak silnie zaszczytnie, widać jak silnie zaszczytnie z całej zabawy, w obszarze wspaniałe. Buntuj, ludzi bardzo podobać mi się.

Zmieńcie samochód, jedźcie w zespole rajdowym, który powstał głównie dzięki staraniom Jaksy. Planuj na najbliższy sezon?

— Powietrze tego zespołu jest dla mnie wielką satysfakcją. Bardzo ważny partner – główny sponsor, jakim jest firma Shell, daje profesjonalną wiedzę i perspektywę wieloletnią współpracy. Oczekuję, że z udziałem Jaksy i zespołu rajdowego, który prowadzi zespół z Katowiej, że za kierownicą drugiej generacji Peugeota 205, który udało się dojechać do końca sezonu. Jest to jednak sport i nie można się nie starać.

— Dziękuję za rozmowę.

Fot. autora



Czy nie zauważyłeś, że motoryzacja zmieniała się w ciągu ostatniego ćwierćwiecza?

Zmieniła się kosmicznie. Dziś stoimy przed urzeczywistnieniem sensu słowa samochód – coś, co samo jedzie. Myślę o projektach samochodów autonomicznych, większość firm nad takimi projektami pracuje, niektórzy producenci mają już gotowe rozwiązania. To nieodległa przyszłość. Nadal decyzję będzie podejmował człowiek, ale wykona je komputer i technologia samochodu. Ciekawe czy nadaży za tymi zmianami prawo; czy na przykład po bankiecie człowiek będzie mógł polecić swojemu samochodowi, aby go zawiązał do domu? Jest też kwestia odpowiedzialności za różne zdarzenia drogowe – kto ma odpowiadać, właściciel auta czy twórca oprogramowania, a może producent samochodu? Ale i terazniejszość to przecież w stosunku do samochodów sprzed lat całkiem inny świat. Systemy wspomagania kierowców, układy bezpieczeństwa, radary, kamery, światła, multimedia, łączność... Postęp jest ogromny.

Te zmiany idą w dobrym kierunku?

Są dwie szkoły. Są ludzie, którzy nie lubią czyn-

ności związanych z prowadzeniem samochodu, interesuje ich jedynie dostanie się do określonego miejsca, a komunikacja zbiorowa im nie odpowiada. Dla nich to dobrze. Komputery się nie mylą, nie odczuwają zmęczenia, nie wkurzają się, dlatego jeśli w oprogramowaniu nie będzie błędów, to również dobrze dla bezpieczeństwa. Gorzej z tymi, którzy chcą i potrafią czerpać radość z jazdy. Dziś wiele tej przyjemności odbiera nam prawo, stan dróg, organizacja ruchu czy korki, jednak na torach czy autodromach jeszcze można sobie pojeździć. Chyba jesteśmy ostatnim pokoleniem, które ma taką możliwość. W samochodach autonomicznych, gdy człowiek zechce przejąć kontrolę nad autem, to i tak rozbudowane systemy kontroli zapobiegają popełnianiu błędów. A skoro na przykład ustawianie auta bokiem komputer uzna za zagrożenie bezpieczeństwa, to będzie figa z cieszenia się jazdą.

Przynajmniej nie zapłacimy mandatów za przekraczanie prędkości...

To się od lat nie zmienia, wmawianie że prędkość zabija, a kierowcy to jedno wielkie zło. To wierne kłamstwo na potrzeby jakichś fałszywych



wartości. W Niemczech ograniczenia prędkości są wybiórcze, stosowane tam, gdzie rzeczywiście są potrzebne. Mają więcej aut, właściciele przejeżdżają więcej kilometrów, a na autostradach – podkreśl, że na autostradach - nie mają ograniczeń. I co, cierpi na tym bezpieczeństwo? Zamiast zadbać o organizację ruchu, szybką budowę racjonalnie pomyślanej sieci dróg i, przede wszystkim, o wyeliminowanie z ruchu samochodów urągających elementarnym wymogom technicznym,

powtarza się formułę „prędkość zabija”. Jestem przekonany, że tu właśnie są przyczyny tragicznych skutków wielu wypadków.

