

# **iauto** *polska*

Numer 24, 27 kwietnia 2016



**W**łaśnie wróciłem z warsztatu samochodowego. Nie była to wizyta serwisowa, ani potrzeba naprawy samochodu. Była to wizyta towarzyska. Chociaż nie do końca towarzyska, bo w czasie takich sobie pogaduszek o samochodach, chciałem się dowiedzieć, jak z punktu widzenia praktyków wygląda stan techniczny samochodów na polskich drogach. Powodem mojego zainteresowania tematem jest powszechnie obowiązujący stereotyp mówiący o tym, że na drogach i ulicach królują złomy zagrażające życiu i zdrowiu. No i rzeczywiście, z perspektywy jednego warsztatu wygląda to słabo. Nie znalazłem potwierdzenia tezy, że sporo aut, to spawane z dwóch lub trzech rozbitków pojazdy. Ale niewesoła prawda jest taka, że większość klientów przyjeżdża po ratunek wtedy, kiedy auto kompletnie odmówi posłuszeństwa. Pierwsze objawy sygnalizujące możliwość wystąpienia awarii są zazwyczaj lekceważone. Podobnie jak informacje specjalistów o tym, że jakiś podzespół wymaga ingerencji. Klienci uważają, że skoro jeździ, to wszystko jest w porządku. A skoro tak, to po co wydawać pieniądze na naprawę. Taka filozofia powoduje, iż potem w warsztacie trzeba zapłacić więcej. To wynika z dwóch powodów. Po pierwsze, większości zazwyczaj doskwiera brak pieniędzy. Po drugie niska kultur techniczna każe wierzyć, że „może samo jakoś się naprawi”. Kiedy mechanik proponuje, że wykona jazdę testową po to, aby zweryfikować stan techniczny, właściciel pojazdu zazwyczaj odmawia. Twierdzi, że sam dobrze wie, co w samochodzie się dzieje. Zapomina jednak o tym, że postępującego zużycia i coraz gorszego działania mechanizmów nie sposób zauważyć. Często dopiero w czasie obowiązkowego badania technicznego okazuje się, że hamulce są słabe, zawieszenie wybite, a silnik ledwo zipie. Warto więc zaufać mechanikom. Oni naprawdę wiedzą lepiej.

Szerokiej drogi



Mirosław Rukowski



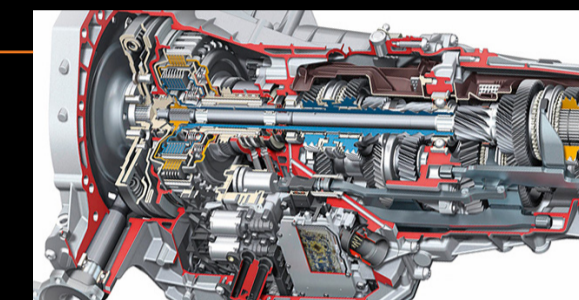
### Prezentacje

**Dacia Lodgy Prosta i skuteczna - str. 4**



### Technologie

**Przekładnie automatyczne - str. 8**



### Warsztat

**Wymiana oleju w... - str. 11**

### Kalejdoskop

**Kalejdoskop - str. 18**

### Wydarzenia

**Auto test kombi&MPV - str. 12**

**Gonitwy w Picanto - str. 14**

**Rallycross w obiektywie - str. 26**

**Siwy dym - str. 28**

**Rozgrywak na poligoeni - str. 32**



### Opinie

**Trening czyni mistrza - str. 22**

**Serwisy od kuchni - str. 24**

### Kalendarium

**Kalendarium - str. 36**



Dacia Lodgy

# Prosta i skuteczna



TEKST: ADAM LEWICKI  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Ten samochód to żadna nowość. Pokazano go cztery lata temu na salonie samochodowym w Genewie. Po czterech latach obecności na drogach okazał się kolejnym sukcesem Renault. Zbudowany na platformie Scenica nie jest ani minivanem, ani crossoverem, ani nawet zwykłym kombi.

A może właśnie jest jednocześnie i minivanem i crossoverem? Auto jest wielkie, cztery i pół metra długości pozwoliło na umieszczenie w bagażniku trzeciego rzędu siedzeń. I zostało jeszcze trochę bagażnika. Miejsca w środku jest

dużo, przy trzech rzędach siedzeń – mamy mały autobusik, po wyrzuceniu ostatniego – wygodne pięcioosobowe auto z wielkim bagażnikiem, jak zostawimy tylko fotele z przodu – mamy furgonetkę. Oczywiście fortepianu tym autem nie



przewieziemy, ale samochód w pełni zasługuje na miano rodzinnego minivana. Testowe jazdy tym samochodem nie dostarczają nadzwyczajnych, ani dobrych, ani złych, wrażeń. Pomimo niebyt wyszukanej konstrukcji zawieszenia (MacPhersony z przodu, belka skrętna z tyłu) na wybojach i dziurach zawieszenie rzetelnie wykonuje swoją pracę, na gładkich asfaltach, również na autostradzie nie ma się do czego przyczepić. Chętni do mocno dynamicznych działań na krętych dro-

gach powinni sobie przypomnieć do jakich celów ten samochód został stworzony. A ten cel jest jasny – auto ma sprawdzać się jako środek transportu. Ma rzetelnie pracować jak koń pociągowy, a nie jak urodziwy rumak pełnej krwi. Owszem, wymaga od kierowcy opanowania techniki jazdy. Ale to chyba już można uznać za zaletę, wszak coraz większą liczbę kierowców wkurza, kiedy samochód jest mądrzejszy od nich. Auto jest do bólu praktyczne. Nie ma żadnych zbędnych →→





dodatków, ma natomiast wszystko co niezbędne. Ma silnik, skrzynię biegów i koła. Obowiązkowe (wymóg UE) czujniki ciśnienia w kołach czy wskaźnik sugerujący zmianę biegów w zasadzie wyczerpują listę wspomagaczy kierowcy. W zasadzie, bo jest jeszcze ABS, ESP i ASR, ale to tak, jakby podkreślać, że współczesny samochód wyposażony jest w wycieraczki. Wnętrze surowe, pozbawione wyszukanych ozdób. Klimatyzacja manualna regulowana pokrętkami za dopłatą 2 000 zł. Jak wszystkie współczesne samochody może mieć dotykowy ekran, na którym sterujemy systemem multimedialnym (dopłata 950 zł). Dokupić można też elektryczne podnoszenie szyb w tylnych drzwiach (310 zł), tylne czujniki parkowania (650 zł), może być też kamera cofania, ale tylko z systemem Media Nav (800). Skórzana kierownica. Dopłaty pozornie niewielkie mogą doprowadzić do tego, że cena wyjściowa z naj słabszym silnikiem z poziomu 37 900 zł poszybkuje do 63 900 zł. Ale wtedy mamy wszystko, co producent przewidział do tego samochodu. Silnik wysokoprężny ze sprężarką o zmiennej geometrii o mocy 110 KM. ■



# Przekładnie automatyczne

## Preselekcyjne przekładnie dwusprzęgłowe

cz. 2



TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI  
ILUSTRACJE: AUTOR, AUDI

Skrzynie dwusprzęgłowe mogą być montowane w samochodach z silnikami ustawionymi wzdłużnie jak i poprzecznie oraz współpracę z napędami na dwa lub cztery koła. Pod względem konstrukcyjnym możemy rozróżnić preselekcyjne dwusprzęgłowe skrzynie biegów współpracujące ze sprzęgłami mokrymi bądź suchymi.

