

# **iauto** *polska*

Numer 23, 20 kwietnia 2016



Wystarczy kilka cieplejszych dni bez deszczu i mocniejszych wiatrów, a na drogach pojawiają się miłośnicy jednoślądów. Motocykliści zjeżdżają się tu i tam, aby w ten sposób pokazać, że sezon się rozpoczął. Na samochodach pojawiają się żółte naklejki „Patrz w lusterka! Motocykle są wszędzie!” i jest coś na rzeczy. Motocyklistom (niektórym tylko) warto nakleić inną nieco: „Zanim zaczniesz pędzić - pomyśl! Samochody są wszędzie!”



Kłopot w tym, że ci na dwóch kółkach uważają tych zamkniętych w stalowych puszkach za nieco niedorozwiniętych, złośliwych chamów, kierowcy z kolei widzą motocyklistów jako drogowych szaleńców o skłonnościach samobójczych. Oczywiście dotyczy to jedynie ekstremalnych frakcji obu grup, ale ich radykalizm rozszerza się, niczym zaraza jakaś. A przecież to głupie. Wszyscy jeździmy po tych samych drogach, tankujemy w tych samych stacjach paliw, obowiązują nas te same przepisy prawa o ruchu drogowym i na drogach popełniamy podobne błędy. Kierowcy powoli uczą się pewnego ułatwiania sobie życia, ale życzliwe zachowania wobec motocyklistów to rzadkość. Podobnie duży problem z panowaniem nad reakcjami mają motocykliści. Trochę to przypomina... No właśnie co mi to przypomina?

Dziś jeżdżę samochodem, ale jutro zakładam kask, stosowne ubranko i wsiadam na motor. A potem znowu będę jechał samochodem. Nie będę sobie przecież zajeżdżał drogi, ani też „karnie” urywał lusterek. Bo to chyba byłoby głupie? Prawda?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Eksplatacja**  
**Czarne i okrągłe - str. 4**



**Prezentacje**  
**Inny niż wszystkie - str. 8**



**Technologie**  
**Przekładnie automatyczne - str. 12**

**Warsztat**  
**Pasek rozrządu - str. 14**

**Wydarzenia**  
**StarDrive - str. 16**  
**Legends w Pradze - str. 18**  
**Złot kabrioletów- str. 22**  
**Polacy w Octavii Cup - str. 24**  
**Infiniti w Krakowie - str. 25**  
**Moto skull - str. 26**



**Kalendarium**  
**Kalendarium - str. 28**





# Czarne i okrągłe

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dwa razy w roku serwisy oponiarskie mają swoje żniwa. Klienci w kolejkach karnie czekają na sezonową wymianę opon, wielu z nich kupuje nowe. Od z górą dwudziestu lat producenci ogumienia przekonywali klientów, że zimą niezbędne są opony zimowe, latem konieczne letnie.

**D**la kierowcy ważne są dwie rzeczy: bezpieczeństwo i ekonomia. Dla producentów przede wszystkim to drugie. Czyli koszty produkcji i wielkość sprzedaży. Klienci od lat przekonywani byli do wydania pieniędzy na dwa komplety opon, jeden na lato, drugi zimowy. Bez dyskusyjnie jest, że opony zimowe zapewniają lepszą przyczepność na śniegu, lodzie, w niskich temperaturach. Skuteczniejsze hamowanie, lep-

sze trzymanie w zakrętach, przejechane zjazdy i podjazdy na górskich serpentynach, po prostu jeździ się bezpieczniej. Z kolei letnie opony sprawdzają się w upalne dni na suchym asfalcie, ale także i w deszczu. Gdy temperatura wzrasta powyżej 7 st. Celsjusza należy założyć opony letnie. Za kilka miesięcy, jesienią temperatura spadnie i ponownie trzeba zmieniać ogumienie. Wymiana i przechowywanie opon sezonowych

to dodatkowe koszty. Czy na pewno trzeba je ponosić? Czy na pewno trzeba mieć dwa komplety opon sezonowych?

## Opony uniwersalne

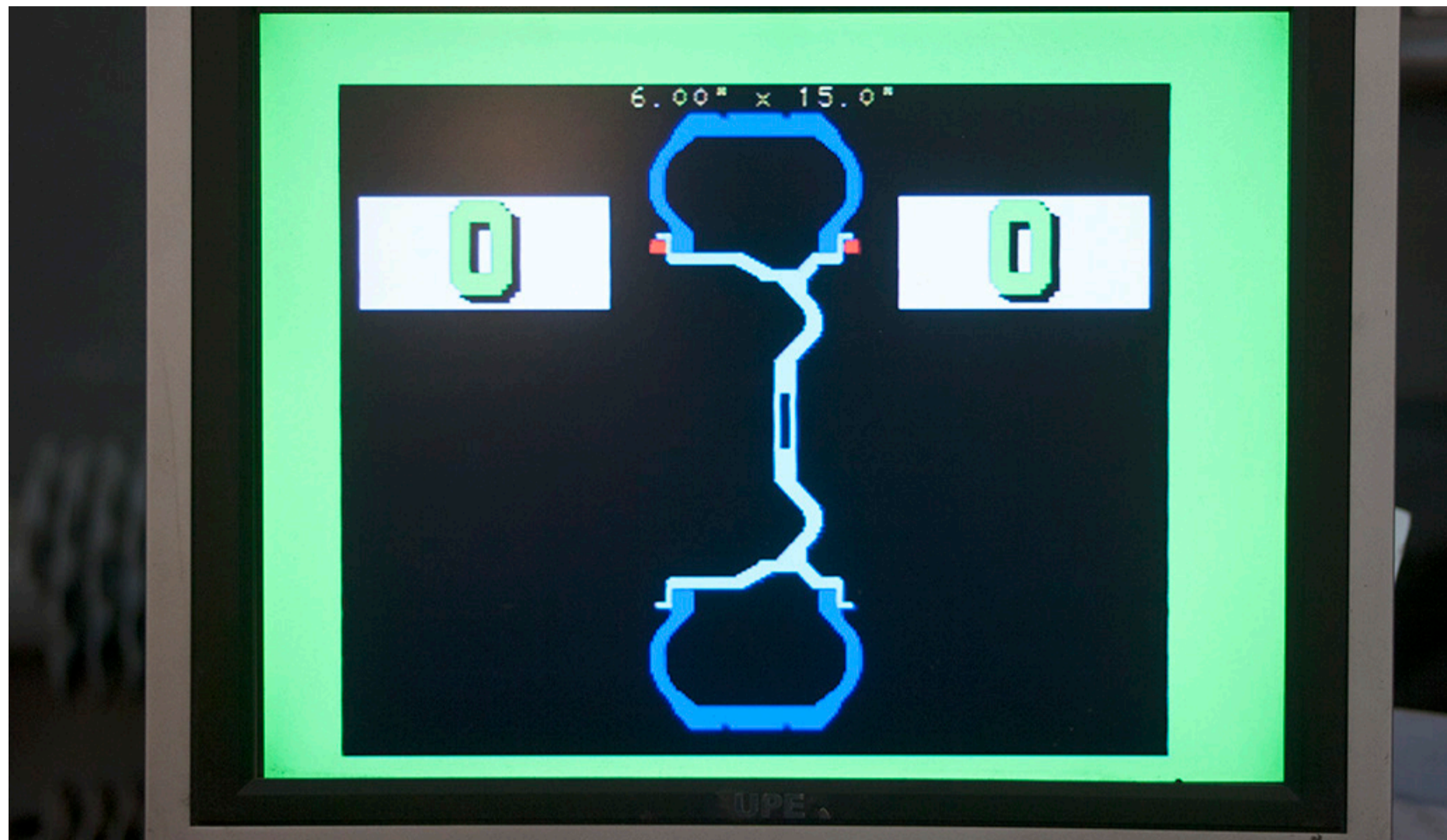
Może warto rozważyć zakup opon uniwersalnych, wielosezonowych. Producenci mają w ofercie droższe i tańsze ogumienie tego rodzaju i zapewniają, iż sprawdza się zarówno zimą, jak i latem. Z punktu widzenia użytkownika najważniejsze jest to, aby ogumienie służyło możliwie długo i gwarantowało odpowiedni poziom pewności prowadzenia auta. Kluczowy jest samochód i jego sposób eksploatacji. Jeśli właściciel, na przykład pickupa, jeździ nim po leśnych duktach, podmokłych łąkach czy polnych drogach, to oczywisty jest wybór specjalistycznych opon terenowych. Marnie sprawdzą się na asfaltach, niekoniecznie na zlodowaciałych połaciach, za to w piachu, błocie i ciężkim śniegu będą znakomite. Ten sam samochód z oponami letnimi ugrzęźnie jak tylko zjedzie z drogi, za to bezpieczeństwo na suchych asfaltach i komfort jazdy będą nieporównanie wyższe. Opony wielosezonowe sprawdzają się u przytłaczającej większości kierowców jeżdżących w mieście i po drogach