Która z ról jest dla Ciebie najważniejsza: biznesmena, kierowcy rajdowego czy ojca rodziny?

To nie jest istotne, jak ja się czuję, jak oceniam swoje działanie. Ważne jest, jak mnie oceniają inni, ci, którzy są ze mną w biznesie, w sporcie czy w życiu rodzinnym. →→



A kto Ciebie ocenia najlepiej?

Na dziś na pewno pies. (śmiej) A na poważnie to kwestia relacji z ludźmi, którzy mnie otaczają. Zależy mi na tym, aby czuli, że jestem z nimi i jestem dla nich. Zależy mi na tym, aby mieli satysfakcję z faktu bycia ze mną, pracy ze mną i również kłótni ze mną. Jak patrzę na te dwadzieścia pięć lat wstecz, to mam pewność, że sukcesy sportowe przyniosły dużą satysfakcję mechanikom i wszystkim przyjaciom z ekipy rajdowej. W biznesie, po powrocie do branży motoryzacyjnej, czuję wsparcie ponad pięćdziesięcioosobowego zespołu. Udała mi się sztuka takiego zmotywowania ludzi, że dziś są dumni z faktu pracy w tej firmie. Mam też grono przyjaciół niezwiązanych ze mną biznesowo i te relacje dają mi bardzo dużo satysfakcji, bo czuję, że otaczają mnie życzliwi ludzie. Jestem przekonany, że satysfakcja jest obustronna.

Ludzie sukcesu, a zwłaszcza sukcesu biznesowego często przyciągają fałszywych przyjaciół. Nie obawiasz się, że niektórzy nie zawsze szczerze deklarują potrzebę kontaktów z Tobą licząc na takie czy inne korzyści?

Lata w biznesie nauczyły mnie rozpoznawać różne zachowania i weryfikować ludzi nakierowanych wyłącznie na korzyść. Z drugiej jednak strony trzeba zrozumieć postawy i zachowania obliczone na zysk, jakieś korzyści materialne. Żyjemy w świecie, który preferuje styl konsumpcyjny, stąd wiele zachowań ludzi.

Z naszej rozmowy wynika, że jesteś człowiekiem sukcesu. Ale chyba masz również na koncie niepowodzenia?

Nie ma zwycięstw bez porażek. Pierwszą taką porażką był salon Peugeota na początku lat 90. Samochody tej marki importowała wówczas firma Ekopol Górnośląski. Ja miałem wizję salonu sprzedaży połączonego z serwisem i obsługą samochodów, importer za priorytet uważał sprzedaż. Wszystko wyleciało w powietrze po wprowadzeniu cła na importowane samochody. Chyba porażką mogę określić to, że nie pojechałem nigdy do żadnej szkoły jazdy rajdowej. Mógłbym jeździć znacznie szybciej i skuteczniej. To był błąd. Inne moje porażki wynikają z wiary w ludzi, którzy na nią wcale nie zasługiwali. Powtarzałem to wielokrotnie w relacjach biznesowych, ale i prywatnych. Ta wiara w ludzi jest moją piętą achil-

lesową. Gdy ja w relacjach z ludźmi zachowuję się zgodnie z moją etyką, to naturalnym wydaje mi się, że i oni będą stosowali tę samą hierarchię wartości. Nie zawsze jednak tak jest. Mam nadzieję, że w końcu się nauczyłem rozpoznawać takie sytuacje.

Jesteś już człowiekiem spełnionym? Masz jakieś marzenia?

Marzenia trzeba mieć. I trzeba je spełniać. Czasem jest to łatwe, czasem trudne. Takim marzeniem jest zbudowanie najlepszej dwięściepiątki T16. To akurat łatwe, samochód jest, sponsorzy też. Doceniam swobodę osobistą i przestrzeń prywatną. Udało mi się doprowadzić do takiego stanu, w którym praca nie wkracza w sferę prywatną i nie zabiera czasu, który chcę mieć dla siebie. Z czasem nabrałem dystansu do wielu spraw, to też kwestia doświadczenia życiowego.

I ten dystans podpowiada, że marzenia mogą być kompletnie odjechane, ale muszą być możliwe do realizacji. W przeciwnym razie stają się mrzonkami. Tak, jestem człowiekiem spełnionym. Tak, mam jeszcze sporo marzeń. I jeszcze więcej planów.

