

# **ia**uto *polska*

Numer 25, 4 maja 2016



**N**a długi weekend wielu Polaków szykowało się od dawna. Jak kraj długi i szeroki rodacy ruszyli. Większość w samochodach. Jedni nad morze, inni w góry, niektórzy na Mazury albo na Dolny Śląsk. Na drogach, jak to zazwyczaj przy takich okazjach, tworzyły się korki, w których amatorzy weekendowego wypoczynku spędzali sporo czasu. Jakoś jednak dojechali. Odpoczęli. Wrócili. Niestety, nie wszyscy.



Policja podsumowała długi weekend na drogach. Kilkanaście tysięcy funkcjonariuszy kontrolowało stan techniczny pojazdów, prędkość i zapinanie pasów bezpieczeństwa, sposób przewożenia dzieci czy trzeźwość kierowców. Zatrzymano ponad dwa tysiące kierowców, którzy prowadzili samochody po wpływie alkoholu. Większość zatrzymanych była przekonana, że po wczorajszej zabawie w organizmie nie ma już śladu. Pomiar policyjnym alkomatem pokazywał zgoła coś innego.

Doszło do 400 wypadków drogowych. Trzydzieści trzy osoby zginęły. Rany i obrażenia odniosło ponad czterysta osób. To statystyki nieco lepsze, niż rok wcześniej, ale co to za pociecha? Nie wszyscy wrócili do domów. Kilkaset rodzin przeżywa tragedię; ktoś zginął, ktoś trafił do szpitala. Zamiast radości z dobrze spędzonego czasu, smutek i żal. Do tego często zrujnowane dotychczasowe życie.

Informacje o drogowych tragediach nie cieszą się zainteresowaniem czytelników. Nie dziwię się. To nie są miłe informacje. Wszyscy jesteśmy przekonani, że nam to się raczej nie przydarzy, wszak jeździć potrafimy, a wypadki powodują drogowi wariaci. Otóż nieprawda! Wypadki zdarzają się takim samym kierowcom, jak my. Chwila dekoncentracji, zmęczenie, nerwowa reakcja na zachowania innych, awaria samochodu - naprawdę tak niewiele trzeba, żeby doszło do nieszczęścia...

Szerokiej drogi



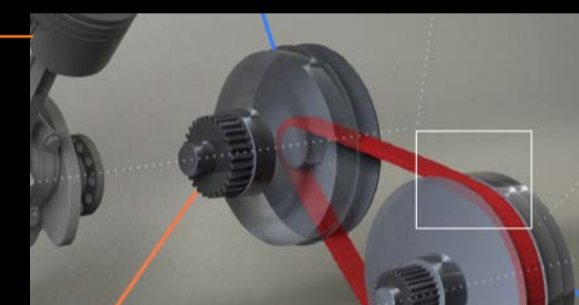
## Prezentacje

**Opel Astra. Drażni klasę wyższą - str. 4**  
**Ratownicy - str. 14**



## Technologie

**Przekładnie automatyczne - str. 8**



## Babskie Gadanie

**Kobieta kupuje auto... - str. 12**

## Wydarzenia

**Silniki Mercedesa z Polski? - str. 16**



## Opinie

**Bo jeździć trzeba umieć - str. 18**

## Kalendarium

**Kalendarium - str. 21**





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: OPEL

Czy nowa Astra może konkurować z autami z klasy wyższej? Czy rzeczywiście kolejne wcielenie Astry, które pojawiło się na rynku jest aż tak „bezwstydnie luksusowe” jak głosi hasło reklamowe? Sprawdźmy.

Obecny model Astry jest nowoczesny, dynamiczna, sportowa sylwetka nie budzi kontrowersji. Zmodernizowana linia nadwozia, zwłaszcza aerodynamiczny przód poprawiają osiągi, a bardziej smukły tył z opadającą linią dachu sprawiają, że auto wygląda atrakcyjniej i bardziej sportowo. Piąta generacja Astry jest nieznacznie mniejsza jeżeli chodzi o wymiary

zewnętrzne i znacznie chudsza (o około 200kg), co także ma wpływ na właściwości trakcyjne i osiągi. W Astrze V współczynnik oporu aerodynamicznego wynosi 0,285. Do wyboru mamy trzy odmiany nadwoziowe: hatchback 5drzwiowy, sedan i kombi. Czekamy na coupe oraz cabrio. Dzięki wielu ciekawym rozwiązaniom nowy Opel Astra otrzymał najbardziej zaszczytny w branży



tytuł „Samochodu Roku 2016” od 58osobowego jury złożonego z dziennikarzy motoryzacyjnych reprezentujących 22 kraje europejskie.

Mimo nieco zmniejszonych wymiarów zewnętrznych kabina nowej Astry jest bardziej przestronna niż Astry IV, a Astra ST czyli w wersja kombi szczególnie nadaje się nie tylko dla ludzi biznesu, ale dla młodych aktywnych rodzin. Przede wszystkim ma funkcjonalnie zaaran-

żowaną przestrzeń na bagaż. Standardowo do dyspozycji jest bagażnik wielkości 540 l, ale możemy go powiększyć nawet do 1640 l, gdy złożymy – za pomocą jednego przycisku – tylną kanapę (dzieloną w proporcjach 40/20/20). Dostęp do bagażnika jest bezdotykowy – to praktyczne rozwiązanie dla tych, którzy zawsze mają czymś zajęte ręce, zwłaszcza dla pań. Machniemy nogą i bagażnik otwarty. Wnętrze auta sprawia bardzo dobre wrażenie dzięki doskonałemu jakościowo →→





materiałom wykończeniowym : skóra, miękkie plastiki, aluminium, czasem nawet elementy z drewna fortepianowego. Całość pod hasłem „podaruj sobie odrobinę luksusu”. We wnętrzu mnóstwo przycisków i pokręteł - ale co ważne - obsługa urządzeń pokładowych jest intuicyjna i bardzo prosta. Wygodna kierownica, zapewniająca nadzór nad najczęściej używanymi funkcjami, pozwala korzystać z wyposażenia bez odrywania wzroku od jezdni.