asfaltowych. Zimą, nawet gdy trafi się sytuacja, że trzeba jechać po nieodśnieżonej drodze, wyrafinowana konstrukcja lamelek bieżnika zapewnia przyczepność, która gwarantuje bezpieczną jazdę. Latem ten sam bieżnik skutecznie odprowadza wodę zapobiegając aquaplaningowi, na suchej nawierzchni nie ma żadnych problemów. Jeśli jednak właściciel pojazdu mieszka tam, gdzie zimy są surowe, drogi kręte i wiele z nich zimą jest zaladzonych i zaśnieżonych, to warto na zimą dobrać zimowe opony klasy średniej lub premium. Wiosną, oczywiście, należy założyć opony letnie. Dobór najbardziej odpowiednich opon do samochodu i sposobu jego eksploatacji jest naprawdę ważny, bo od niewielkiej powierzchni styku opony z nawierzchnią drogi zależy pewność prowadzenia samochodu na zakrętach czy skuteczność hamowania.

## Dbamy o opony

W dobrze pojętym własnym interesie, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jazdy, jak i dla trwałości opon, należy o ogumienie dbać. Pozornie wiele nie można zrobić, ale to tylko pozornie. W czasie montażu nowych opon mechanik w warsztacie wyważy koła tak, aby na ekranie →





wyważarki pokazały się wartości „0”. Po pewnym czasie, po przejechaniu około tysiąca kilometrów, trzeba pojechać do warsztatu raz jeszcze, aby koła wyważyć ponownie. Najczęściej potrzebna będzie niewielka korekta, jednak jest ona niezbędna dla trwałości opon i elementów zawieszenia samochodu. Można uszkodzić opony wjeżdżając na krawężnik czy jadąc po ostrych kamieniach.

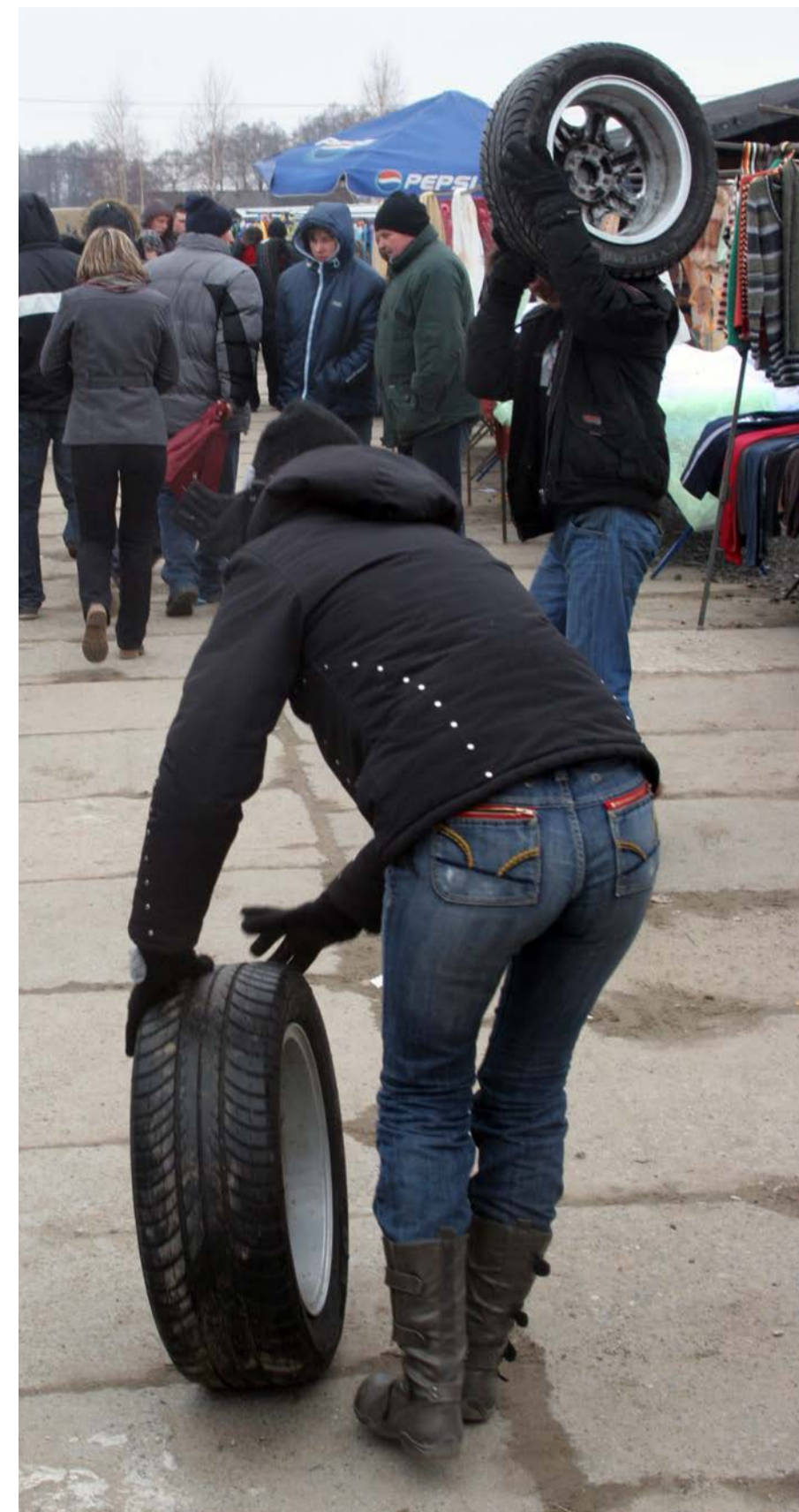
Opłaca się zachować ostrożność i dziury oraz krawężniki pokonywać z naprawdę niewielką prędkością. Widoczne uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują oponę; bywa że oznacza to wymianę obu opon – na kołach jednej osi należy montować identyczne ogumienie o zbliżonym stopniu zużycia bieżnika. Ważne jest ciśnienie powietrza, które zawsze powinno