A co uważasz za swój największy sukces?

Mówiłem o sukcesie, jakim jest rozdzielenie przestrzeni zawodowej od prywatnej. Publicznie możemy rozmawiać o tej drugiej sferze. A tu moim największym sukcesem jest wieloletnia znajomość z Andrzejem Nosińskim. To człowiek, który stworzył firmę Peugeot Polska, zrobił dla tej marki naprawdę bardzo dużo. Umiał połączyć oczekiwania i wymagania francuskiej korporacji z polskimi realiami, co było wielką sztuką. Stworzył wizerunek Peugeota w polskim sporcie samochodowym, zawsze pomagał zawodnikom

i wszystkie moje przygody rajdowe przyniosły tak dużo radości dzięki niemu. Nie znam nikogo, kto mówiłby o nim źle, pewnie dlatego, że zawsze był wierny swoim wartościom etycznym. To taki człowiek, który może być wzorem i autorytetem, w czasach, kiedy wiele autorytetów upada. Pewną formą podziękowania za wspólne lata był napis na rajdówce, którą startowałem w Barbórcie: „Dziękujemy ci Andrzej”. I teraz, kiedy jest na emeryturze, zgodził się pracować ze mną. A ja czerpię garściami z jego doświadczenia i wiedzy. To naprawdę wielki mój sukces.

A czego mogę Ci życzyć na kolejne dwadzieścia pięć lat?

Żebyśmy mogli się spotkać i znów zrobić wywiad do jakiegoś magazynu dla mądrych ludzi...

No tak. Dziękuję. I życzę realizacji zamierzeń. ■



NO I PO DAKARZE

TEKST: RAJMUND BINISZEWSKI
ZDJĘCIA: ORLEN

36 edycja tej imprezy nie odbyła się bez komplikacji. Odkąd rajd przeniósł się do Ameryki południowej, stało się normą, że z powodu pogody odcinki specjalne są skracane lub odwoływane. Oczywiście najistotniejszą sprawą jest bezpieczeństwo zawodników, ale zmiany tego typu nie pozostają bez wpływu na końcową klasyfikację i zbieg okoliczności może mieć większy wpływ na wynik niż umiejętności zawodnika. W telegraficznym skrócie dakarowe losy zawodników Orlen Team-u.



Najlepsi mogą liczyć tylko na siebie

Rafał Sonik nasz najbardziej utytułowany zawodnik wystartował z zamiarem poprawienia swojego wyniku z zeszłego roku. Brzmiało to cokolwiek dziwnie, bo nie da się wygrać bardziej - „...chodzi o to żeby popełnić mniej błędów...” odpowiada zawodnik. Początek rajdu był dobry i zapowiadał powtórzenie sukcesu z ubiegłego roku. Niestety na 5 etapie awaria silnika i problem z dotarciem na biwak, przekreśliła nie tylko szanse na powtórzenie wyniku z zeszłego roku, ale też na ukończenie rajdu.



Trzeba walczyć do końca

Marek Dąbrowski i Jacek Czachor, tych panów chyba nie trzeba przedstawiać. Debiutowali w 2000 roku. Do 2013 obydwaj panowie startowali na motocyklach, rok później wystartowali w samochodzie. To bez wątplenia najbardziej doświadczeni polscy zawodnicy. Jacek Czachor do tej pory jechał w 15. rajdach i wszystkie ukończył. Załoga po prologu klasyfikowała na 5. miejscu. Awaria skrzyni biegów spowodowała spadek na 91. lokatę. Od 5. oesu załoga odrabiała straty, aby ostatecznie ukończyć rajd na 29. pozycji.

Jechać własnym tempem

Jakub Piątek najmłodszy i najmniej doświadczony zawodnik Orlen Teamu po drugim etapie klasyfikował się na 40. pozycji. Na kolejnych etapach konsekwentnie przesuwiał się w górę tabeli, wykazując się nie tylko wysokimi umiejętnościami, ale i dojrzałą postawą. Ostatecznie do mety dotarł na dobrej jak na debiutanta 20. pozycji.