Podróżowanie nową Astrą jest nie tylko komfortowe, ale również bezpieczne. Jazdę znacznie ułatwi nam doskonała widoczność, którą zapewni unikalny system IntelliLux LED Matrix dla przednich lamp. Konstrukcja „matrixów” poprzez kamerę umieszczoną przy lusterku, automatycznie dostosowuje snop światła do panujących warunków. Kamera Opel Eye, w którą może być wyposażona Astra ma rozszerzoną gamę funkcji. Rozpoznaje znaki drogowe, ostrzega o niezamierzonej zmianie pasa ruchu. Kamerę wykorzystuje także system ostrzegania przed kolizją, wspomagający automatyczne hamowanie przy niskich prędkościach. Wszystko to znac-

nie ułatwi nam jazdę autem, gdy jesteśmy zdenerwowani, rozkojarzeni i zmęczeni, a to przecież zdarza się nam często. „Umilacze” podróży, które pozwolą się nieco zrelaksować to asystent parkowania oparty o czujniki, kamera cofania, a także podgrzewana kierownica (co za przyjemność w zimie) i fotel kierowcy podgrzewany z funkcją masażu. Jeżeli szczególnie chcemy zadbać o komfort jazdy i swój kręgosłup możemy zamówić Astrę wyposażoną w fotel kierowcy AGR (certyfikowany przez niemiecką organizację Aktion Gesunder Rücken - akcja na rzecz zdrowych pleców). Taki fotel ma wentylację, masaż i kilka możliwości regulacji, nawet regulację szerokości siedziska. Nowością są podgrzewane siedzenia zewnętrzne tylne, (oprócz przednich).

Astra ma jeszcze coś, co zapewne zachwyci wszystkich zabieganych, zapracowanych, którzy często podróżują, a wiele spraw ułatwiają podczas jazdy samochodem - osobistego opiekuna - system OnStar, który jest do dyspozycji kierowcy przez 7 dni w tygodniu od rana do wieczora. Obsługa systemu OnStar odbywa się za pomocą trzech przycisków umieszczonych w pobliżu

lusterka wstecznego nad przednią szybą. Warto z nich zrobić użytek. W razie wypadku lub kolizji System OnStar natychmiast przekazuje do centrum obsługi informacje na temat zdarzenia. Również otwarcie poduszki powietrznej powoduje automatyczne wysłanie wiadomości alarmowej. Wszystkim, a zwłaszcza zabieganym paniom, które często obawiają się o to, co będzie gdy... system da poczucie bezpieczeństwa, bo zapewnia dostęp do usług związanych z diagnostyką pojazdu i pobieraniem wskazówek dojazdu do punktu docelowego. Szukamy np. określonego miejsca na trasie takiego jak restauracja czy stacja benzynowa, a może potrzebny jest fryzjer lub nowa biała koszula - kontaktujemy się z doradcą Opel OnStar, który po chwili prześle nam wskazówki dojazdu do wybranego miejsca wprost do pokładowego systemu nawigacji. Bez stresu i straty czasu. Poza tym jeżeli przydarzy nam się awaria, przebita opona, albo po prostu brak paliwa, nie zostaniemy z problemem samopomocny w jest nasz doradca. Poza tym OnStar może wyręczyć nas w tych wszystkich czynnościach wokół samochodu, na które nie mamy

czasu i o których nie pamiętamy. Raz w miesiącu dostajemy e-mail, w którym zawarte są najważniejsze informacje o samochodzie: o ciśnieniu powietrza w oponach, poziomie oleju, przeglądzie. Natomiast mobilna aplikacja pozwoli nam zdalnie łączyć się z samochodem. Dzięki tej aplikacji drzwi auta możemy zamknąć (lub otworzyć) praktycznie z dowolnego miejsca, sprawdzić ile paliwa zostało w baku, czy wszystkie opony są prawidłowo napompowane, lub zaprogramować nawigację. A jeśli nie pamiętamy, gdzie jest zaparkowany nasz samochód, zlokalizujemy go online.

W razie kradzieży OnStar korzystając z sieci bezprzewodowych oraz systemów lokalizacji satelitarnej może pomóc w odnalezieniu auta.

Nowa Astra to samochód nowoczesny, komfortowy, bezpieczny. Wnętrze wykończone jest materiałami dobrej jakości, zaawansowane technologie i innowacje ułatwiają życie, a świat ekskluzywnych, spersonalizowanych usług, oszczędza cenny czas. ■



# Przekładnie automatyczne

## Skrzynie bezstopniowe

cz. 3

TEKST I ILUSTRACJA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Moment obrotowy silnika przekazywany przez skrzynię biegów na koła wzrasta w sposób ciągły, a zadaniem skrzyni biegów jest to, aby dobrać odpowiednio optymalną charakterystykę tego momentu.

Główną rolą skrzyni biegów jest pogodzenie takich parametrów, jak komfort, dynamika oraz niskie zużycie paliwa. Wydaje się, iż ideałem byłoby zastosowanie skrzyni bezstopniowej, czyli takiej, która pozwala na płynną zmianę przełożenia w szerokim zakresie.

### Koncepcja sprzed 500 lat

Autorem pierwszych szkiców przekładni bezstopniowej był sam Leonardo da Vinci, a praktyczne zastosowanie tego patentu w motoryzacji przypadły na połowę XX wieku w samochodach firmy DAF. Z biegiem czasu rozwój technologii pozwolił na bardziej powszechne użycie pomysłu włoskiego wynalazcy i koncerny samochodowe na większą skalę wyposażały swoje pojazdy w tego typu przekładnie. Bez względu na logo jakie widnieje na masce samochodu z automatyczną skrzynią bezstopniową, zasada działania jest zasadniczo taka sama, tylko ludzie od marketingu danej

marki chcieli by nam wmówić, że to ich rozwiązanie jest najlepsze i oryginalne. Więc takie nazwy jak Multitronic (Audi), Lineartronic (Subaru), X-tronic (Nissan) czy Autotronic w Mercedesach bądź Multidrive-s w Toyotach, to popularne określenia producentów, pod którymi kryją się wyrafinowane definicje bezstopniowej skrzyni biegów. Oczywiście rozwiązania te mogą różnić się wariantami konstrukcji przekładni, niemniej jednak sama idea działania pozostaje niezmienna.