### Idea preselekcyjnej dwusprzęgłowej skrzyni biegów.

Aby możliwie jak najlepiej zobrazować działanie dwusprzęgłowej skrzyni biegów należy potraktować ją jako dwie równoległe przekładnie (patrz ilustracja). Każda z przekładni posiada swoje sprzęgło które obsługuje określone biegi. Przekładnia 1 oznaczona kolo-

rem czerwonym wyposażona jest w sprzęgło P1 i steruje biegami nieparzystymi: 1,3,5 oraz wstecznym. Przekładnia 2 oznaczona kolorem niebieskim zawiera sprzęgło P2 oraz steruje biegami parzystymi: 2,4 i 6. Dzięki tej konstrukcji skrzynia biegów posiada dwa wałki wejściowe i dwa wyjściowe. W czasie jazdy tylko jedno sprzęgło

P1 bądź P2 przenosi napęd na koła. W momencie gdy kontynuujemy jazdę na biegu 2-gim napęd przekazywany jest na koła poprzez mechanizm różnicowy za pośrednictwem sprzęgła P2. Jednocześnie w tym samym czasie zaawansowany układ elektroniczno-hydrauliczny skrzyni dwusprzęgłowej ma już przygotowane przeło-

żenie 3-go biegu, by w ułamku sekundy (0,4 s – 0,6 s) dokonać jego zmiany i rozłączyć napęd poprzez sprzęgło P2 przekazując go następnie za pośrednictwem sprzęgła P1. Właśnie krótki czas zmiany przełożenia pozwala praktycznie na dostarczanie momentu napędowego w sposób ciągły i wyeliminowaniu przerw w jego przenoszeniu podczas zmiany biegów.

### Budowa skrzyni.

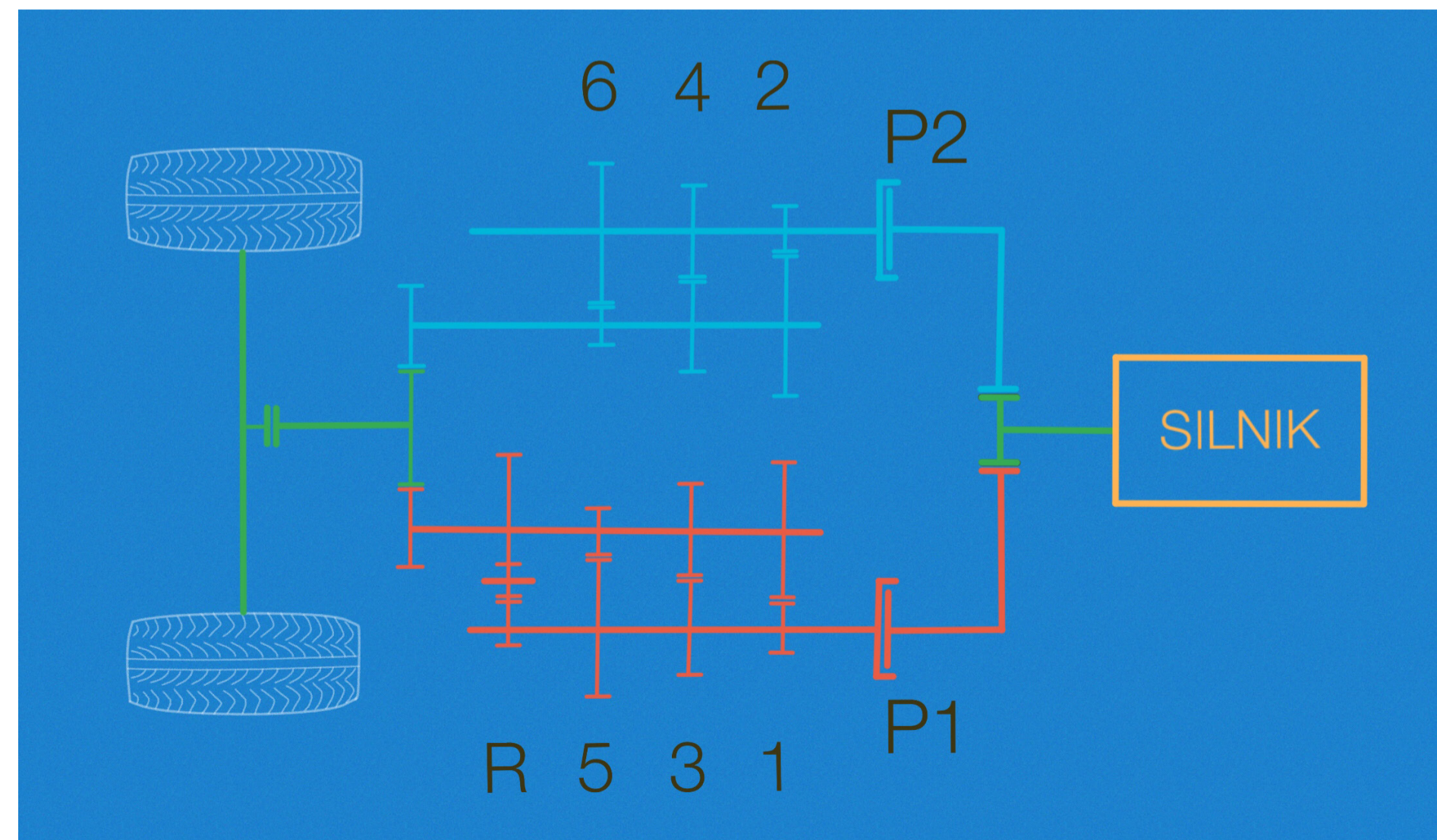
Jak widać idea skrzyni dwusprzęgłowej jest dosyć prosta, lecz jej konstrukcyjna realizacja opiera się już na bardzo zaawansowanych technologiach. Sterowanie zmianą poszczególnych przełożeń realizuje sterownik skrzyni poprzez systemy elektrohydrauliczne. Poszczególne biegi przełączane są za pośrednictwem hydraulicznie sterowanych widełek, które współpracują z przesuwkami synchronizatorów kół zębatych skrzyni bie-

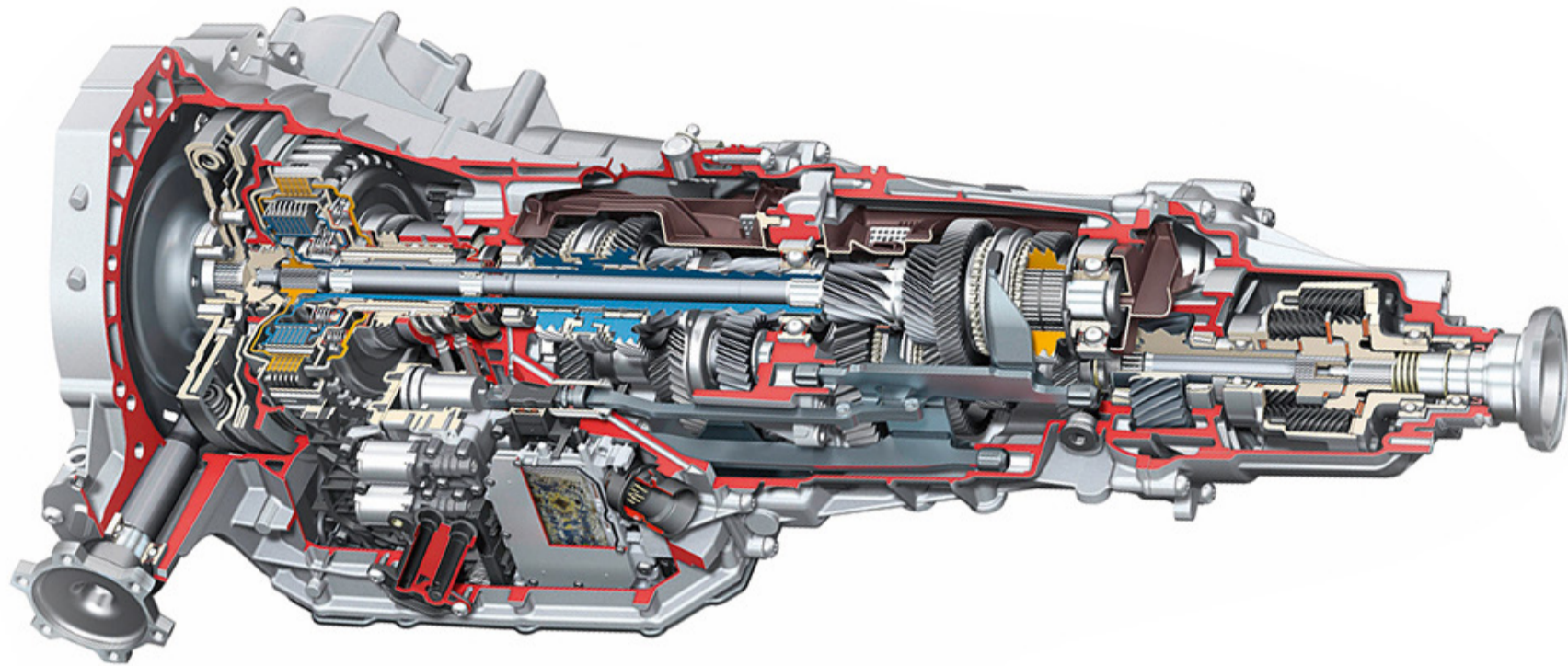
gów. Analogicznie jak w skrzyni ręcznej - gdzie wyboru odpowiedniego biegu dokonujemy sami ręcznie lewarkiem zmiany biegów przesuwając widełki i synchronizując poszczególne przełożenia. Sprzęgła w skrzyniach dwusprzęgłowych sterowane są oczywiście elektrohydraulicznie i pracują cały czas z bardzo małym poślizgiem, tzw. mikropoślizgiem, niezbędnym do uzyskania komfortu przełączania biegów. Dodatkowo każde sprzęgło posiada układ chłodzenia, który dba o właściwą temperaturę oleju i kondycję tarcz sprzęgłowych. W przypadku zbyt dużego obciążenia kierowca jest informowany o tym fakcie poprzez przejście skrzyni w tryb awaryjny (wyświetlacz na desce rozdzielczej bądź przy dźwigni selektora trybu jazdy zaczyna migać). Stan taki może być spowodowany ruszaniem na stromym podjeździe, forsowną jazdą z przyczepą w terenie gór-

skim, bądź częstym ruszaniem z włączoną funkcją launch control. Taki elektroniczny kagańiec chroni podzespoły skrzyni przed zniszczeniem uświadamiając kierującemu, iż temperatura oleju wewnątrz przekładni osiągnęła swój górny limit wynoszący około 160 C. Więc teoretycznie sprzęgła nie można spalić, co wielokrotnie może przytrafić się w samochodzie wyposażonym w manualną skrzynię o dużym momencie obrotowym.

### Zalety i wady skrzyń dwusprzęgłowych (na przykładzie skrzyń DSG lub S tronic)

Bezspornie największym atutem skrzyni dwusprzęgłowej jest szybkość z jaką zmienia kolejne przełożenia. W idealnych warunkach producenci przekładni przekonują, iż zmiana biegu na wyższy może wynosić ok 200 ms, ale uzależnione jest to od wielu czynników, jak cho- ➔





ciężby lepkość oleju więc realny czas zmiany to pułap wielkości 400 ms - 600 ms co i tak jest świetnym wynikiem. Samochód wyposażony w skrzynię dwusprzęgłową zaspokaja się mniejszym apetytem na paliwo, co wynika z prostego faktu - elektronika z założenia dobiera przełożenia trafniej niż przeciętny kierowca, gdyż bierze pod uwagę masę czynników działających na pojazd. Proszę zdać sobie sprawę, iż skrzynia dwusprzęgłowa posiada kilkadziesiąt czujników. Współpracują ze sterownikami silnika i napędu dzięki czemu komfort pracy przekładni idzie w parze z jej ekonomicznym zastosowaniem. Niestety duża ilość podzespołów elektronicznych to większe ryzyko awarii, a ewentualna naprawa to wyzwanie nawet dla autoryzowanego serwisu. Spotkałem się też z opiniami dotyczącymi gwałtownego charakteru pracy skrzyni dwusprzęgłowej (zwłaszcza DSG Volkswagena) objawiającymi się szarpnięciami w fazie ruszania. Fakt, niektóre modele wykazują tendencje do nerwowego poszar-

pywania podczas startu, lecz włączenie kolejnego biegu rozwiewa wszelkie wątpliwości i pozwala w pełni cieszyć się pracą przekładni. W kwestii serwisowania samochodu z przekładnią dwusprzęgłową należy zwrócić szczególną uwagę na terminy wymiany oleju, jak i śledzić informacje serwisowe, które mogą zawierać komunikaty o aktualizacjach oprogramowania skrzyni. Warto również wnikliwie zapoznać się z instrukcją obsługi samochodu, która zapewne zaskoczy nas wieloma aspektami dotyczącymi jazdy z wykorzystaniem automatycznej skrzyni dwusprzęgłowej. W przeciwnym razie podstawowe informacje przekazuje nam miły Pan z serwisu przy okazji nieprzewidzianej wizyty. Wraz z rachunkiem za naprawę.

#### **Kupujemy samochód z dwusprzęgłową skrzynią.**

Zakup samochodu z dwusprzęgłowym automatem to nie lada problem. Niestety rynek aut używanych wypełniony jest egzemplarzami powypadkowymi, bądź zaniedbanymi tech-

nicznie. Bezwzględnie weryfikację pojazdu należy rozpocząć od jazdy próbnej i to najlepiej z kimś kto wie, jak sprawna przekładnia powinna pracować. Sami, będąc zwykle w euforii, która przysłoni nam wszelkie wady automatu, prawdopodobnie jesteśmy w stanie zakupić jeżdżącą skarbonkę. Następnym nieodzownym krokiem powinna być wizyta w fachowym serwisie i diagnoza - zarówno ta komputerowa jak i organoleptyczna. Podłączenie samochodu do testera da nam całą masę informacji nie tylko o pojeździe, ale przede wszystkim o skrzyni biegów. Dobry diagnosta jest nam w stanie powiedzieć czy skrzynia pracuje prawidłowo, warto też przeanalizować wcześniejszą dokumentację serwisową pojazdu. Na podnośniku przekonamy się, czy automat nie posiada wycieków oleju, ponadto w przypadku niektórych skrzyń będzie również możliwość oceny stanu grubości tarcz sprzęgłowych przez okienko inspekcyjne w obudowie przekładni. O tym czy poprzedni właściciel pojazdu preferował sportowy tryb jazdy

może świadczyć kiepski stan układu napędowego - przegubów jak i poduszek skrzyni biegów. Warto wziąć to pod uwagę, gdyż dwusprzęgłowe automaty traktowane na "sportowo" szybko kończą swój żywot. Nieautoryzowane naprawy przekładni mogą objawiać się charakterystycznym szarpaniem na każdym biegu, gdyż wymiana zestawu tarcz wymaga późniejszej komputerowej adaptacji sprzęgieł. Wielokrotnie spotkałem się ze skrzyniami, których obudowy były spawane, a właściciel zaręczał iż wszystko działa na 100

% - takie kwiatki powinniśmy omijać szerokim łukiem. To samo dotyczy auta po nieprofesjonalnym tuningu. Podniesienie mocy silnika i zmiana charakterystyki pracy skrzyni dwusprzęgłowej powinna być zrealizowana przez zawodowców; fachowcy z allegro nie wróżą nic dobrego dla auta.

Tekst oparłem na własnych doświadczeniach ze skrzyniami Volkswagena – DSG jak i Audi - S tronic. W kolejnym odcinku opiszę automatyczne skrzynie bezstopniowe. ■

#### **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)

*Mam Toyotę z automatyczną skrzynią biegów. W czasie ostatniego przeglądu w autoryzowanym serwisie chciałem, żeby wymienili mi olej w skrzyni biegów. Powiedzieli, że nie ma takiej potrzeby. Kolega jeździ Skodą z DSG i mówił, że co jakiś czas wymienia olej. Pojechałem do warsztatu niezależnego i wymienili mi olej i zalecili, abym przyjechał do nich znowu po 80 tysiącach przebiegu. O co tak naprawdę chodzi z tym olejem w automatach?*

odpowiedź eksperta:

### Wymiana oleju w automatycznej skrzyni biegów

Aby w pełni odpowiedzieć na Pańskie pytanie potrzebowałbym dokładne dane pojazdu, lecz i bez tego spróbuję rozwiązać wszelkie wątpliwości. Istotnie niektóre automatyczne skrzynie biegów nie wymagają wymiany oleju przez cały okres użytkowania, jednak nic nie stoi na przeszkodzie aby taką wymianę przeprowadzić. Na pewno tego typu operacja nie zaszkodzi, co więcej w samochodzie z większym przebiegiem zapewne wpłynie ona na komfort pracy automatu jak i pozwoli ocenić na ile olej był już przepracowany. Serwisy zalecają częstszą wymianę oleju w samochodach które poddawane są większym obciążeniami właśnie aby

ustrzec się przed poważnymi awariami. Niezwykle istotną sprawą podczas wymiany takiego oleju jest zalanie skrzyni olejem o specyfikacji którą przewiduje producent. Dodatkowo należy wymienić filtr oleju automatycznej skrzyni biegów oraz uszczelkę pod pokrywą przekładni. Proszę pamiętać iż olej w automatycznej skrzyni pracuje w naprawde ciężkich warunkach, pozwalając nie tylko na smarowanie kół zębatych lecz również chłodzenie sprzęgieł i hamulców a także pracę tarcz sprzęgłowych na tzw. mikroślizgu. Jestem zdania iż wymiana oleju w Pańskiej Toyocie z pewnością przyczyni się do długotrwałej bezawaryjnej pracy przekładni automatycznej.

# Kombi & MPV test



TEKST I ZDJĘCIE: MIROSLAW RUTKOWSKI

W podwarszawskich Michałowicach odbyły się pierwsze tegoroczne testy samochodów organizowane przez Motoryzacyjną Agencję Sierpowski. Zaproszeni dziennikarze mogli odbyć jazdy testowe w trzydziestu różnych samochodach typu VAN i kombi. Były też crossovery.

Działy PR obecnych w Polsce importerów samochodów zapraszają na prezentacje nowych modeli dziennikarzy publikujących w wysokonakładowych pismach czy pracujących dla telewizyjnych programów motoryzacyjnych. Oczywiście

jest to nieliczna grupa, większość ludzi zajmujących się tematyką motoryzacyjną pracuje dla regionalnych mediów i w czasie tworzenia list na prezentację organizowaną przez producenta nie są brani pod uwagę. A jest to naprawdę spora



grupa osób zajmujących się tematyką ogólnomotoryzacyjną. Dla nich są samochody testowe w parkach prasowych, ale chętnych do skorzystania z takiej możliwości jest tyłu, że wielu musi zwracać się – z różnym skutkiem – do lokalnych dealerów danej marki. Dla sporej grupy dziennikarzy spotkania organizowane przez Wojciech Sierpowskiego to jedyna okazja jazdy testowych autami będącymi aktualnie w ofertach sprzedaży. Szansa poznania jednego dnia kilkunastu róż-

nych modeli samochodów pozwala też porównać szereg parametrów aut różnych marek i w różnej cenie. Ważnym dla uczestników elementem tych spotkań jest wymiar towarzyski, spotkania z dawno nie widzianymi kolegami i wymiana opinii, nie tylko zresztą o samochodach. Dla działów PR takie auto testy to skuteczny sposób na dotarcie do tych dziennikarzy, z którymi na co dzień nie są w stanie utrzymywać relacji.

Przez niemal dwadzieścia lat znany dziennikarz motoryzacyjny, juror prestiżowego konkursu Car of the Year (COTY), Wojciech Sierpowski, organizuje dla kolegów bardzo szczególne spotkania z samochodami. Dla motoryzacji były to lata wielkich zmian, auta stają się coraz bardziej doskonałe, zmieniają się konstrukcje, estetyka i wyposażenie. Pojawiają się coraz to nowe technologie, urządzenia i gadżety. Wszystkie te zmiany mogliśmy śledzić i poznawać w praktyce między innymi w czasie takich testów. Dziennikarze magazynu iAuto również z tych spotkań korzystali. I mamy nadzieję korzystać nadal. ■



# Gonitwy w Picanto

ZDJĘCIA: KLR - DOMINIK KALAMUS

W 2006 roku Puchar Kia Picanto był sporą sensacją i wielkim ożywieniem krajowych wyścigów. W miniony weekend, na torze Hungaroring ruszył 11. sezon pucharowej rywalizacji w samochodach koreańskiego producenta.



Organizator KIA LOTOS RACE obliczył, że w rozpoczętym właśnie sezonie udział w 18 sesjach kwalifikacyjnych i 12 wyścigach oznacza pokonanie blisko 1500 km w warunkach jazdy wyścigowej, towarzyszące im ekipy serwisowe będą musiały przejechać dystans ok. 10 tysięcy kilometrów. Tylko na ostatnią rundę w 2016 roku, rozgrywaną na torze Monza, samochody serwi-

sowe z autami wyścigowymi na lawetach muszą pokonać ok. 1500 km w jedną stronę.

Podobnie jak przed rokiem zawodnicy rozpoczęli sezon na Węgrzech. Aktualny mistrz Polski tych pucharów, Karol Urbaniak komentował: „Różnice wysokości na tym torze, na którym od lat odbywają się wyścigi Formuły 1, sprawiają, że niektóre zakręty są naprawdę trudne.” →→





Karol Urbaniak z Węgier wywioził komplet punktów i prowadzi w klasyfikacji sezonu. W połowie maja Kia Picanto będzie gościć na austriackim Red Bull Ringu. Na Torze Poznań kierowcy wystartują w pierwszy weekend czerwca. Ponownie kierowcy KIA LOTOS RACE spotkają się w połowie lipca na Lausitzringu w Niemczech, a po wakacjach, w pierwszy weekend września odbędzie się runda na torze Most w Czechach. Zakończenie rywalizacji przewidziano na torze Monza 1 i 2 października. ■



## Coś dla zapominalskich (lub leniuszków)

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W uzupełnieniu do artykułu o oponach, opublikowanym w poprzednim numerze iAuto, warto wspomnieć o pewnym nowym gadżecie motoryzacyjnym.

Zgodnie z regulacjami unijnymi wszystkie współcześnie produkowane samochody posiadają fabrycznie montowane czujniki ciśnienia w kołach. Obowiązek taki wprowadzono zarówno w intencji ochrony środowiska i poprawy bezpieczeństwa gdyż niewłaściwe ciśnienie, to spadek własności trakcyjnych samochodu, wzrost zużycia paliwa oraz szybsze zużycie ogumienia. Szerzej o TPMS pisaliśmy w 3 numerze iAuto w tekście Jerzego Dyszego „Europejskie wyginanie ogórka”.

Producenci samochodów (i opon) zalecają częste i systematyczne sprawdzanie ciśnienia w pojazdach, które nie są fabrycznie wyposażone w takie czujniki. Skądinąd niezależne badania rynkowe w Europie Zachodniej wykazały, że aż około 50 procent pojazdów porusza się po drogach ze zbyt niskim ciśnieniem w kołach, co z kolei jest przyczyną 85 proc. tzw. „wystrzałów” opon podczas jazdy. I zapewne te statystyki stały się inspiracją dla niemieckiej firmy Schrader, która opracowała i wprowadziła do sprzedaży czujniki ciśnienia z zastosowaniem do starszych modeli aut oraz pojazdów zabytkowych.

Schrader Electronics jest producentem czujników ciśnienia montowanych jako wyposażenie fabryczne w samochodach większości marek. Ta sama technologia wykorzystywana jest przy produkcji na rynek wtórny oraz w prezentowanym urządzeniu.

Zestaw składa się z czterech czujników montowanych w oponach, które drogą radiową komunikują się z zasilaną baterią „centralką” umieszczoną w kabinie. Na małym ciekłokrystalicznym ekranie na

bieżąco monitorowane jest ciśnienie oraz temperatura każdego z osobna koła, a w przypadku przekroczenia normy któregoś z tych parametrów dodatkowo odzywa się alarm. Urządzenie będzie działało dopóki nie rozładuje się bateria centralki, co – zwłaszcza w zimie

– nietrudno przeoczyć. My

raczej polecamy w miarę regularnie kontrolować ciśnienie dobrym manometrem. Pomiar będzie powtarzalny i równie skuteczny, a kilkaset złotych zamiast na czujniki można przeznaczyć wymianę wszystkich płynów w samochodzie.



- 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**

**facebook.com/POWERFACTORY/**

## Stanowisko Związku Dealerów Samochodów w sprawie projektu ustawy o składce audiowizualnej

Informacja prasowa z dn. 25 kwietnia 2016

Związek Dealerów Samochodów z zadowoleniem przyjął przedstawiony w pakiecie ustaw o mediach narodowych projekt ustawy uchylającej dotychczasową ustawę z dnia 21 kwietnia 2005 r. o opłatach abonamentowych, która doprowadzi do zastąpienia dotychczasowej instytucji abonamentu RTV składką audiowizualną.

Środowisko sprzedawców samochodów nowych i używanych, jak również kilka milionów przedsiębiorców używających samochody do działalności gospodarczej, w ostatnich kilkunastu latach wielokrotnie postulowało ustawodawcy takie rozwiązanie, ponieważ doprowadzi ono do likwidacji naliczania opłaty abonamentowej od odbiorników zainstalowanych w pojazdach samochodowych. Dotychczasowy system opłat abonamentowych powodował ogromne problemy prawne i interpretacyjne dotyczące tego, od których odbiorników samochodowych należy, a od których nie należy naliczać opłat abonamentowych, a poprzednio istniejące Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji stosowało bardzo rygorystyczną w tym zakresie wykładnię, że abonament należny jest także od pojazdów przeznaczonych na sprzedaż. Sądy administracyjne także nie posiadały w tej kwestii jednolitego stanowiska. Narażało to polskich przedsiębiorców na niepotrzebne i długoletnie spory prawne z służbami kontrolującymi wnoszenie opłat abonamentowych, które wprowadzały dodatkową niepewność w prowadzonym przez nich biznesie, ponieważ ciągle jeszcze obowiązująca ustawa przewiduje trzydziestokrotność miesięcznej opłaty abonamentowej obowiązującej w dniu stwierdzenia używania jednego niezarejestrowanego odbiornika.

Branża sprzedawców samochodów nowych i używanych w pełni popiera proponowane przez ustawodawcę zmiany przenoszące naliczanie opłaty abonamentowej z odbiornika radiowego lub telewizyjnego na punkt poboru energii elektrycznej. Z pewnością ułatwią one i uproszą funkcjonowanie branży oraz wszystkich przedsiębiorców użytkujących pojazdy służbowe w zakresie jednoznacznego spełniania obowiązków prawnych wobec państwa.



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**

# Trening czyni mistrza

TEKST I ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Satysfakcję z wykonywanej pracy można mieć tylko wtedy, kiedy ma się pewność, że wykonujemy ją dobrze. A ta pewność przychodzi wraz z umiejętnościami. Dotyczy to w równym stopniu murarza, szewca, literata czy kierowcy. Kiedy do tego dojdzie szczypta talentu, mamy do czynienia z artystą.



**K**ażdy zawód wymaga opanowania specyficznych tajników i umiejętności posługiwania się specyficznymi narzędziami. Dzięki temu można określone zadanie wykonać bezbłędnie, zgodnie z obowiązującymi standardami. Ale jakoś tak jest, że jednym wychodzi to lepiej, innym gorzej. Wiele zależy od sposobu, w jaki przekazywana jest wiedza o danej dziedzinie. W sytuacji, kiedy samochód jest powszech-

nie dostępnym narzędziem do przemieszczania się dla milionów ludzi, można powiedzieć, że prowadzenie samochodu jest dodatkowym zawodem wykonywanym przez większość obywateli naszego kraju. Powszechnie wiadomo, że umiejętności kierowców po kursach na prawo jazdy są słabiotkie. Wszyscy nabierają praktyki w ruchu drogowym, niektórzy podpytują bardziej doświadczonych, nieliczni korzystają z facho-



wej pomocy jednego z ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Ci ostatni należą do tych, którzy rozumieją jak ważne jest, żeby bezpiecznie i w miarę przyjemnie jeździć po drogach i ulicach. A reszta? No cóż, reszta jest milczeniem.

Są jeszcze i ci, którym jazda samochodem się spodobała i chcieliby poznać smak rywalizacji sportowej. Tu świetnie sprawdza się współpraca jeden na jeden – mistrz i uczeń. Jeśli mistrz jest mistrzem, to dąży do tego, aby uczeń go przerósł. Czasem się to udaje. Jako że szkolenia takie prowadzi zaprzyjaźniona z naszą redakcją firma Power Factory, to miałem okazję się przyjrzeć takiemu szkoleniu. Jak to się odbywa? W roli mistrza występuje doświadczony zawodnik, w roli ucznia – uczeń. Zajęcia odbywają się w samochodach przygotowanych do sportu, w trzech różnych specyfikacjach. Jest auto tylnonapędowe - BMW i dwa przednionapędowe – Audi i Honda. Honda i BMW przygotowane są w pełnej specyfikacji Grupy A (duży zakres przeróbek zgodnie z wymogami międzynarodowych regulaminów sportowych), Audi jest samochodem Grupy N, czyli jest to samochód niemal seryjny wyposażony w pakiet bezpieczeństwa.

Zaczyna się od zweryfikowania umiejętności kursanta. Wcale nie chodzi o to, jak szybko ktoś potrafi przejechać po torze, szybkość bowiem przyjdzie sama. Wspólna praca zaczyna się od szeroko rozumianej ergonomii. Po znalezieniu właściwszej pozycji za kierownicą i odpowiednim ustawieniu fotela i przyrządów, przez pewien czas

trwają ćwiczenia związane z optymalizacją pracy rąk i nóg. Odbywają się w czasie jazd na torze, jednocześnie instruktor wskazuje najbardziej optymalny tor jazdy, punkty hamowania czy dobór przełożeń przy utrzymaniu właściwych obrotów silnika. Pokonywanie zakrętów, pojedynczych i w sekwencji, wskazywanie węzłowych punktów okrążenia toru i jak to wszystko razem przekłada się na czas okrążenia. Z czasem kierowca wszystkie czynności wykonuje automatycznie, potrafi powiązać wiedzę o budowie i działaniu poszczególnych podzespołów z wykorzystaniem tej wiedzy w czasie jazdy. Kierowca wyczynowy powinien wiedzieć jak, zależnie od warunków, dobierać ciśnienie w oponach. Musi wiedzieć, co przekazać mechanikom na temat zachowania się samochodu, musi umieć zasugerować określone zmiany w regulacjach i strojeniu i, oczywiście, nie może niszczyć auta. Niejako przy okazji, w czasie kolejnych sesji treningowych instruktor przekazuje elementy taktyki jazdy, strategii rozgrywania wyścigów, logistyki sportu samochodowego, zasady i przepisy, ale też i obyczaje obowiązujące zawodników poszczególnych dyscyplin.

Taki kurs, to szereg wspólnych sesji spędzonych na torze. Bywa, że kończy się po kilkunastu sesjach jazd torowych, bywa, że trwa, i trwa, również wtedy, gdy kursant już z licencją sportową startuje w cyklu zawodów o puchar czy mistrzostwo Polski. Tyle, że wtedy instruktor jest trenerem. Z satysfakcją wspiera ucznia, który przerósł mistrza. ■

# Serwisy od kuchni

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wraz ze zmianami ustrojowymi w Polsce na początku lat 90-tych ub. wieku, w naszym kraju zaczęły powstawać oficjalne przedstawicielstwa światowych koncernów samochodowych.

Zdarzało się, że „błogosławieństwo” na prowadzenie działalności handlowo-serwisowej otrzymywały polskie podmioty gospodarcze (np. Mercedes, Seat, Saab).

Jednak większość producentów tworzyło oficjalne przedstawicielstwa swej marki, które z kolei miały za zadanie stworzyć sieć dealerów. I takie salony dealerskie powstawały, często

na bazie dużych, uznanych w danym mieście czy regionie serwisów samochodowych lub po prostu osób, które miały parę złotych do zainwestowania, ale niekoniecznie mających



związki z motoryzacją. Nie jest to jednak szczególnie istotne. Ważne jest to, iż „jak grzyby po deszczu” zaczęły powstawać w Polsce potężne kompleksy dealerskie z ogromnymi pawilonami na ekspozycję kolekcji modelowej oraz nie mniejsze hale na potrzeby serwisu.

Producenci byli wówczas - z kilku powodów - w świetnej sytuacji. Duże, dotychczas prywatne serwisy założyły markowe szyldy. Po drugie, nabywcy nowych samochodów zostali (poprzez umowy sprzedaży) skazani na kilkuletnie korzystanie z autoryzowanego serwisu pod groźbą utraty gwarancji. Po trzecie, niezależnie od warunków gwarancyjnych, nastąpił duży przełom w „komputeryzacji” samochodów.auta stały się wyrafinowane pod względem zaawansowania elektronicznego, wyposażone w komputery pokładowe i dziesiątki czujników sterującymi pracą silnika i innych układów. A więc do diagnostyki serwisowej niezbędnym stało się posiadanie odpowiedniego oprogramowania.

Konkurencją dla autoryzowanej sieci serwisowej markowych potęg pozostały niewielkie z reguły warsztaty, gdzie „pan Rysiek” w upapranym smarami fartuchu diagnozował „na ucho” usterkę. Ale nie dysponował on odpowiednimi, nowoczesnymi sposobami wykrywania usterek, bo komputerowe programy diagnostyczne kosztowały fortunę, poza tym producenci niechętnie je sprzedawali „na zewnątrz”. Klient, który wyjechał z salonu nowym autem – jak wspominałem wcześniej - praktycznie na długie lata był skazany na korzystanie z autoryzowanych ser-

wisów. Producenci mogli więc rywalizować między sobą obniżając ceny nowych aut, mając pewność, że prawdziwe zyski pojawią się podczas usług serwisowych.

Dealerzy mieli też inne koszty – o których niechętnie mówili – a które musieli ponieść i w rezultacie sobie odbić (gdzie?) na klientach. Przedstawicielstwa wielu marek w Polsce zmuszały dealerów do stawiania okazałych salonów, ale tylko i wyłącznie wg projektu zatwierdzonego „w centrali”. Okazywało się, że pewne (obowiązkowe) elementy do budowy salonu są dostępne jedynie poprzez import z macierzystego kraju producenta. Z drobniejszych rzeczy - dealer miał obowiązek kupować m.in. konkretne wykładziny podłogowe i meble we wskazanych przez centralę firmach. Dotyczyło to nawet takich rzeczy, jak kombinezony mechaników, którzy i tak nie stykali się na co dzień z klientami. Kolejnymi wydatkami, którymi dealerzy byli (i są nadal) przymusowo obarczani, to konieczność współfinansowania kampanii reklamowych, chociażby na regionalnym poziomie.

Sytuacja – z punktu widzenia klientów serwisów samochodowych – znacznie poprawiła się dzięki kilku narzuconym kilka lat temu przez UE przepisom prawnym. Zobowiązały one (m.in.) producentów samochodów do „odtajnienia” swoich programów diagnostycznych niezależnym serwisom, a własne punkty dealerskie zyskały możliwość poprawy swej rentowności poprzez zgodę na sprze-

żąd samochodów także innych marek.

Najważniejsze było jednak to, że klienci uzyskali alternatywę tańszej, ale nadal dobrej diagnostyki i rzetelnej naprawy w niezależnych serwisach. Oczywiście, za takim serwisem nie stoi potęga marki, której przedstawiciele patrzą na ręce autoryzowanym dealerom, kontrolując każdy aspekt ich działalności (co jest oczywiście plusem). Tutaj, właściciel niezależnego serwisu sam musi zapracować na własną renomę, a ponieważ konkurencja na tym polu jest obecnie ogromna, to mało kto chce pozwolić sobie na nieuczciwe praktyki (ale takie są i zapewne zawsze będą...).

Wdobie powszechnego dostępu do internetu, w tym licznych portali społecznościowych, nie ma większych problemów, by odnaleźć opinie o konkretnym serwisie. Zapewne wśród kilkudziesięciu lub więcej wpisów zawsze znajdzie się kilka nierzetelnych napisanych złośliwie przez jakiś malkontentów lub po prostu przez konkurencję. Jeśli ilość takich wpisów jest marginalna, to można spróbować, by potem mieć już własną opinię o takim serwisie. Ale warto też dołączyć później swój subiektywny wpis – obojętnie czy będzie on na plus czy minus. „Fejsbuki”, to teraz prawdziwa potęga, z którą muszą liczyć się – i dobrze – właściciele serwisów, zarówno autoryzowanych, jak i niezależnych. Najważniejszą rzeczą dla właścicieli (zwłaszcza kilkuletnich i starszych) pojazdów jest to, iż nie jesteśmy już skazani na autoryzowane przez producenta auta serwisy. ■

# Rallycross w obiektywie



ZDJĘCIA: DARIA TWOREK

W Toruniu odbyła się druga runda rallycrossowego Pucharu Polski Oponeo. O zawodach fotografiami opowiada Daria Tworek .



# SIWY DYM

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kiedy na początku tysiąclecia zetknąłem się z tym sposobem wykorzystania samochodu, uznałem, że to głupie. Jeździć w kółko w głębokiej kontrze i drzeć opony tak, aby dymiły niczym parowóz? I do tego ta nazwa – drift. Bez sensu.



Okazało się jednak, że jest to całkiem poważna dyscyplina sportu samochodowego. Narodziła się w Japonii, do naszego kraju przywędrowała na początku wieku. Mistrzostwa Polski rozgrywane są od 2005 roku, obecnie w dwóch kategoriach; „challenge” i „pro”, co można przełożyć na klasy amatorów i zawodowców. Obecnie w Polsce jeździ spora gromadka kierowców, zawodowcy (pro) jeżdżenie bokiem podnieśli do naprawdę wysokiego poziomu. W miniony weekend na warszawskim autodromie na Bemowie odbyła się pierwsza tegoroczna runda mistrzostw Polski w tej dyscyplinie. Rywalizacja polega na tym, kto potrafi precyzyjniej przejechać wytyczony

na betonowej lub asfaltowej nawierzchni odcinek, zaliczając przy tym przejazd przednimi lub tylnymi przez wyznaczony punkt. Sędziowie premiują również prędkość początkową oraz jazdę ze skręconymi przednimi kołami. Potrącenie słupka ograniczającego tor kończy się podniesieniem pomarańczowej flagi, co oznacza zero punktów dla kierowcy, któremu przydarzył się błąd. W kwalifikacjach zawodnicy pojedynczo pokonują tor, w trzech przejazdach starają się zdobyć jak najwięcej punktów. Do finału rozgrywanego systemem turniejowym awansuje 32 kierowców. W wyścigach finałowych zawodnicy jeżdżą parami, co jest nie tylko wielce widowi-

skowe, ale też bardziej wymagające dla kierowców. Mają po dwa przejazdy, na przemian jeden prowadzi, drugi goni. Prowadzący musi zaliczać poszczególne punkty (clipping point), goniący powinien możliwie dokładnie trzymać się linii przejazdu uciekającego, zachowując przy tym możliwie mały dystans.

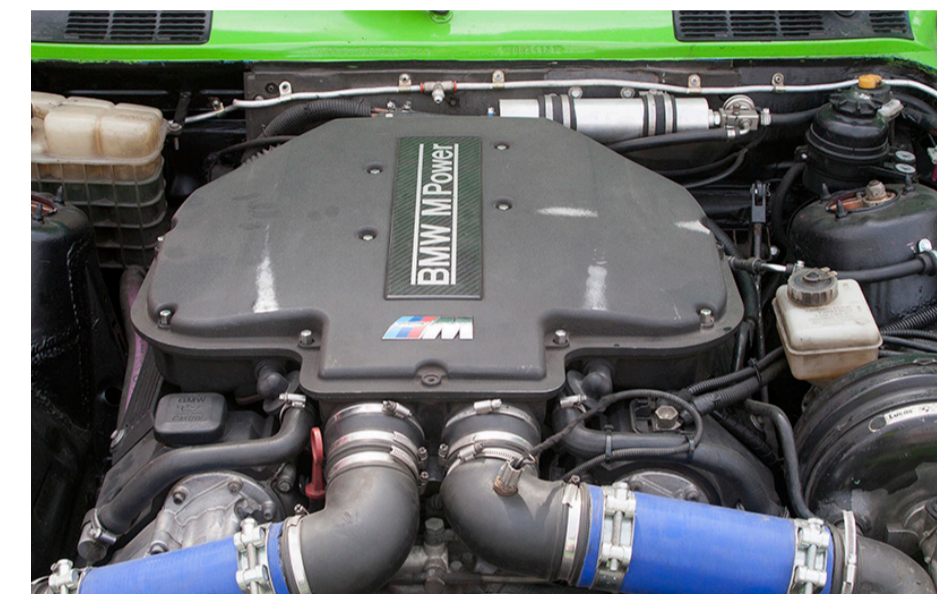
Samochody, oczywiście, tylnonapędowe. Jako że dyscyplina ma rodowód japoński, to i większość samochodów pochodzi z od producentów z Kraju Kwitnącej Wiśni – Nissany, Toyoty, Mazdy, ale są też i BMW, Fordy czy Ople Omega. Wymienianie marek nie ma większego sensu – samochód jedynie karoserią nawiązuje do konkretnego

modelu. Przeróbki i modyfikacje samochodów są bardziej niż głębokie. Pod maską musi być silnik o dużej pojemności, do tego jeszcze mocno „dłubnięty” przez mechaników. Chodzi o uzyskanie co najmniej 400 KM mocy przy możliwie najwyższym momencie obrotowym. Niektóre samochody osiągają 700 i więcej KM. Tak wielkie osiągi silnika wymuszają szereg zmian w układzie przeniesienia napędu. A i tak nierzadko kończy się urwanym kołem, wybuchem silnika czy zmieleniem skrzyni przekładniowej. O turbinach (wielkich niczym koła młyńskie), nawet nie warto wspominać. Wszystkie podzespoły obciążone są do granic wytrzymałości. Skrzynie biegów, mosty →→



z dyferencjami, zawieszenie, hamulce, w końcu koła z oponami. Tych opon trzeba naprawdę dużo, bo już po kilku sesjach treningowych ich żywot się kończy. Przygotowanie takiego samochodu kosztuje naprawdę sporo, ale jak widać w parku serwisowym, sponsorów gotowych promować się w tym towarzystwie nie brak.

Pierwszą tegoroczną rundę mistrzostw Polski w driftingu organizowała Polska Federacja Driftingu. Zawody obserwowało niewielu kibiców, po części dlatego, że aura nie sprzyjała (po prostu wiał porywisty wiatr i było zimno), po części dlatego, że o imprezie wiedzieli wtajemniczeni, czyli organizator, zawodnicy i znajomi królika. W kalendarzu zapisano siedem rund krajowego championatu, najbliższa odbędzie się 13-14 maja w Kielcach. Z kolei w najbliższy weekend na torze Motopark w Toruniu rusza liga driftingowa Drift Open, cykl imprez tej dyscypliny organizowany niezależnie od mistrzostw kraju, przez DriftOpen Polish Drift Series / Nitro Group ze Świętochłowic. Zaczynali w 2008 roku organizując zawody pod nazwą BMW Drift Day i Japan Drift Attack. Od 2014 o zwycięstwo w klasyfikacji generalnej cyklu imprez rywalizuje kilkudziesięciu kierowców. W sezonie 2016 przewidziano sześć imprez.



Jak widać w tej dyscyplinie dzieje się dużo. Zawody przyciągają coraz więcej zawodników, nie brakuje też sponsorów. Mnie jednak jakoś drift nie porwał. Skojarzenie z figurową jazdą na lodzie i dość uznaniowe przyznawanie punktów powoduje, że drift uważam raczej za bliższy cyrkowej zręczności, niż sztuce panowania nad samochodem po to, aby skutecznie i szybciej od rywali pokonać dystans toru (w wyścigach) czy odcinek specjalny (w rajdach). Tego rodzaju popisy nigdy mnie nie kręciły, muszę jednak docenić zręczność i umiejętności zawodników. ■



# Rozgrywka na poligonie

INFORMACJA PRASOWA GRUPA 4 x 4



Ponad 130 motocyklistów i kierowców quadów ruszyło w sobotę na podbój żagańskiego poligonu. Rywalizowali oni w ramach III i IV eliminacji Mistrzostw i Pucharu Polski Cross Country oraz Mistrzostw Strefy Polski Zachodniej. Rozgrywki toczą się w kilkunastu klasach – zależnie od licencji posiadanej przez zawodnika (lub jej braku) a także od pojazdu. Spośród całej stawki najlepszym czasem okrążenia popisał się Łukasz Kurowski – potrzebował on zaledwie 8 min i 58,5 s. Był też w gronie nielicznych zawodników, którym udało się pokonać w wyznaczonym czasie 10 okrążeń. Szczegółowe rezultaty wszystkich klas znaleźć można na stronie [www.motoreults.pl](http://www.motoreults.pl), ale wyniki kilku zawodników zasługują na szczególne uznanie. Ładną, skuteczną jazdę prezentował Paweł Szturomski (zwycięzca klasy Senior 1 mistrzostw Polski), najliczniej obsadzoną klasę Senior 1 Pucharu Polski wygrał z kolei Patryk Wiśniewski.

Rajdy cross country zyskują zainteresowanie zawodników. Są świetną szkołą dla młodych adeptów jazdy (wystarczy powiedzieć, że startować można już w wieku 10 lat!), a zarazem świetną alternatywą dla niezgodnego z prawem jeżdżenia po lasach. Rozgrywki cross coun- →→





try, w odróżnieniu np. od motocrossu nie odbywają się na torze lecz na wyznaczonej w terenie pętli o długości od 7 do 15 km (w Żaganiu było to 8,5 km). Odpowiednio szeroka trasa umożliwia zawodnikom bezproblemowe wyprzedzanie, czego w Żaganiu byliśmy wielokrotnie świadkami. Niska temperatura połączona z dużą wilgotnością powietrza sprawiły, że zawodnicy nie mieli tak dużych problemów z kurzem jak w roku ubiegłym.

W niedzielę zmagania rozpoczęły się o 9.00, na godzinę 15.00 przewidziano ceremonię zakończenia zawodów i dekorację zwycięzców. Impreza była częścią obchodów „Święta 34 Brygady Kawalerii Pancерnej” z Żagania. Tuż obok bazy zawodów zorganizowano piknik, na którym podziwiać można było czołgi i sprzęt wojskowy.

Zawodnicy zgodnie podkreślali, że trasa była wymagająca, ale ciekawa. Drugi dzień imprezy przebiegał podobnie jak pierwszy. Rozegrano trzy wyścigi – w dwóch udział brali motocykliści, w trzecim kierowcy quadów. Po sobotnich przejazdach trasa była już nieco zniszczona i stawała zawodnikom większe wyzwanie, ale kto regularnie pracuje nad kondycją nie miał więk-



szych problemów z wytrzymaniem 1,5 godzinnej rywalizacji. Obok nastolatków (regulamin pozwala wyjechać na trasę nawet dziesięciolatkom!) w szranki stają starsi kierowcy, dzięki czemu podziwiamy rywalizację młodzieńczej siły i fantazji z doświadczeniem. Jako pierwsi ścigali się zawodnicy klas Junior 85 z Mistrzostw Polski, Amator z Pucharu Polski i motocykliści rywalizujący w Mistrzostwach Strefy Polski Zachodniej. Podobnie jak w sobotę najlepszy oka-



zał się tu Wojciech Latała (z klasy Amator), który pokonał 9 okrążeń toru. Wygrał on również – w swojej klasie – klasyfikację łączną zawodów. Do drugiego wyścigu stanęło ponad 70 motocykli. W tym gronie ponownie najlepiej poradził sobie Łukasz Kurowski, walczący w klasie Senior 2 Mistrzostw Polski. Po zawodach komentował: „Lubię jeździć po piachu, szeroka trasa bardzo mi się podobała, choć w niedzielę dziury dały się już odczuć. Sypkie podłoże w zakrętach było grzą-



skie. Kluczową rolę było ustawienie zawieszania tak, żeby motocykl „kleił” na sypkim podłożu. Pod koniec wyścigu dał się odczuć ból kręgosłupa, ale to wynik długiej jazdy na stojąco – praktycznie nie było gdzie odpocząć.” Zawodnik start potraktował jako trening przed imprezą Red Bull Megawatt, którą chciałby ukończyć w pierwszej trójce.

W dobrze obsadzonej klasie Junior Mistrzostw Polski w niedzielę najlepszy okazał się Szymon Wójcik i to on opuszczał Żagań z najwyższym dorobkiem punktowym. Komplet punktów w swoich klasach zdobyli też m.in. Robert Kaniewski (Master, Puchar Polski), Paweł Szturomski (Senior 1, Mistrzostwa Polski), Patryk Wiśniewski (Senior 1, Puchar Polski). Ostatni na trasę ruszyli kierowcy quadów. W najliczniej obsadzonej klasie (Quad Open, Mistrzostwa Polski) zaatakował Dawid Kalinowski – „rzutem na taśmę” zaliczył dziewięć okrążeń i wygrał zmagania drugiego dnia oraz całe zawody. Drugiego wyścigu nie ukończyła Agata Stefaniak – jedna z dwóch kobiet startujących quadem. Po wywrotce Agata trafiła do szpitala, ale na szczęście nic groźnego się jej nie stało i zapowiada start już w najbliższy weekend. ■

# Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2016

## Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



W **1929 roku** Peugeot wprowadził systematyzację z nazewnictwie swoich modeli, która przez dziesięciolecia była bardzo czytelna dla wszystkich. Środkowe „zero” oznaczało producenta, czyli Peugeota. Pierwsza cyfra oznaczała wielkość auta, a trzecia jego generację. Pewne zmiany nastąpiły w 2005 roku, kiedy to pojawiło się w środku oznaczenia modelu drugie „zero”, jako oznaczenie nadwozia o podwyższonej strukturze nadwozia.

W 2012 roku Francuzi nieco zmodyfikowali ten prosty szyfr. „Zero” lub „dwa zera” w środku nadal wskazują na producenta. Podobnie z pierwszą cyfrą oznaczającą przynależność do danego segmentu. I jest ona taka sama, niezależnie od rynku, na którym auto jest sprzedawane. Zmieniło się natomiast znaczenie ostatniej cyfry. „1” dostają zupełnie nowe, przystępne cenowo modele. Kolejne generacje „siódemek” i „ósemek” zachowają „ósemkę”.

Ale zatrzymajmy się chwilę przy modelu 204, którego produkcja ruszyła 23 kwietnia 1965 roku. To niewielkie auto bardzo przypadło do gustu klientom, a w latach 1969-71 było najchętniej kupowanym pojazdem we Francji. Do popularności przyczyniła się niewątpliwie szeroka gama oferowanych nadwozi: oprócz standardowej wersji, „204” była także vanem, kombi, kabrioletem czy niewielkim samochodem ciężarowym. Auto

posiadało duży jak na tamte lata silnik benzynowy o pojemności 1130 cm<sup>3</sup> lub diesla 1357 cm<sup>3</sup>. Był to także pierwszy pojazd w historii Peugeota z tarczowymi hamulcami, ale przede wszystkim z przednim napędem. Samochód dzięki niskiemu zużyciu paliwa, dobrym osiągom i właściwościami jezdnyimi zyskał taką popularność, że produkowano go aż 11 lat, do 1976 roku.

To była prawdziwa sensacja paryskiego Salonu Samochodowego w **1955 roku**. Citroen zaprezentował wówczas model DS z niezwykle futurystyczną jak na tamte lata linią nadwozia oraz wieloma niespotykanymi w motoryzacji rozwiązaniami konstrukcyjnymi. Z założenia DS miał być samochodem klasy wyższej-średniej, luksusowym Citroenem dla bardziej zamożnej klienteli. I takim był, zaprojektowany przez włoskiego stylistę Flaminio Bertonego oraz specjalisty z branży lotniczej, francuskiego inżyniera Andre Lefebvre. Pozytywne zaskoczenie było tak duże, że podczas pierwszego dnia ekspozycji przyjęto zamówienia na 12 tysięcy samochodów!



Do produkcji użyto dużych ilości tworzyw sztucznych (m. in. dach) oraz aluminium (maska z tego metalu była wówczas największym seryjnie wytwarzanym elementem w motoryzacji). Nowością było kilka układów hydraulicznych: wspomagających kierownicę, sprzęgło czy



DS świetnie sprawdził się także, jako samochód rajdowy. Dwukrotnie był najszybszym autem w Rajdzie Monte Carlo (1959 i 1966), w 1962 r. Pauli Toivonen wygrał nim 1000 Lakes Rally.

W **kwietniu 1967 roku** rozpoczęto sprzedaż we Włoszech Fiata 125. Był to bardzo nowoczesny samochód z opracowanym zupełnie od podstaw silnikiem benzynowym 1.6 o mocy 90 KM. Żywot auta w rodzimym kraju nie trwał jednak długo. Jego produkcję (z ilością 600 tys sztuk) zakończono już po pięciu latach, gdy zastąpił go zupełnie nowy model 132.

hamulce, a także hydropneumatyczne - z możliwością regulacji przez kierowcę wielkości prześwitu – zawieszenie. Zastosowano także (od 1967 roku) podwójne reflektory, z których wewnętrzna para podążała za ruchem kierownicy. Pierwsze egzemplarze DS-a miały mocne 70-konne silniki o pojemności 1911 cm<sup>3</sup>, później moc i pojemność rosła do 130 KM i 2347 cm<sup>3</sup>.

Produkcję Citroena DS zakończono 24 kwietnia 1975 roku. W ciągu tych 20 lat z linii montażowych zjechało prawie 1,5 mln egzemplarzy. Od kilku lat Citroen powrócił do oznaczania swych modeli symbolem DS, który podobno wywodzi się od francuskiego słowa Deesse (bogini).

Zupełnie inny żywot miał Fiat 125 w Polsce. Jego produkcję na włoskiej licencji uruchomiono w zakładach na Żeraniu pół roku po włoskiej premierze. Mało kto jednak wiedział w naszym kraju, że 125p baaardzo różni się od włoskiego protoplasty. Poza ogólną linią nadwozia nie było wiele cech wspólnych, nawet silniki (1300 oraz 1500) były słabsze i nienowoczesne. Nie zmienia to faktu, że przez dobrą dekadę „duży” Fiat był jednym z najpoważniejszych obiektów pożądania polskich kierowców. Ostatnie Fiaty 125p opuściły fabrykę na Żeraniu w 1991 roku (po wygaśnięciu licencji od stycznia 1983 roku nosiły one oficjalną nazwę FSO 1500). Łącznie wyprodukowano ich ok. 1,45 mln sztuk. ■



# **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, Daria Tworek, Jakub Żołądowski

## **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: Mirosław Rutkowski



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