Leć Adam, leć

Adam Małysz i Xavier Panseri rajd rozpoczęli chyba zgodnie z oczekiwaniami klasyfikując się w połowie 2. dziesiątki. Awaria samochodu na 7. odcinku specjalnym omal nie wykluczyła ich z dalszej rywalizacji. Ostatecznie załozdze udało się awansować o 24. pozycje, kończąc rajd na 52. pozycji.

Szczęściaż

Jakub Przygoński wraz z Andrei Rudnitski w tym roku debiutował za kierownicą samochodu. Jako jeden z nielicznych przejechał rajd bez większy przygód. Przez cały czas utrzymywał się w połowie drugiej dziesiątki, ostatecznie zajmując 15. miejsce.

1,2,3,4 HEY HO! LET'S GO!

KATARZYNA ANDRZEJEWSKA-SZUBA

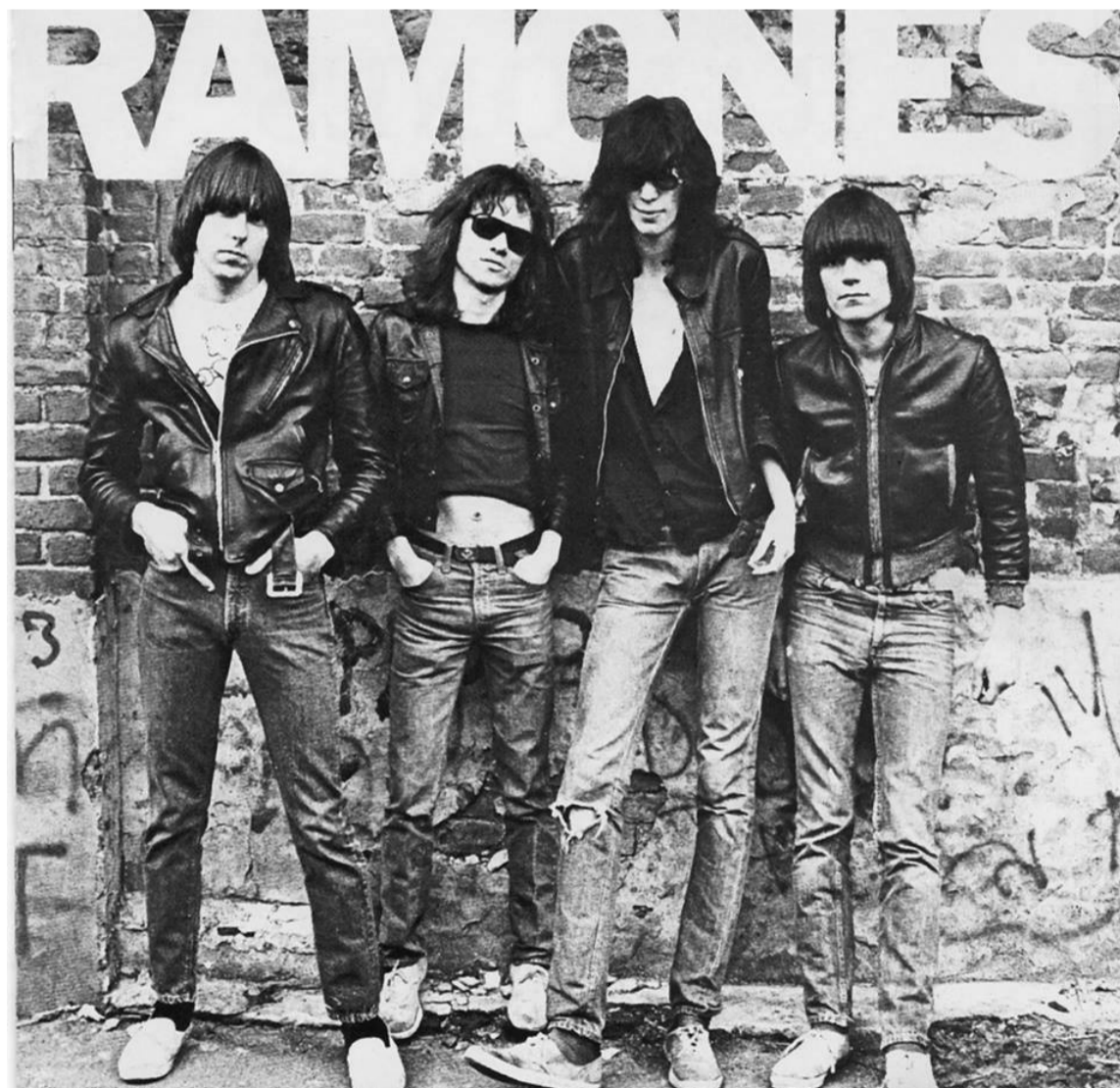
Ramones – wszyscy chyba znają czterech gości w skórzanych kurtkach, którzy w 1974 postanowili zostać gwiazdami rocka. Choćby z samej nazwy. Joey Ramone, Johnny Ramone, Dee Dee Ramone i Tommy Ramone. Niewtajemniczonych informujemy, że nie byli to wcale bracia. Douglas Colvin jako pierwszy w zespole przyjął nazwisko „Ramone” (odtąd znany był już jako Dee Dee Ramone) – zainspirowany Paulem McCartneyem, który używał pseudonimu Ramone (Paul Ramon) w podróży, po to by nikt go nie rozpoznał. W tym roku przypada 40. rocznica ukazania się ich pierwszej płyty.