### Zasada działania.

Głównym elementem automatycznej skrzyni biegów jest wariator, który pełni rolę przekładni pasowej. Elementem przekazującym napęd pomiędzy zespołami tarcz jest zazwyczaj pas stalowy lub łańcuch. Właśnie z pomocą wariatora, przełożenia można zmieniać bezstopniowo, co zapewnia ich optymalny dobór pozwalając na pracę silnika w zakresie mocy

maksymalnej bądź ekonomicznej (minimalne zużycie paliwa). Wariator złożony jest z dwóch par tarcz stożkowych: pary tarcz napędzających (para A) i pary tarcz napędzanych (para B). Napęd pomiędzy zespołami tarcz stożkowych przenoszony jest poprzez łańcuch lub pas stalowy. Para A (patrz ilustracja) jest napędzana przez silnik za pomocą przekładni wstępnej, następnie łańcuch przekazuje napęd parze B, która napędza mechanizm różnicowy. Budowa każdej z par tarcz stożkowych umożliwia przesuwanie się jednej tarczy po wałku, na którym są one osadzone. Dzięki temu zmienia się bezstopniowo śred-

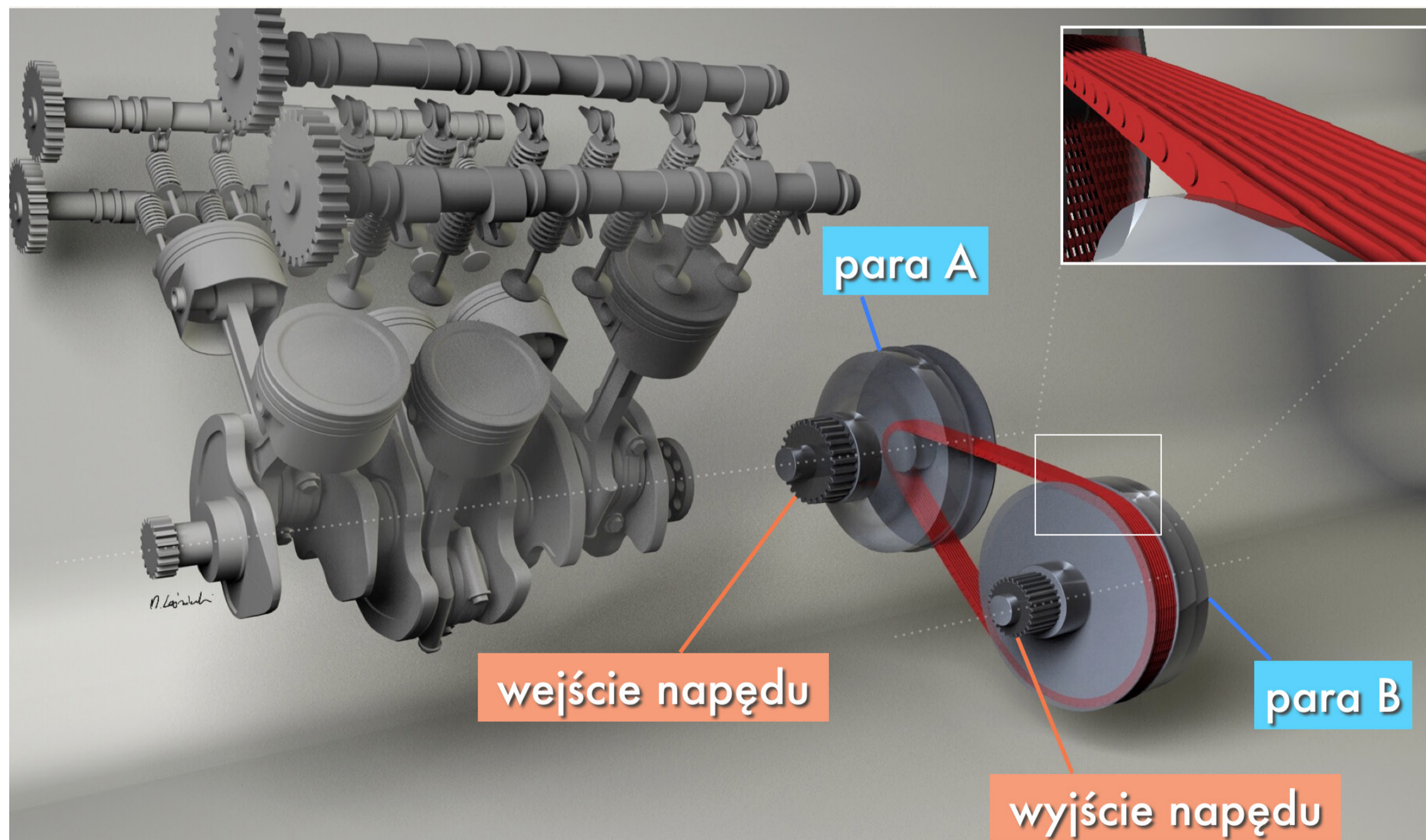
nica koła pasowego, czyli przełożenie wariatora. Warunkiem koniecznym do prawidłowego przeniesienia napędu przez wariator jest to, aby obie pary kół stożkowych były przestawiane równocześnie z uwzględnieniem dostatecznego napięcia łańcucha lub paska.

### Do przodu i do tyłu

Ruszanie z miejsca jest realizowane za pomocą dwóch wielopłytkowych mokrych sprzęgieł, jedno ze sprzęgieł umożliwia jazdę do przodu, podczas gdy drugie, współpracując z przekładnią planetarną, pozwala zmienić kierunek obrotów i jechać w tył. Skrzynia zinte-

growana jest z zaawansowaną elektroniką sterującą pracą podzespołów poprzez sterownik elektrohydrauliczny. W przypadku skrzyń bezstopniowych typu multitronic koncernu Audi, sterownik przekładni jest zintegrowany z zespołem hydraulicznym, co niestety wpływa na koszty naprawy w przypadku awarii któregoś z czujników.

W następnej części cyklu omówię tryby pracy skrzyń bezstopniowych, ich awaryjność oraz podam kilka wskazówek dotyczących eksploatacji i weryfikacji przed zakupem samochodu z bezstopniowym automatem. ■



# Warsaw 14-15 maja Oldtimer SHOW

## WYSTAWA I AUKCJA



**CARPORT**  
AUkcje SAMOCHODOWE

### Wystawa i Aukcja:

- Największa **WYSTAWA** Oldtimerów w Polsce
- Największa w Polsce **AUKCJA** pojazdów zabytkowych
- Ponad 500 modeli Oldtimerów
- Samochody z lat 20. i 30.
- Samochody wojskowe, ciężarówki – strefa II Wojny Światowej
- Pojazdy amerykańskie
- Pojazdy zachodnioeuropejskie
- Samochody ciężarowe
- Zabytkowe motocykle
- Strefa youngtimerów

### Giełda i Rajd:

- Legendy czasów PRL
- Pojazdy rajdowe



### Partnerzy strategiczni



[www.oldtimerwarsaw.com](http://www.oldtimerwarsaw.com)

**PTAK WARSAW EXPO | NADARZYN**  
INTERNATIONAL EXHIBITION & CONGRESS CENTRE | AL. KATOWICKA 62

# Warsaw Oldtimer SHOW

Muzea, w których gromadzone są skarby dawnej motoryzacji znaleźć można w wielu miastach Polski od Krosna po Szczecin, od Białegostoku po Wrocław. Po drodze można jeszcze zahaczyć o Warszawę, Otrębusy, Poznań, Gostyń lub którekolwiek z ponad dwudziestu znanych galerii. Są też prywatne zbiory kolekcjonerów. I właśnie w prywatnych zbiorach trafiają się prawdziwe perełki.

W ponadstuletniej historii zbudowano setki najróżniejszych samochodów. Powstały legendarne marki, których poszczególne modele stały się wręcz przedmiotem kultu. Wiele z nich przeszło do historii; niektóre zachwyciły urodą, inne doskonałością techniczną, jeszcze inne były miłowymi kamieniami rozwoju technologicznego. Większość, zwłaszcza tych, które były jednymi z wielu podobnych im aut, w naturalny sposób dokonała swego technicznego żywota. Pozostały nieliczne. Ich właściciele chcieli i umieli o nie zadbać. Wraz z rozwojem motoryzacji zaczęły powstawać kolekcje samochodów. Polska miała w tej dziedzinie mocno pod górkę. Kiedy powstawały pierwsze samochody, my marzyliśmy o niepodległości, kiedy w wolnej Polsce rodziła się motoryzacja, musiała być oparta na licencjach, kiedy wydawało się, że zbudujemy fabryki produkujące rodzime konstrukcje wybuchła II wojna. Po jej zakończeniu kraj był w ruinie. Władza wczesnego PRL-u nie kochała samochodów, dopiero pod koniec lat 60-tych ubiegłego wieku, wraz z licencjami Fiata Polska zaczęła się motoryzować. Wtedy też pojawiły się pierwsze prywatne zbiory samochodów.

Początkowo niewielkie zestawy kilku, kilkunastu pojazdów, z czasem zmieniły się we wspańnięte kolekcje. Do końca lat 80. ubiegłego wieku środowisko miłośników zabytkowych samochodów było niewielkie i dość hermetyczne. Spo-

tykali się na nielicznych rajdach samochodów zabytkowych, dyskretnie i rzadko kontaktowali się z kolekcjonerami z Zachodu. Zmieniło się wszystko wraz z upadkiem dawnego porządku. Coraz więcej osób odkrywało piękno starej motoryzacji, wiele z nich doceniło też wartość klasycznych samochodów wymierną w złotych. A skoro z samochodami jest trochę tak, jak z winem – im starsze, tym droższe, i trochę tak, jak z dziełami sztuki – liczy się wiek, twórca, piękno i historia, to wyjątkowe egzemplarze stały się znakomitą lokatą kapitału.

Rosną ceny pocziwych Syren, Warszaw, Polonezów czy licencyjnych Fiatów, ale też są w Polsce unikalne perełki światowej motoryzacji. Muzea prywatne i państwowe oraz kolekcjonerzy wystawiają swoje eksponaty na sprzedaż, kupują i starają się uzupełnić kolekcje, tworzą spójne zestawy tematyczne. Aukcje zabytkowych pojazdów są najlepszym dowodem na to, że rynek klasyków, oldtimerów czy youngtimerów ma się całkiem nieźle. Wszystko wskazuje na to, że w najbliższych latach będzie się dynamicznie rozwijał. Warszawski Oldtimer Show jest najlepszym tego dowodem. Już samo oglądanie wyjątkowych, przepięknie odrestaurowanych samochodów jest ekscytujące, a coś dopiero możliwość wygrania licytacji i posiadanie jednego z nich w garażu. Drugi weekend maja, wystawa i aukcja zabytkowych samochodów jest taką okazją. ■

# Kobieta kupuje auto

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Dzisiaj kobieta decyduje o kupnie samochodu. Jest pełnoprawnym klientem samochodowych salonów. Wystarczy spytać sprzedawców.



**N**ie znamy się na samochodach? Owszem, w większości to prawda, nie interesuje nas na ogół moc silnika i przyspieszenie oraz sposób mocowania np. wahaczy, ale obchodzi nas funkcjonalność rozwiązań we wnętrzu samochodu, bezpieczeństwo, ekologia. Panowie natomiast twierdzą, że kobieta i prowadzenie samochodu to rzeczy których nie da się pogodzić, że kupując auto interesuje nas przede wszystkim kolor – najlepiej czerwony. A jak jest naprawdę?

My kupujemy praktyczny przedmiot codziennego użytku, panowie gadżet, którym można szpanować.

Nie da się jednak ukryć, że istnieje wiele modeli samochodów wyprodukowanych w ostatnim czasie, które zdobyły niezwykłą wręcz popularność wśród dam - my częściej ryzykujemy wybierając odważne w stylistyce pojazdy. Ale poza atrakcyjną linią nadwozia i niebanalnym wyglądem, przede wszystkim nasze auto musi być bez-

pieczne – to dla nas najważniejsza cecha pojazdu. Chodzi o dobrą widoczność, duże przeszklenia, wzmocnienia i poduszki powietrzne, a także elektroniczne systemy wspomagające bezpieczeństwo. Damy się skusić na wyposażenie tylnego fotela w system isofix czyli łatwe i gwarantujące bezpieczeństwo zapięcie fotelików dla dzieci. Mile widziane są takie udogodnienia, jak system bezkluczkowy, łatwy i bezdotykowy dostęp do bagażnika, super nawigacja, szklany dach itp. Poza tym nasze auto powinno być przyjazne dla środowiska – jesteśmy ekologiczne i ekonomiczne. Niczego tak nie lubimy, jak wizyt na stacji benzynowej - pojazd ma więc mało palić i mieć duży bak.

Oczywiście, chcemy by nasze auto miało ładny kolor – to upodobanie kobiet, wynikające z ich wrażliwości estetycznej, bardzo śmieszy panów. Zupełnie niepotrzebnie, bo – co prawda – niewiele kobiet zajmuje się projektowaniem aut, ale zawsze panie w studiach projektowych konsultują kolorystykę, wykończenie wnętrza, jakość i kolor materiałów. Wiele modeli cenimy właśnie za kolorystykę i styl oraz możliwość indywidualnego dopasowania wnętrza auta do naszych upodobań.

Niezawodność i prostota obsługi to cechy pojazdu często wymieniane przez panie. Naszym obowiązkiem jest wiedzieć gdzie nalać paliwa i najlepiej, by komputer przypominał nam, kiedy odprowadzić samochód na przegląd.

Mniej interesuje nas technologia, nawet najbardziej nowoczesny silnik, czy chromowana



końcówka rury wydechowej, ale np. takie „wynalazki” jak system dual drive bardzo ułatwiają nam życie za kierownicą.

Reasumując: radosny, urzekający i zaskakujący powinien być nasz pojazd. Owszem, często wybieramy małe samochody, ale to sytuacja ekonomiczna wymusza takie zakupy. Na pewno nie zauroczą nas pojazdy bez klasy, wyrazu, indywidualnego stylu, prestiżu.

A jakimi samochodami chciałybyśmy jeździć, gdyby nie rodzinne i ekonomiczne ograniczenia? Zaręczam, że wiele z nas marzy o terenowym potworze, prześlicznym roadsterze, czy sportowej maszynie, ewentualnie o luksusowych i prestiżowych limuzynach, dokładnie takich samych, jak te, które teoretycznie przeznaczone są wyłącznie dla prawdziwych facetów. ■





TEKST: RAJMUND BINISZEWSKI  
ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Na pomysł, żeby wykorzystać motocykl jako pojazd sanitarny, wpadli Brytyjczycy podczas II wojny światowej. W ślad za nimi poszli Francuzi i Amerykanie. Dzięki grupie pasjonatów Polska należy do niezbyt licznej grupy krajów, gdzie na ulicach można spotkać moto karetki.

O tym, że ratownik na motocyklu dotrze na miejsce zdarzenia w czasie o połowę krótszym niż karetka, to chyba wspominać nie trzeba. Wiadomo, motocyklem łatwiej przedostać się przez zatłoczone miasto. Dodatkowo motocykl znacznie lepiej przyspiesza itd. Ale też ma swoje wady, najważniejsza z nich to transport poszkodowanego.

Niespełnienie tego wymogu powoduje, że wg. naszego prawa motocykl nie może być używany jako ambulans, a jedynie jako pilot karetki. Co to oznacza w praktyce? Nie wdając się w szczegóły, oznacza to mniej więcej tyle, że motocykl odpowiednio oznakowany, wyposażony w stosowne sygnały świetlne i dźwiękowe posiada status



pojazdu uprzywilejowanego. Ratownik medyczny przybywając na pokładzie takiego motocykla na miejsce zdarzenia, dokonuje oceny sytuacji, podejmuje odpowiednie procedury i, co nie bez znaczenia, zabezpiecza miejsce wypadku do czasu przybycia, w zależności od sytuacji, karetki albo śmigłowca.

Moto-karetek tzw. systemowych, czyli takich, które są kontraktowane przez NFZ, jest w Polsce kilka, reszta to wolontariat. Zresztą tych też nie jest zbyt wiele. Ratownicy sami muszą dbać o to, by być w dobrej formie i regularnie odbywają treningi z jazdy motocyklem, nie tylko tej sportowej. Często wykorzystywani są do zabezpieczenia medycznego imprez takich, jak np. maratony, gdzie umiejętność wolnej jazdy wzdłuż kolumny biegaczy trudno przecenić. Jeśli chodzi o same motocykle używane przez ratowników, to preferowane są duże motocykle sportowo-turystyczne. Ten używany przez Fundację Moto Medic z Warszawy, to Honda ST 1300 Pan European. Konstrukcja, która swoimi właściwościami jezdny, osiąganymi i komfortem podróżowania zdobyła uznanie motocyklistów całego świata. Do licznych zalet Hondy należy dodać jeszcze jedną, nie bez znaczenia w tym przypadku, a mianowicie duże kufry mogące pomieścić odpowiednią ilość sprzętu ratowniczego. Praktycznie poza noszami i deską ortopedyczną moto-ambulans wyposażony jest tak samo jak karetka „P” – podstawowa.

Jaka jest przyszłość moto ambulansów, trudno powiedzieć. Na razie ratownik na motocyklu to egzotyczny widok, co czyni ich jeszcze bardziej wyjątkowymi, bo to, że są to wyjątkowi ludzie to nie uległa wątpliwości. Ja osobiście nie chciałbym się z nimi spotykać w innych sytuacjach niż tylko towarzysko. ■

## HONDA ST 1300 PAN-EUROPEAN ABS



### DANE TECHNICZNE

Pojemność skokowa	1261 cm <sup>3</sup>
Silnik 4-suwowy	V4
Moc maksymalna	126 KM przy 8000 obr./min.
Moment obrotowy	125 Nm przy 6000 obr./min.
Stopień sprężania	10.8:1
Układ rozrządu	DOHC
Zapłon	elektroniczny
Skrzynia biegów	5-stopniowa
Sprzęgło	mokre, wielotarczowe
Napęd tylnego koła	wał napędowy
Waga na sucho	298.9 kg
Pojemność zbiornika paliwa	29 litrów
Prędkość maksymalna	225 km/h



W specjalnie przygotowanych torbach umieszczony jest sprzęt ratunkowy. Zawartość prawego



W lewym kufrze znajduje się sprzęt do tlenoterapii. Defibrylator, kołnierz ortopedyczny, szyny



## Silniki Mercedesa z Polski?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wszystko na to wskazuje, że w 2019 roku ruszy w Polsce produkcja silników benzynowych oraz wysokoprężnych do Mercedesów. Właśnie zakończyły się półroczne negocjacje na ten temat pomiędzy przedstawicielami Rządu RP oraz koncernu Daimler AG.

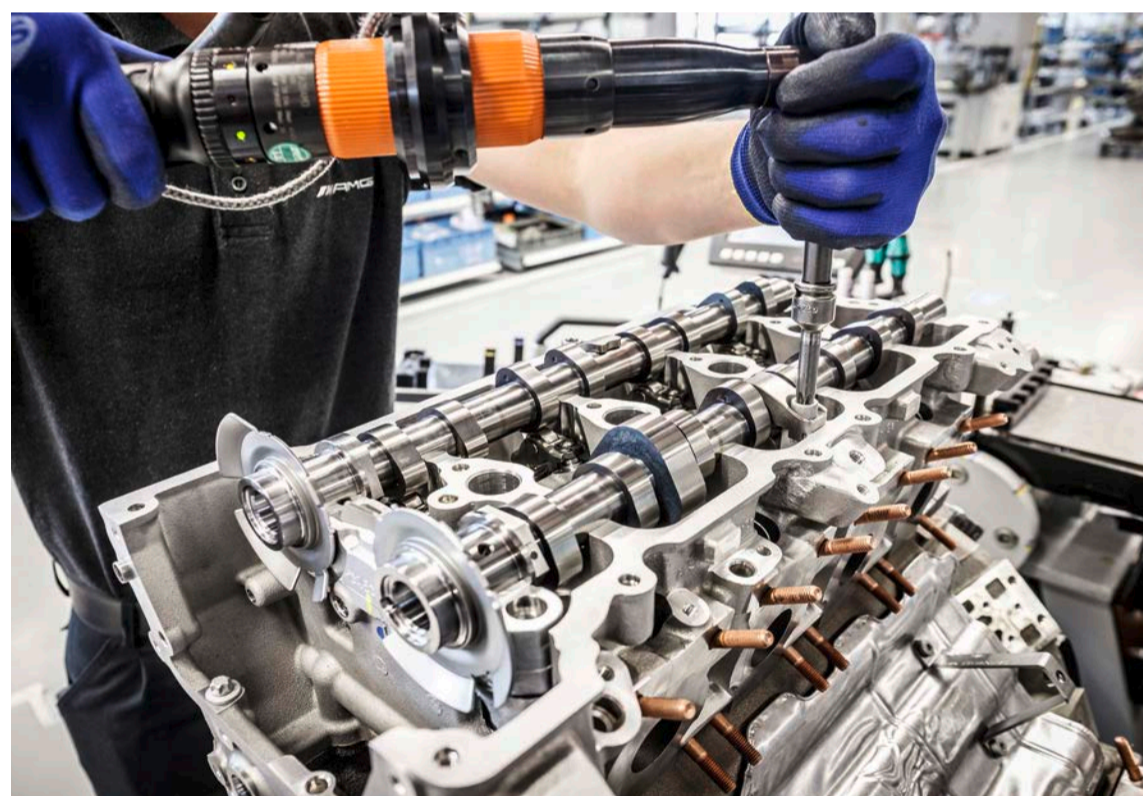
Nowa fabryka miałaby powstać w Jaworze, 70 km na zachód od Wrocławia. Koszt poniesiony przez stronę niemiecką (w pierwszej fazie) to ok 500 mln euro. Jednak ostateczna decyzja o lokalizacji i realizacja projektu zależy będzie od warunków inwestycyjnych, m.in. od przyznania pomocy państwa. Wszystko wskazuje jednak na to, że do uzgodnienia pozostały jedynie mniej istotne szczegóły. Pierwszy w Polsce zakład produkcyjny Mercedes-Benz da pracę kilkuset osobom.

W nowych zakładach w Jaworze chcemy zlokalizować drugą fabrykę silników Mercedes-Benz Cars poza granicami Niemiec – powiedział szef działu produkcji układów napędowych Mercedes-Benz Cars i szef fabryki Mercedesa w Untertürkheim, Frank Deiß. Dysponując kilkoma zakładami, możemy elastycznie reagować na zmiany rynkowe. Przyszli pracownicy fabryki silników w Polsce mają być przygotowani do wykonywania swoich nowych zadań poprzez udział w rozbudowanych kursach szkoleniowych.

Planowana budowa nowej fabryki silników w Polsce to kolejny krok w ramach naszej globalnej strategii wzrostu – dodał Markus Schäfer, członek zarządu Mercedes-Benz Cars odpowiedzialny za zarządzanie produkcją i łańcuchem dostaw. – Zwiększenie zdolności produkcyjnych w Europie Wschodniej odzwierciedla coraz bardziej międzynarodową orientację naszego zespołu zakładów produkujących układy napędowe. W ten sposób zwiększymy elastyczność i efektywność naszej globalnej sieci produkcyjnej.

Polską stronę w rozmowach z przedstawicielami Mercedesa reprezentował minister gospodarki RP, wicepremier Mateusz Morawiecki, który podkreślił, że planowana przez Daimler AG budowa fabryki silników w Polsce świadczy o dobrej kondycji naszej gospodarki. Uruchomienie

nie produkcji jednostek napędowych do Mercedesów poza Niemcami jest czymś unikatowym. Główną fabryką, koordynującą inne jest ta zlokalizowana w Untertürkheim. Poza granicami Niemiec silniki produkowane są w Chinach (wyłącznie na tamten rynek). Ponadto, w ramach strategicznej współpracy koncernu Daimler z aliansem Renault-Nissan firma Infiniti produkuje dla Mercedes-Benz czterocylindrowe jednostki benzynowe w swojej fabryce w Decherd w stanie Tennessee. Lokalizacja nowej fabryki w Polsce można więc traktować jako wyróżnienie... ■





# 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/)**

# Bo jeździć trzeba umieć

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI  
ZDJĘCIA: MIROŚLAW

Niedawno brałem udział w rajdzie kultowych kierowców i kultowych samochodów, Rallye Praha Revival. Lubię tam jeździć bo można nacieszyć oczy innością każdego samochodu. Otrzymałem do startu Ładę Samarę.

Jako wiekowy kierowca wychowany byłem na samochodach z tylnym napędem i od takiego napędu jestem „specjalistą”. Startując w tym rajdzie samochodem z przednim napędem powtarzałem sobie na starci każdej próby sportowej: „przedni napęd, przedni napęd, przedni napęd”. Okazało się jednak, z prowadzeniem auta nie miałem kłopotów. Dawniej samochody były projektowane przez ludzi, miały charakter, duszę, czasem kaprysiły. Trzeba było umiejętności, aby takimi samochodami jeździć. Samara pokazała swój charakter już w czasie uruchamiania. Silnik nie odpalał. Nie, bo nie. Szczęśliwie przypomniałem sobie, że trzeba uruchomić ssanie; po jakimś czasie znalazłem stosowne cięgna i Samara przestała kaprysić.

Dla mnie oczywiste jest, że inaczej zachowuje się samochód z przednim napędem, a inaczej z tylnym. Samochód rajdowy tylnonapędowy po dodaniu gazu w zakręcie staje się nadsterowny (odjeżdża tył). Przednionapędowy staje się podsterowny (odjeżdża w nim przód). Mówimy tu o ekstremalnej, rajdowej jeździe, o której przeciętny dzisiejszy kierowca na ogół niewiele wie. Moja żona mająca się za dobrego kierowcę nie odróżnia w jeździe samochodu przednionapędowego od tylnonapędowego. Przy jej spokojnym, bezpiecznym stylu jazdy nie ma to dla niej znaczenia mimo, że samochody którymi jeździmy nie posiadają kontroli trakcji. Inaczej byłoby gdyby do tych samochodów wsiadł młody, energicznie jeżdżący młody człowiek świeżo po kursie na



prawo jazdy. Ale tylko wtedy, gdyby usiadł za kierownicą klasyka. W samochodach współczesnych kierowcy pomaga komputer, a dokładniej wspomagają go różne systemy. Początkowo dostępne tylko w najdroższych samochodach, obecnie są standardowym wyposażeniem także tych popularnych. Siadając za kierownicą współczesnego samochodu nie potrzebujemy już takich umiejęt-



ności jakie kiedyś były konieczne. Zaczyna się od uruchamiania – dziś tylko wciskamy przycisk. W chwili szybkiego ruszania samochodem praktycznie nie ma możliwości „buxowania” kołami. Kiedyś ruszenie z piskiem opon było bardzo łatwe, można było „palić gumę” tak, jak robią to dzisiaj motocykliści. Żeby koła nie wpadały w poślizg powstał system kontroli trakcji ASR (acceleration slip regulation), który wspomaga nas w momencie ruszania na śliskiej nawierzchni, a także w jeździe po zakrętach. Pierwszy został wymyślony ABS pomagający w momencie hamowania i nie pozwalający na zablokowanie kół i utratę przyczepności. Działanie tych dwóch systemów jest podobnie, polega na śledzeniu prędkości obrotowej koła napędzającego i nienapędzanego. Jeżeli różnica jest zbyt duża, to system ASR wyrównuje obroty poprzez zmniejszenie mocy przekazywanej na koła. W zakrętach korekty wykonuje system hamulcowy działający na jedno lub kilka kół.

Najpierw firmy samochodowe zaczęły wprowadzać systemy wspomagające kierowcę, a w chwili później systemy coraz bardziej go zastępujące. Powstał system automatycznego hamowania awaryjnego działający dzięki analizie sygnałów radarów i obrazów z kamer skanujących obszar przed jadącym pojazdem. Po zlokalizowaniu przeszkody systemy te podejmują odpowiednie działania; najpierw podnoszą ciśnienie układu hamulcowego, następnie ostrzegają kierowcę o niebezpieczeństwie, a w końcu, gdy kierowca

nie reaguje, uruchamiają hamowanie, wyręczając w tym człowieka. Istnieją już zaawansowane systemy połączone z nawigacją, po włączeniu których samochód dowiezie nas do celu, a kierowca nie będzie musiał dotykać pedału hamulca, przyspieszenia czy kierownicy. To naprawdę niedługa przyszłość. Na naszych oczach dokonuje się w motoryzacji rewolucja i zaczyna się czas podróży samochodem bez kierowcy. Potrzebna będzie umiejętność obsługi komputera, a nie umiejętność prowadzenia samochodu. Widzę tu pewną analogie do postępu, jaki miał miejsce w aparatach fotograficznych. Kiedyś robiąc zdjęcia potrzebne były umiejętności, ale powstały „idioten cameras” i po ustawieniu aparatu w trybie auto zdjęcie „wychodziło samo”. Dziś wystarczy smarfon...

A co z umiejętnościami, „czuciem” samochodu, kontrolą jazdy przednim lub tylnym napędem? Co z doskonaleniem techniki jazdy? W samochodach, które dziś są klasykami kierowca podejmował dziesiątki różnych czynności, decydował o wybranym przełożeniu, sile nacisku na pedały, każdym ruchu kierownicy. I był świadomy, że ponosi pełną odpowiedzialność za każdą z podjętych decyzji. Elektronika powoduje, że tych decyzji jest znacznie, znacznie mniej, a błędy kierowcy zostaną skorygowane przez odpowiednie układy. Kierowca nie musi być tak uważny, jak kiedyś, nie czuje również ciężaru odpowiedzialności. I to już jest całkiem niefajne. ■



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**

## Wydarzenia i rocznice: maj 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



W **kwietniu 1959** roku na brytyjskim rynku motoryzacyjnym pojawiły się trzy bliźniacze modele niewielkich dwudrzwiowych sedanów: Austin Seven, Morris Mini-Minor oraz Morris Mini-Minor DL. Trzy lata później wszystkie wersje Austina Seven unifikują nazwę do Austin Mini. Samochód szybko zyskał niezwykłą popularność stając się nie tylko ikoną brytyjskiej, ale wręcz światowej motoryzacji (w jednym z prestiżowych międzynarodowych konkursów na „Samochód XX wieku” Mini zdobyło drugie miejsce, za Fordem T).

Przez 41 lat produkcji (do 2000 roku) wyprodukowano aż 5,3 mln Mini. Samochody miały oczywiście wiele generacji, a w każdej z nich kilka odmian, ale projektantom zawsze udawało się zachować „to coś” w linii nadwozia, że przez dekady był jednoznacznie rozpoznawalny.

Mini miało bardzo prostą konstrukcję, co ułatwiając naprawy niewątpliwie wpłynęło na popularność modelu. Z drugiej strony Mini świetnie spisywało się jako samochód rajdowy, szczególnie w latach 60-tych ub. wieku.

Niestety, końcowe lata XX wieku nie były dobre dla marki. Gwałtownie spadała sprzedaż i właściwie zanosiło się na to, iż samochody Mini definitywnie przejdą do historii. Na szczęście w wyniku różnych biznesowych przejęć i wykupów właścicielem marki Mini stało się BMW. Niemcy nie tylko nie schowali do szuflady logo i nazwy marki, ale postanowili wprowadzić na rynek nową gamę samochodów.

Produkcja nowego MINI (bo nazwa pisana dużymi literami to jedyna istotna zmiana) roz-

poczęła się w 2001 roku. Samochody bardzo zmieniły się w porównaniu do pierwowzoru – stały się większe, cięższe, ale zdecydowanie lepiej wyposażone i nieporównywalnie bardziej bezpieczne. Nadal jednak projektantom udało się utrzymać „DNA” Mini. MINI i Mini są więc bardzo podobne, chociaż dzieli je przepaść technologiczna.

Kilkanaście dni temu, w kwietniu, minęła 15 rocznica rozpoczęcia produkcji MINI. Od tego czasu fabrykę w Oxfordzie opuściło 2,5 miliona egzemplarzy tych samochodów, z których 80 procent trafiło na eksport do ponad 110 krajów na całym świecie. Auto ma wiele odmian nadwoziowych, silników, wersji wyposażenia i kolorów. MINI produkowane są praktycznie na indywidualne zamówienie i jak twierdzą przedstawiciele producenta ilość możliwych kombinacji idzie w miliony stąd prawdopodobnie nie ma na świecie dwóch absolutnie identycznych MINI.

Trzecie miejsce wywalczyła załoga Bryan Bouffier/Xavier Panseri (Mitsubishi Mirage, polonijny team z Chicago Green APU) w Oregon Trail Rally, III rundzie America Championship. Wszystko wskazuje na to, że współpraca kierowcy oraz teamu była co najmniej dobra, gdyż Bouffier najprawdopodobniej powtórnie zasiądzie za kierownicą Mirage podczas Olympus Rally (14-15 maja).

To genialne, że otrzymaliśmy szansę startu w Oregonie z Team Green APU i mogliśmy zmierzyć się z oficjalnymi kierowcami Subaru USA - napisał Bouffier na FB. Zespół wykonał wspaniałą pracę podczas całego tygodnia. Poziom jest wysoki i musimy jeszcze popracować, żeby móc rywalizować z najlepszymi. Czuję jednak, że możemy czegoś dokonać. Następny rajd odbędzie się w połowie maja. Liczę, że tam będziemy.

W Oregonie wygrał David Higgins przed Travisem Pastraną (obaj Subaru Impreza WRX STI).

Nieoficjalnie dowiedziałem się, iż Bouffier nieco narzekał na zbyt małą moc samochodu. Twierdził, że już w Oregonie byłby w stanie nawiązać walkę z pierwszą dwójką, gdyby miał mocniejsze auto. Nad tym pracują teraz mechanicy z Green APU.



To był najbardziej tragiczny weekend w historii Formuły 1. Zaczęło się od piątku **29 kwietnia** 1994 roku, kiedy to podczas treningu przed GP F1 na włoskim torze Imola wypadł z trasy Rubens Barrichello. Wpadł w ochronny stos opon, stracił przytomność, ale – na szczęście - nie odniósł żadnych obrażeń.

Dzień później, już podczas kwalifikacji do wyścigu, Roland Ratzenberger uderzył w betonowe ogrodzenie toru. Bolid zatrzymał się sto metrów dalej, Austriak został ciężko ranny, był reanimowany na torze, ale obrażenia były zbyt duże... kierowca zmarł. Wszystko to oglądał na ekranie telewizora w padoku Ayrton Senna...

Kolejnego dnia, tuż po rozpoczęciu wyścigu doszło do kolizji dwóch zawodników, w wyniku której koło jednego z bolidów pofrunęło w trybunę raniąc dziewięć osób. Kilka okrążeń później (już po opuszczeniu toru przez Safety Car) w betonową bandę wjechał Ayrton Senna... Kilka godzin później, w klinice w Bolonii, Brazylijczyk uznawany do dzisiaj za najwybitniejszego kierowcę w F1 zmarł. Po wznowieniu wyścigu (nie było jeszcze informacji o śmierci Senny) jeden z mechaników źle zamocował koło w bolidzie Michele'a Alboreto, i gdy ten wyjeżdżał z serwisu koło odpadło raniąc dwóch mechaników zespołów Lotusa i Ferrari...

# **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)**