być zgodne z zaleceniami producenta. W samochodach sprzedawanych w Unii Europejskiej od listopada 2014 roku obowiązkowo montowany jest TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), w USA takie prawo obowiązuje od roku 2007. System ma wyręczać kierowcę w regularnej kontroli ciśnienia powietrza w oponach, i rzeczywiście wyręcza. Niestety, drożej kosztują prace wulkanizacyjne. Niezależnie jednak od automatycznej kontroli ciśnienia warto mieć (i używać) dobry manometr. Przepisy prawa wyraźnie określają, że eksploatacja opon z bieżnikiem niższym niż 1,6 mm jest zakazana. Jednak praktyka wskazuje, że bieżnik o wysokości mniejszej niż 3 mm w deszczu nie gwarantuje bezpiecznej jazdy. Opony zimowe jeszcze szybciej tracą swoje parametry.

### Wybór należy do kierowcy

Najlepsze opony, staranność w ich eksploatacji i odpowiednie ciśnienie nie zdadzą się na wiele, jeśli kierowcy zabraknie wyobraźni, myślenia i umiejętności. Trzeba wiedzieć, jak długa jest



droga hamowania, w jakiej sytuacji może dojść do bocznego poślizgu. Panowanie nad samochodem nie polega przecież na umiejętności jego rozpedzenia, ale na tym, że kierowca nie dopuszcza do niekontrolowanych uślizgów i potrafi zatrzymać auto tam, gdzie trzeba. Ważne jest też gdzie i od kogo kupujemy opony. Zakup na bazarze czy giełdzie nie musi być ryzykowny, ale z ewentualną gwarancją możemy mieć kłopoty. Zależy więc wybór ogumienia od tego, jakim samochodem i w jakich warunkach jeździmy, od stylu jazdy i, na koniec, od tego, ile możemy na opony wydać. I tak naprawdę to jest najlepsza odpowiedź na pytanie, czy opony mają być sezonowe, czy wielosezonowe. ■

# Inny niż wszystkie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jaguar ze swoim nowym modelem, crossoverem F-Pace, wiąże spore oczekiwania. Nic dziwnego, bo to pierwszy tego typu model brytyjskiej firmy. To debiutujące w podwyższonej klasie pojazdów auto po raz pierwszy w Polsce można było zobaczyć tego roku w marcu na Poznań Motor Show 2016. Dwa tygodnie później dziennikarze mieli możliwość jazd testowych i sprawdzenia, jak ten model spisuje się podczas jazdy.



Co powinniśmy wiedzieć o F-Pace? Został zbudowany na platformie podłogowej IQ. Jest ona wykorzystywana także w modelu XE. Jednym z głównych celów konstruktorów nowego modelu było obniżenie masy auta, zastosowano więc wiele elementów aluminiowych i osiągnięto wagę około 1600 kg. Wszystko w trosce o osiągi auta. Poza tym zadbano, by F-PACE miał sportowy charakter i maksymalnie dbał o bezpieczeństwo i komfort jazdy kierowcy i pasażerów. W nowym

Jaguarze mamy więc do dyspozycji wielu asystentów, którzy wspomagają kierowcę podczas jazdy.

Zacznijmy jednak od początku. Wygląd auta to obecnie często decydujący element przy kupnie samochodu. F-Pace wygląda bardzo dobrze: muskularne nadwozie obiecuje siłę i dynamizm. Twarz auta jest nieco groźna i budzi respekt dzięki ogromnym wlotom powietrza i lekko zmrudzonym reflektorom. Te eleganckie reflektory, wykonane są w technologii full-LED, obejmują światła do

jazdy dziennej w charakterystycznym dla Jaguara kształcie litery „J”. Całości wizerunku nowego modelu Jaguara dopełniają potężne koła – do wyboru w zależności od wersji auta - od 18-calowych, opracowanych specjalnie z myślą o ograniczeniu oporu aerodynamicznego do 22-calowych, które mają największą w segmencie średnicę.

We wnętrzu nowego Jaguara jest elegancko, luksusowo i stylowo. Zamiast zegarów jest designerski wyświetlacz, z przyjemnością patrzy się →

na skórzaną tapicerkę, w interesujących kolorach. Bardzo wygodne, sportowe siedzenia Jaguara zostały ukształtowane tak, by zapewniać wyjątkowy komfort oraz doskonale podparcie. Fotele mają regulację w 7 płaszczyznach, są ogrzewane i wentylowane, a całości dopełniają luksusowe dodatki typu drobnoziarnista skóra Windsor, kontrastowe podwójne przeszycia czy zagłówki z wytłoczeniami. Zadowoleni byli również pasażerowie na tylnej kanapie, mają naprawdę sporo miejsca, a regulowany kąt oparcia tylnego siedzenia pozwala spędzić podróż w luksusowym warunkach. We wnętrzu tradycyjne rzemiosło Jaguara łączy się z możliwością zmiany nastrojowego oświetlenia wnętrza w 10 kolorach. Ogromny szklany dach to w tym samochodzie prawie rozpusta. Przestrzeń wokół kierowcy jest doskonale zorganizowana, pozycja za kierownicą optymalna, a niewielką, skórzaną kierownicę przyjemnie trzyma się w dłoniach. Rozpraszają uwagę tylko liczne przyciski na kierownicy, trochę czasu zajmuje zorientowanie się, jakie jest ich przeznaczenie.



Jak jeździ się Jaguarem-F-PACE? Nasza podróż nie trwała długo, bo każdy z nas chciał zmierzyć się z mazurskimi drogami i poznać możliwości auta, zwłaszcza, że pokonywanie kolejnych zakrętów sprawiało radość i przynosiło mnóstwo frajdy. Układ kierowniczy działa niezwykle precyzyjnie, kto miał ochotę, mógł pobawić się łopatkami pod kierownicą sterującymi pracą skrzyni biegów. Trudno się nie zachwycić dwusprzęgłową, ośmiobiegową skrzynią; pracuje gładko, błyskawicznie reaguje na polecenia wydawane pedałem gazu.



Wszystkie przekładnie montowane w nowym modelu F-PACE opracowano wspólnie z firmą ZF. Wysokoprężny silnik V6 o pojemności 3 litrów i mocy 300 KM i 700 Nm maksymalnego momentu obrotowego nie tylko obiecywał wiele, ale również doskonale spisywał się podczas jazdy.

Nowy F-PACE oferuje wszystkie technologie potrzebne, by podróż uczynić łatwą i bezpieczną, począwszy od systemów kontroli trakcji pozwalających poruszać się na nawierzchniach o niskiej przyczepności, po system hamowania awaryjnego, który potrafi rozpoznawać pieszych.

Spis funkcji i szeregu układów wspomagających kierowcę jest imponujący:

- All Surface Progress Control (ASPC) to jazda do przodu w trudnych warunkach. Efektem działania tego systemu jest łagodna, kontrolowana jazda bez poślizgu lub przy niewielkim poślizgu kół.

- Funkcja Low Friction Launch (LFL) to najlepsza trakcja, ręczne sterowanie. Po aktywacji zmienia ona sterowanie tak, aby progresywnie przekazy-

wać moment obrotowy z silnika, umożliwiające kierowcy łagodne ruszenie z miejsca.

- Kamera stereoskopowa poprawia bezpieczeństwo czynne i jest elementem systemów wspomagających kierowcę takich jak:

- system hamowania awaryjnego (AEB) z funkcją wykrywania pieszych. Jeśli komputer stwierdzi, że kolizja z innym pojazdem lub pieszym jest nieunikniona, automatycznie uruchomi hamowanie z pełną siłą.

- system ostrzegający przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu (LDW) i system utrzymujący pojazd na wybranym pasie (LKA).

- system monitorowania stopnia zmęczenia kierowcy (DCM)

- system rozpoznawania znaków drogowych (TSR) informuje kierowcę o obowiązujących ograniczeniach prędkości

Dodatkową pomoc dla kierowcy stanowi inteligentny ogranicznik prędkości (ISL).

Aktywny tempomat z asyntenem jazdy w korku (ACC). Radar dalekiego zasięgu zachowuje bezpieczną odległość od pojazdu poprzedzającego i potrafi nawet całkowicie zatrzymać samo-



chód. Do dyspozycji są również systemy monitorowania martwego pola i wykrywania pojazdów podczas cofania.

Asystent parkowania ułatwia kierowcy parkowanie nawet w bardzo ciasnych miejscach, oferując funkcje półautomatycznego asystenta parkowania równoległego i prostopadłego.

Równie zaawansowany jest system łączący funkcje informacyjno-rozrywkowe i łączności. Wysokiej klasy system In Control Touch Pro jest oparty na 10,2-calowym ekranie dotykowym, posiada wydajny czterordzeniowy procesor, dysk SSD

i pracuje w superszybkiej sieci Ethernet. Interfejs użytkownika jest intuicyjny, a grafika wyraźna i niezwykle czuła.

Czy Jaguar F-Pace jest skazany na sukces? Czas pokaże. Samochód jest nowatorski, z dopracowaną linią nadwozia, luksusowym wykończeniem wnętrza, z napędem na cztery koła, szeroką gamą jednostek napędowych i satysfakcjonującą dynamiką. Uniwersalny i budzący emocje. No i ten znaczek prężącego się do skoku kota. Czegóż chcesz więcej?

Podstawowa wersja auta kosztuje 199 tysięcy złotych (w wersji wyposażenia Pure) z dwulitrowym, czterocylindrowym turbodieslem o mocy 180 KM i maksymalnym momencie obrotowym 430 Nm. Napęd na tylne koła, manualna skrzynia biegów. Za napęd 4x4 trzeba dopłacić około 12 tysięcy złotych, za automatyczną skrzynię biegów kolejne 10 tysięcy złotych. Inne wersje wyposażeniowe to Prestige, R-Sport i Portfolio. Cena F-Pace z silnikiem 3.0 V6 300 KM, z napędem na obie osie i ośmiobiegowym automatem, rozpoczyna się od 316 tysięcy złotych.

# Przekładnie automatyczne



TEKST I ZDJĘCIA: **MARIUSZ LEŚNIEWSKI**  
ILUSTRACJE: **AUTOR, WIKIPEDIA**

Idea zautomatyzowania procesu zmiany biegów w samochodach przyświecała konstruktorom od dawien dawna, lecz realizacja tych technologicznych wizji wymagała niejednokrotnie wieloletnich oczekiwań. Tak było w przypadku historii automatycznej skrzyni dwusprzęgłowej - spopularyzowanej przez koncern Volkswagena na początku XXI wieku.

**P**rofesor Rudolf Franke pracując nad usprawnieniem przeniesienia napędu w ciężkich pojazdach terenowych chciał, by podczas zmiany biegów napęd przenoszony był w sposób ciągły, bez przerw w jego dostarczaniu. W 1940 roku opatentował projekt dwusprzęgłowej (z podwójnym sprzęgłem) preselekcyj-

nej skrzyni biegów posiadającej cztery przełożenia. Niestety jego konstrukcji w tamtych czasach nie udało się praktycznie zrealizować. Szkoda, bo posiadała ona niemal wszystkie walory nowoczesnej skrzyni biegów. Sam profesor Franke nie przypuszczał zapewne, iż rozwinięcie jego patentu posłuży do przekazania napędu w takich

supersamochodach, jak Bugatti, Porsche czy Lamborghini.

## 40 lat później

Na odwołanie się do pomysłu niemieckiego profesora zdecydowało się Porsche w wyścigowych modelach 956 i 962, by w latach 80-tych wyposażyć te bolidy w preselekcję skrzynię biegów z podwójnym suchym



sprzęgłem. Zwycięstwa w 1983 roku w World Endurance Championship potwierdziły tylko szybkość pracy dwusprzęgłowych skrzyń biegów i zapoczątkowały ich dalszy rozwój. Porsche ochrzciło swą nową skrzynię skrótem PDK czyli Porsche Doppel Kupplungs Getriebe (dwusprzęgłowa skrzynia biegów). Niestety, możliwości ówczesnej elektroniki stosowanej w samochodach seryjnie produkowanych, uniemożliwiały użycie skrzyń PDK w szerszym zakresie i ograniczyły ich obszar zastosowania do torów wyścigowych.

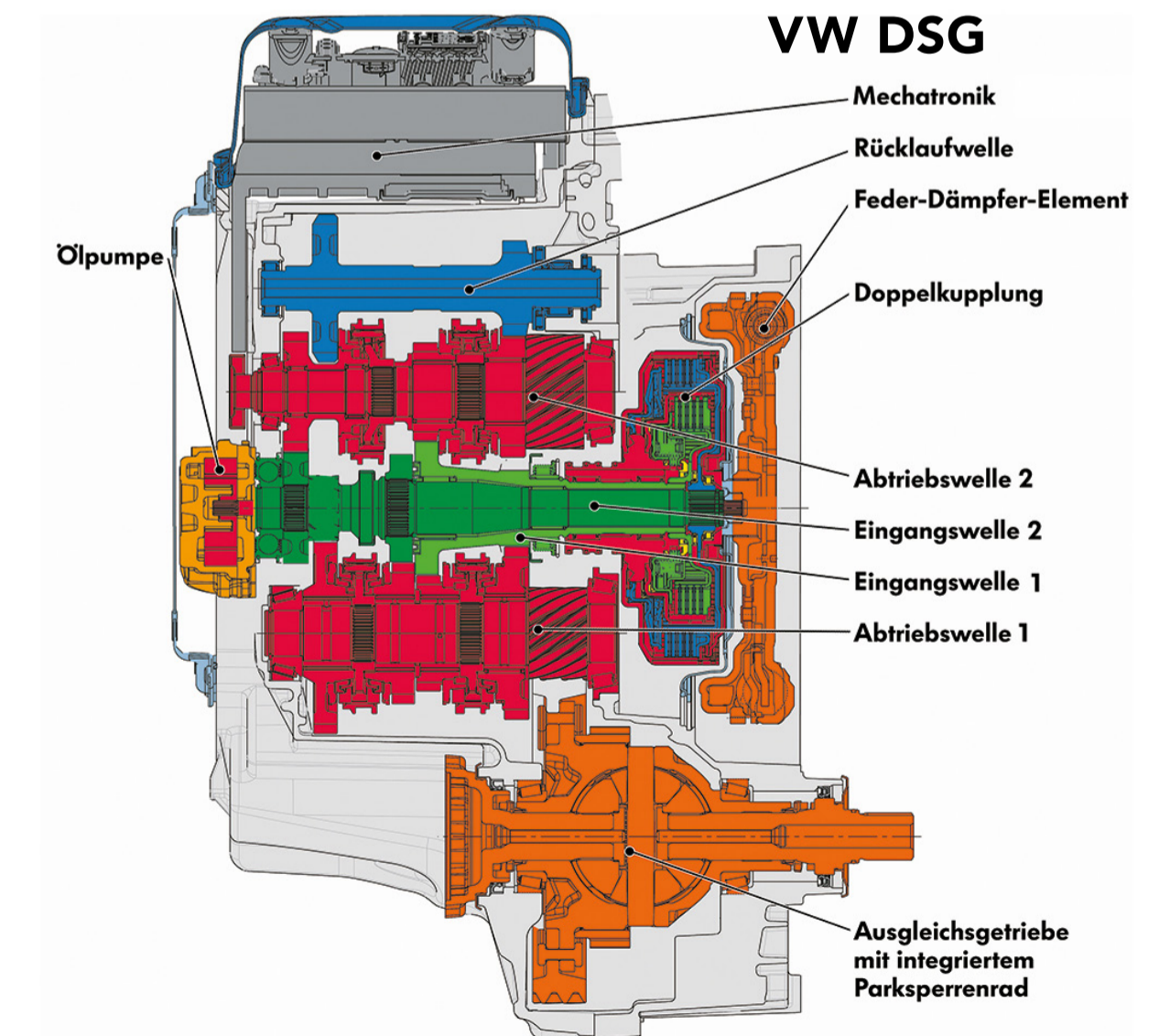
## DSG przekładnia dla ludu.

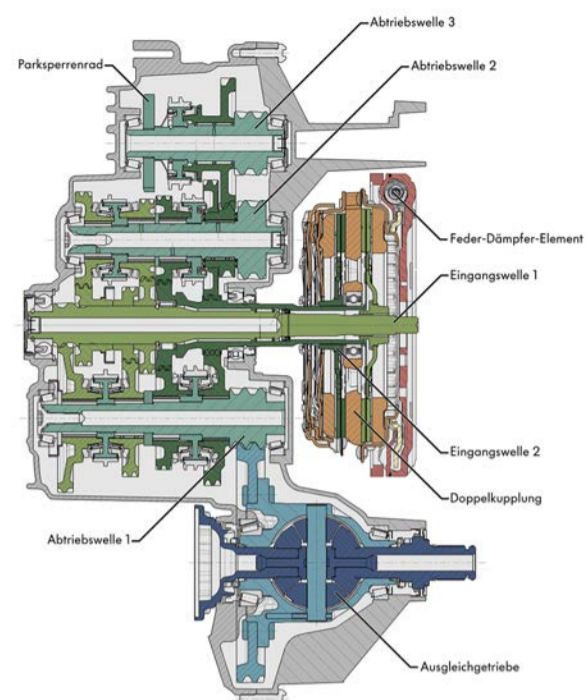
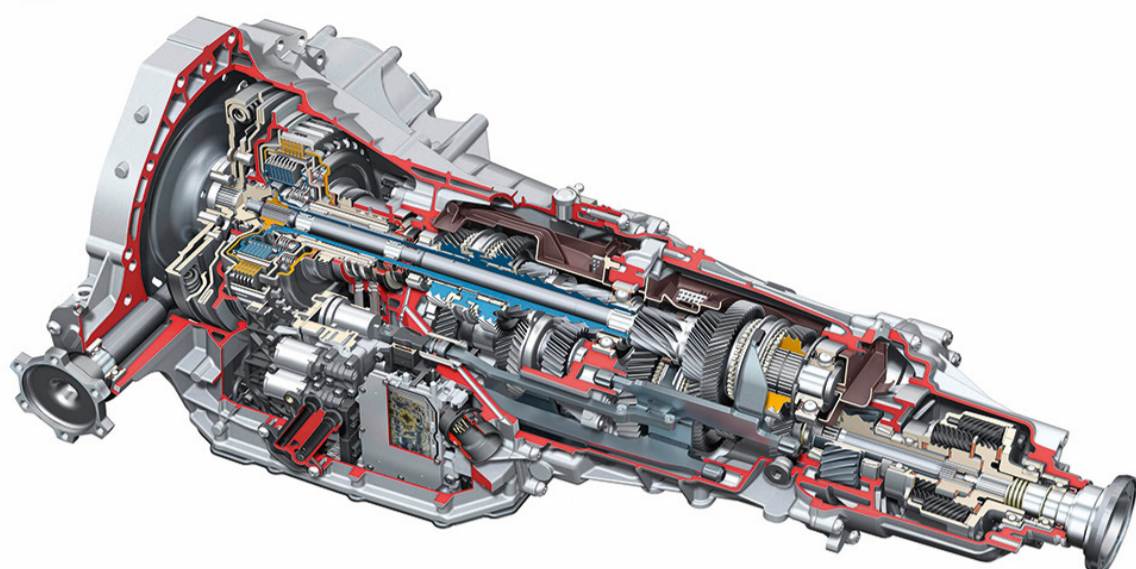
W 2003 roku Volkswagen w Golfie R32 zaprezentował dwusprzęgłową, sześciobiegową skrzynię biegów o nazwie DSG (Direct Shift Gearbox). Samochód posiadał 6-cylindrowy silnik benzynowy o pojemności 3,2 l i mocy 250 KM. Napęd na wszystkie koła realizowany był właśnie przez skrzynię DSG, która radziła sobie bardzo dobrze z doбором przełożeń, jak i krótkim czasem zmiany biegów. Idea wyeliminowania przerw w przeniesieniu napędu i zastosowaniu tej technologii w seryjnym

zabudowy w samochodzie.

## Bardziej auto czy manual?

Warto zadać pytanie na ile skrzynie DSG jak i S tronic to przekładnie automatyczne, a może w jakim stopniu ręczne? Prawda leży gdzieś pośrodku, gdyż są to skrzynie które potrafią zmieniać biegi bez naszej ingerencji (w trybie drive), lub podporządkować się woli kierowcy i realizować jego intencje. Zmianę kolejnego przełożenia możemy dokonać poprzez ustawienie lewarka w pozycji sekwencyjnego wyboru lub łopatkami na kierownicy. Zmiana biegów i sterowanie sprzęgłami odbywa się elektrohydraulicznie. Właśnie konstrukcja dwusprzęgłowa pozwala na bardzo szybki dobór przełożenia, gdyż podczas jazdy jedno ze sprzęgieł przekazuje napęd, wtedy drugie czeka w gotowości, by w ułamku sekundy przełączyć kolejny bieg. Poza sporto- ➔



**Audi S tronic 7-Gang**Audi S tronic 7 speed  
03/08

wym charakterem przekładni zastosowanie dwusprzęgłowej skrzyni biegów pozwala zmniejszyć zużycie paliwa. Wynika to z wyższej sprawności układu niż w tradycyjnym automacie. Jestem bliski zdania, iż skrzy-

nie DSG bądź S-tronic to dobry kompromis pomiędzy automatem, a manuałem, choć nie jest to również konstrukcja całkowicie pozbawiona wad.

W kolejnej części cyklu o skrzyniach automatycznych posta-

ram się przybliżyć zasadę działania i budowę preselekcyjnych dwusprzęgłowych skrzyń biegów, omówić typowe awarie oraz doradzić jak przygotować się do zakupu samochodu wyposażonego w DSG bądź S tronic-a.

**WARSZTAT****CZYTENICY PYTAJĄ - EXPERT ODPOWIADA**

Pytania do eksperta, inż. Mariusza Leśniewskiego dotyczące eksploatacji prosimy kierować na mail: [iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

Po wymianie rozrządu w Oplu Astrze 1.6 silnik benzynowy 115 KM z 2006 roku zauważyłem lekki spadek mocy i wzrost zużycia paliwa, co może być przyczyną takiego stanu?

odpowiedź eksperta:

**Pasek rozrządu**

Wymiana paska rozrządu to czynność wymagająca dokładnego zsynchronizowania ustawień poszczególnych elementów układu. W Pańskim samochodzie zastosowano 16 zaworową jednostkę, gdzie niezwykle ważne jest poprawne ustawienie wałków rozrządu względem siebie, jak i względem wału korbowego. Jeśli naprawa została przeprowadzona bez użycia blo-

kad kół rozrządu z wykorzystaniem śladów zrobionych markerem (patrz zdjęcie), to jest duże prawdopodobieństwo, iż rozrząd został błędnie zsynchronizowany. Może to być przyczyną spadku mocy i nadmiernego zużycia paliwa. Proszę zlecić komputerową diagnostykę, która jednoznacznie pozwoli ustalić, czy rozrząd jest ustawiony prawidłowo.


**POWER FACTORY.**


- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

**-Serwis samochodowy**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



**ul. Jagielska 42E Warszawa**  
**tel 885 90 70 70**  
**[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)**  
**[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)**



# StarDrive tym razem w Gdańsku

TEKST I ZDJĘCIE: MACIEJ RZOŃCA

Pełny miesiąc pozostał do jubileuszowego, XV Zlotu Klubu Zabytkowych Mercedesów StarDrive 2016 (26-29 maja). W poprzednich latach klubowicze gościli m.in. w Łodzi, Bielsko-Białej, Zamościu, Krakowie i Warszawie. Tym razem korowód Mercedesów zawita do Gdańska.

Organizatorzy spodziewają się blisko setki pojazdów z trójramienną gwiazdą na masce. Lista uczestników jest nadal otwarta, a formularz zgłoszeniowy można znaleźć na klubowym portalu: <http://polska.mercedes-benz-clubs.com>.

Wśród modeli, które stawia się na zlocie, będzie między innymi kabriolet W187 z roku 1954 - jeden z zaledwie 1278 wyprodukowanych egzemplarzy, a także przedwojenny 170 V oraz W124 E 500 - swego czasu najszybsza limuzyna Mercedes.



Nie zabraknie również cenionych roadsterów z rodziny SL, od klasycznych modeli 190 SL (W 121) i Pagoda (W 113) do serii W107, a także przedstawicieli młodszych pokoleń Mercedesów, takich jak W123 czy W126.

Uczestnicy StarDrive 2016 przyjadą do Gdańska w czwartek 26 maja i zameldują się w Hotelu Gdańsk. W piątek parada Mercedesów wyruszy w około 100-kilometrowy rajd, którego trasa będzie wiodła urokliwymi zakątkami zachodnich Kaszub i Kaszubskiego Parku Krajobrazo-

wego. W planach jest również wieczorne zwiedzanie Europejskiego Centrum Solidarności oraz aukcja charytatywna. Na godzinę 13.00 w sobotę 28 maja zaplanowano Główny Konkurs Elegancji - prezentację aut i załóg się na Targu Węglowym w Gdańsku. To wyjątkowa atrakcja nie tylko dla fanów klasycznej motoryzacji, którzy będą mogli zobaczyć Mercedesy z bliska i porozmawiać z ich właścicielami, ale również dla okolicznych mieszkańców i turystów. O godzinie 17.00 samochody wyruszą wspólną kolumną w kierunku hotelu, a o godzinie 20.00 uczestnicy stawiają się w Gdańskim Teatrze Szekspirowskim, gdzie odbędzie się rozdanie nagród i uroczysty Bal Komandorski na zakończenie zlotu.

Tegoroczny Zlot został włączony do oficjalnego programu Święta Miasta Gdańska. XV Zlot StarDrive Poland objęty został honorowym patronatem Prezydenta Miasta Gdańska Pawła Adamowicza, Marszałka Województwa Pomorskiego Mieczysława Struka oraz Konsula Generalnej Republiki Federalnej Niemiec w Gdańsku Pani Cornellii Pieper. ■



# Legendy w Pradze

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI I JAKUB ŻOŁĘDOWSKI  
ZDJĘCIA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

Na start do czeskiej Pragi daleko bo niemal 700 km. Startowaliśmy w nim już po raz piąty. Co nas tam tak ciągnie? Przecież rajdy są też bliżej i nie musielibyśmy przejechać w dwie strony blisko półtora tysiąca kilometrów?



Magnesem jest magia tego rajdu skupiającego na starcie 180 legendarnych samochodów, każdy z charakterem i z rajdową historią. Każda marka, to inność, to indywidualność. Możemy delektować się kształtami karoserii, które kiedyś były konstruowane przez ludzi, a nie jak dzisiaj przez maszyny czyli komputery. Samochody to jedno, ale jest to przede wszystkim spotkanie ludzi. Spotkanie towarzyskie legendarnych załóg, które ścigały się nawet w odległych latach siedemdziesiątych. W rajdzie startują także młodzi zawodnicy w historycznych samochodach, ale rywalizują oni w innej kategorii. Oczywiście jest także

klasyfikacja generalna rajdu. Po rajdzie wszyscy opuszczają Pragę zadowoleni i twardym postanowieniem, że spotkamy się tutaj w przyszłym roku.

Rajd uważamy za bardzo udany, należy podkreślić wspaniały pomysł Eda Patery, organizatora imprezy w konwencji szybkich rajdów z lat siedemdziesiątych, rozgrywających się nie tylko na próbach sportowych, ale i na trasie. Na etapach dojazdowych uczestników obowiązują przepisy i za przekroczenie szybkości o każdy kilometr otrzymuje się punkty karne, które wpływają na klasyfikację rajdu. Cały czas balansuje się →→





pomiędzy spóźnieniem, a przekroczeniem szybkości, za jedno i drugie otrzymuje się kary, za zbyt dużą prędkość zdecydowanie większe. Rajd jest trzydniowym więc po zmaganiach sportowych, wieczorami, przy kolacji jest wielkie spotkanie towarzyskie. Wielkie jeżeli chodzi o nastrój i rozmowy, ale i wielkie jeżeli chodzi o ilość osób. 180 załóg to już 360 osób, do tego osoby towarzyszące i organizatorzy to już blisko 450 osób. Wymaga to doskonałej organizacji ale bracia Cześci są w tym bardzo dobrzy. Dziesięć załóg z Polski przyje-

chało na szóstą edycję Praha Revival. Wielkim nieobecny był Andrzej Jaroszewicz. Wspólnie z kolegami z dawnych lat: Błażem Krupą, Piotrem Mystkowskim, Andrzejem Wodzińskim, Markiem Pawłowskim, Adamem Polakiem i moim tegorocznym pilotem Krzysztofem Wodzińskim wystartowaliśmy w klasie Legend. Atmosfera rajdu metaforycznie przypomina szczególny nastrój święta, na które czekamy przez cały rok, aby ponownie spotkać się na trzy dni w tym wyjątkowym miejscu i czasie. ■

# Zaproszenie na

## I Międzynarodowy Złot Cabrio



Do kalendarza najważniejszych imprez motoryzacyjnych 2016 roku wpisuje się I Międzynarodowy Złot Cabrio. 6. sierpnia br. pasjonaci samochodów, ceniący sobie poczucie wolności i wiatr we włosach, wezmą udział w Złocie organizowanym w Gnieźnie. To pierwsze w historii kraju wydarzenie o charakterze międzynarodowym, które skupi pod jednym, otwartym dachem, branżę motoryzacyjną, turystyczną i track foodową

Pierwszą stolicę Polski, podobnie jak Rzym, zbudowano na siedmiu wzniesieniach. To właśnie tutaj zgromadzą się rzesze fanów aut z otwartym dachem, aby podziwiać piękno sylwetek tych samochodów. Oprócz ekip cabrio z całej Europy, do Gniezna przyjadą miłośnicy motoryzacji przekonani o tym, że do tej pory nie wynaleziono lepszego pojazdu na słoneczną pogodę.

Agencja Commercial Communications wraz z patronem strategicznym - Miastem Gniezno, wspierana zaangażowaniem prawdziwych pasjonatów motoryzacji, zajęła się organizacją największej w Europie imprezy motoryzacyjnej o tematyce cabrio, pod hasłem Cabrio let me be free! Dwa dni atrakcji przygotowanych dla uczestników to, m.in. Rajd „1050” szlakiem pierwszych Piastów, przegląd filmów reklamowych o tematyce cabrio oraz pierwsza próba bicia Rekordu Guinnessa przez miłośników kabrioletów. Program wydarzenia wzbudził zainteresowanie zagranicznych mediów, które potwierdziły, że będą relacjonowały przebieg tej wyjątkowej imprezy.

Do tej pory wśród zainteresowanych udziałem w Złocie jest ponad 100 ekip. Organizatorzy szacują, że w dniach 6-7 sierpnia Gniezno odwiedzi 12 000 gości. Będzie to doskonała okazja, aby poznać uroki miasta i terenów Wielkopolski, ale przede wszystkim spotkać fanów motoryzacji z całej Europy. Zachęcamy do odwiedzenia strony [www.cabriopoland.com](http://www.cabriopoland.com), na której nie zabraknie szczegółowych informacji na temat programu imprezy, warunków udziału w wolontariacie, czy regulamin konkursu „Otwarcia na emocje”. Za pośrednictwem strony ekipy cabrio mogą nabyć bilety na to wydarzenie.



# Polacy w Octavia Cup

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po pięcioletniej przerwie ŠKODA powraca na europejskie tory wyścigowe z zupełnie nowym samochodem – Octavią. Przy jej projekcie inżynierowie z Mladá Boleslav czerpali z doświadczenia zdobytego przez Grupę Volkswagena podczas organizacji pucharów SEAT Leon Eurocup, VW Golf Cup czy Audi TT Cup.



ŠKODA Octavia Cup ma być organizowany co najmniej przez cztery najbliższe sezony. Wśród tegorocznych uczestników znalazło się dwóch kierowców z Polski. To bracia Adam i Tomasz Rzepeccy. Warto tutaj wspomnieć, że w 2009 roku, a więc przedostatnim sezonie poprzedniej serii Pucharu mistrzem został Mateusz Lisowski. Łącznie w latach 1998-2010 przez ŠKODA Octavia Cup przewinęło się aż 120 zawodników,

wśród nich czeskie sławy Jan Kopecký oraz Stefan Rosina, znany polskim kibicom ze starów w Porsche Supercup u boku Kuby Giermaziaka.

Cykl Pucharowy w sezonie 2016 będzie składał się z pięciu weekendów na torach: Hungaroring (28-30 kwietnia), Red Bull Ring (14-15 maja), Most (17-19 czerwca), Slovakia Ring (19-21 sierpnia) oraz Brno (9-11 września).

(MR)

# Infiniti w Krakowie, czyli Kraków otwiera się na nowe

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Centrum Infiniti Kraków to już trzeci z sześciu salonów japońskiej marki, jakie do końca roku powstaną w Polsce. Działa już centrum w Warszawie i Sosnowcu, a teraz także w Krakowie. Jeszcze w tym roku planowane jest otwarcie salonów w Poznaniu, Gdańsku i Wrocławiu. Otwarcie krakowskiego przedstawicielstwa towarzyszyła dealerska premiera Infiniti Q60.

Na uroczyste otwarcie Centrum Infiniti w Krakowie przyjechał Francois Goupil de Bouille, wiceprezes Infiniti EMEA (Europa, Bliski Wschód i Afryka). Obecni również byli Jacek Drogosz i Adam Pietkiewicz, prezesi Holdingu 1, do którego należy Infiniti Polska. Podczas uroczystości François Goupil de Bouillé wyraził swoje przekonanie o spodziewanym sukcesie przedsięwzięcia, ponieważ ma zaufanie do polskiego partnera. Krakowskie Centrum Infiniti zostało zbudowane zgodnie z najnowszymi standardami marki, które w firmie porównuje się do standardów pięciogwiazdkowego hotelu. Wykorzystuje się tu np. naturalne materiały wykończeniowe. Krakowskie Centrum mieści ekspozycję ośmiu samochodów, a jest też gama dziesięciu aut testowych w różnych wersjach. Obsługa serwisowa pracuje na sześciu specjalistycznie wyposażonych stanowiskach.

Główną atrakcją uroczystości było wystawienie, pokazanego po raz pierwszy w styczniu

w Detroit, Infiniti Q60. Infiniti Q60 to sportowe coupe o proporcjonalnej sylwetce, które pod maską kryje nowy 3-litrowy silnik V6 biturbo o mocy dochodzącej do 405 KM. Do wyboru będzie także 2-litrowy motor benzynowy o mocy 210 KM i czterech cylindrach. Auto będzie wyposażone w system Direct Adaptive Steering drugiej generacji i elektronicznie sterowane zawieszenie dynamiczne (Dynamical Digital Suspension). Początek sprzedaży w Europie zaplanowany jest na pierwsze dni października.

Co ciekawe, pierwszym na świecie klientem, który zamówił Infiniti Q60, jest Polak. Obecnie czeka na dostarczenie swojego egzemplarza, co potrwa jeszcze kilka miesięcy. Jak sam przyznał, auto zamówił „w ciemno”, bez oglądania i bez jazdy testowej. Wcześniej odbył jedynie jazdę próbną innym modelem – hybrydowym Infiniti Q50 i był pod dużym wrażeniem.

Warto zauważyć, że po zakończeniu zaplanowanego cyklu inwestycyjnego, Infiniti stanie się marką ogólnopolską, obecną w sześciu głównych aglomeracjach. Będzie więc możliwość zaprzyjaźnienia się z marką i jej samochodami, tym wszystkim, którzy tego zapragną, a bliskość salonów i serwisów wpłynie na wzrost popularności marki w Polsce.





# MOTO SKULL SPRING EVENT

TEKST: RAJMUND BINISZEWSKI  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Pod tą tajemniczą nazwą kryje się piknik motoryzacyjny, na którym nie można było narzekać na nudę. Główną atrakcją były jazdy testowe motocyklami enduro marki AJP i to na dodatek pod okiem doświadczonych instruktorów, ale to nie była jedyna atrakcja tej nietuzinkowej imprezy.

Oprócz motocykli, były terenówki z Akademi 4x4, oraz rally crossowe Mitsubischi Lancer Evo Roberta Czarneckiego. Jak przystało na dobrze zorganizowany piknik, organizator nie zapomniał o atrakcjach dla najmłodszych. Były przejażdżki, konkursy z nagrodami i szkolenia z udzielania pierwszej pomocy.

Gratulujemy ekipie Moto Skull dobrej imprezy dla całej rodziny.



# Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



W Świdnicy zakończył się 44. Rajd Świdnicki – KRAUSE, który rozpoczął tegoroczne (pełna, oficjalna nazwa) Castrol Inter Cars Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski 2016. Tymczasem **20 lat temu** rajd ten nosił nazwę Elmot i był – po Zimowym Rajdzie Dolnośląskim oraz Rajdzie Krakowskim – trzecią już rundą RSMP 1996.

W klasyfikacji generalnej 24. Rajdu Elmot zwyciężyła załoga Krzysztof Hołowczyc/Maciej Wisławski (Toyota Celica 4WD w klasie A-8) przed parą Robert Gryczyński / Tadeusz Burkacki (Toyota Celica 4WD) oraz Bogdanem Herinkiem i Januszem Bronikowskim (Renault Clio Maxi w klasie A-7 oraz F-2).

W grupie N oraz klasie N-4 wygrał Piotr Świeboda pilotowany przez Andrzeja Górskiego (Mitsubishi Lancer evo III). W N-3 najszybszy był Włodzimierz Skrodzki z Maliną Wiechowską (Renault Clio), w A-6 Piotr Gadomski z Romualdem Porębskim (Honda Civic), w Rajdowym Pucharze Cinquecento Mariusz Ficoń z Jackiem Ścicińskim. Przy okazji przypomnę, że trzecie miejsce w klasie N-3 zajął nasz redakcyjny kolega Jerzy Dyszy, którego pilotował Krzysztof Ruciński (Renault Clio).



W **kwietniu 1956** roku w Moskiewskiej Fabryce Samochodów Małolitrażowych rozpoczęto produkcję Moskiewca 402. Był on o tyle ważnym modelem w historii marki, iż poprzednik oznaczony symbolem 400-420 był praktycznie kopią przedwojennego Opla Kadetta. 402 natomiast został zaprojektowany przez Rosjan „od nowa”, chociaż jak wieść niesie przyglądano się bacznie samochodom równolegle produkowanym w Europie Zachodniej (m. in. Simca Aronde czy Fiat 1100). W każdym razie powstał bardzo ciekawy wizualnie, awangardowy wręcz jak na tamte lata, samochód.

Niestety, wyposażono go w silnik z poprzedniego modelu, a więc przestarzały, pochodzący z lat 30-tych, dolnozaworowy, 4-cylindrowy silnik o pojemności 1220 cm<sup>3</sup> i mocy 35 KM. I ten właśnie silnik spowodował, że model 402 produkowano zaledwie dwa lata, w ciągu których wytworzono 87 658 sztuk (wraz z odmianami). Kolejny Moskiewicz miał już dużo lepszą i mocniejszą jednostkę napędową (1360 cm<sup>3</sup> i moc 45 KM), otrzymał ponadto oznaczenie 407. To auto produkowano do 1963 roku w liczbie prawie 360 tys, a 1/3 produkcji trafiło na eksport.



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu ubezpieczeń komunikacyjnych. Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia  
Finansowe



Ubezpieczenia  
Zdrowotne



Ubezpieczenia  
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia  
Nieruchomości



Ubezpieczenia  
Oszczędnościowo -  
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia  
Turystyczne

# **iauto**<sup>polska</sup>

## **WYDAWCA**

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

## **REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

## **DTP**

Rajmund G. Biniszewski

## **ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

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

## **DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

## **KONTAKT Z REDAKCJĄ**

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

## **DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

Zdjęcia na okładce: Jaguar-serwis prasowy, Mirosław Rutkowski



**NAPISZ DO NAS: [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)**