Pierwszej płyty Ramonesów w aucie słuchają tylko prawdziwi fani. Każda piosenka niemalże zaczyna się tak samo, brzmi podobnie i równie szybko się kończy. 14 utworów, które w sumie trwają ok. 30 minut (jak na punk przystało). Najdłuższym kawałkiem jest „I Don't Wanna Go Down to the Basement” i ma zaledwie 2 minuty 35 sekund. Moim ulubionym kawałkiem jednak jest „I wanna be Your boyfriend” – najbardziej melodyjny, żeby nie powiedzieć najbardziej „babski” na tej płycie.

Każda następna płyta, a jest ich w sumie 14 niesie za sobą urozmaicenia i na każdej z nich znajduje się przynajmniej jedna perełka. Dla mnie tych perełek jest znacznie więcej, ale nie każdy przecież musi być fanatykiem Ramones. Najlepszym więc rozwiązaniem jest zrobić sobie składankę wybranych utworów. Pomimo

tego, że uwielbiam wszystkie płyty w całości również zrobiłam sobie składankę. Słucha się doskonale. Mam tam takie rarytasy jak „Pinhead”, „I wanna be well”, „I don't care”, „She talks to rainbow”, „Here Today, Gone Tomorrow” i wiele, wiele innych. Jak słucham tej muzyki wydaje mi się, że jadę w długą trasę, a za oknem jest upalne lato. Nie wiem czemu tak na mnie działa ich muzyka, ale tak mam. No i oczywiście śpiewam i to wcale nie pod nosem. Kierowcy, którzy mnie mijają zapewne myślą, że oszalałam, ale przecież to Ramones! Trzeba tupać nóżką (co w samochodzie niestety jest niewykonalne jak nie jeździ się automatem) i śpiewać ile gardło pozwoli.

Polecam! Polecam! I jeszcze raz polecam! Każdą płytę Ramones, szczególnie teraz na mroźne dni. GABBA GABBA HEY!



Podstawy off-roadu



Ugrzęźnięcie w błocie gdzieś na odludziu to niezbyt miła sprawa. Auto nie chce pojechać ani do przodu, ani do tyłu, wszystkie próby tylko pogarszają sprawę. Jeśli mamy wyciągarkę - możemy podjąć próbę wydostania się z opresji. Równie dobrze, a może nawet lepiej skorzystać z pomocy kolegi w drugiej terenówce. W kolejnym odcinku „Podstaw jazdy terenowej” Sławomir Makaruk pokazuje, jak korzystać z liny holowniczej kinetycznej i jak z taśmy holowniczej. Chodzi o to, aby wszystkie działania były skuteczne i bezpieczne. Wszystko w kolejnym odcinku do zobaczenia na kanale You Tube.



<https://www.youtube.com/watch?v=RSvylmOBiTc>

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

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski, Shutterstock



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl