

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 27, 18 maja 2016



**W**ychodzi na to, że nie da się pogodzić rowerzystów z kierowcami samochodów. Jak nie „Masa krytyczna”, która polega na tym, że dziesiątki rowerzystów jadą ulicami utrudniając życie „samocho-dziarzom”, to agresywni kierowcy usiłujący zepchnąć cyklistów do rowu czy na pobocze. Podglebiem takich zachowań jest frustracja i chęć odegrania się za prawdziwe i urojone „krzywdy” czynione sobie wzajemnie na drogach. Nie świadczy to dobrze ani o miłośnikach dwóch kółek, ani o tych zamkniętych w przestrzeniach samochodów. Co powinno dziwić, wszak i jedni, i drudzy jeżdżą po tych samych drogach, obowiązuje ich to samo prawo, a do tego najczęściej są to ci sami ludzie. Raz jeżdżący rowerami, innym razem samochodami. Pomysły w rodzaju obowiązkowej karty rowerowej dla wszystkich, czy wymuszenia na cyklistach opłacania polisy OC na pewno sprawy nie załatwią. Nie da się też oddzielić rowerzystów od samochodów. Może więc warto postarać się o wzajemne zrozumienie? I zamiast szukać okazji do pogńębienia „przeciwnika” po prostu zacząć sobie wzajemnie pomagać?



Nieco inny charakter ma konflikt, który dzieli kierowców samochodów i motocyklistów. Tu najczęściej przyczyną agresywnych zachowań jest złość kierowców stojących w korkach na wyprzedzających ich motocyklistów. Podobnie niedobrze reagują kierowcy samochodów na głośne i bardzo szybkie „przecinaki”. Każda akcja powoduje reakcję, zatem motocykliści też mają swoje za uszami; a to złożą komuś lusterko, a to walną w dach samochodu... Na to samochodziarz dostaje furii i usiłuje rozjechać motocyklistę, albo odegra się na następnym, nadjeżdżającym z tyłu, i tuż przed nim otworzy drzwi... Drobne złościwości prowadzą do gwałtownych reakcji, których skutek może być tragiczny. Dla obu stron konfliktu. Więc może nie warto?

Szerokiej drogi



### Prezentacje

**Volkswagen Tiguan - str. 4**

**Outlande PHEV - str. 16**



### Eksploatacja

**Nie kichaj na to - str. 6**

### Babskie Gadanie

**Wiosenny salon mody - str. 12**



### Wydarzenia

**Kolekcjonerzy i handlarze - str. 26**



### Sport

**Wyścigowe atrakcje - str. 22**

**Polak liderem - str. 25**



### Kalendarium

**Kalendarium - str. 33**



### Czytelnia

**Czerwony Książę - str. 40**

## Volkswagen Tiguan



# Nowy w rodzinie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: VOLKSWAGEN

Poprzednia generacja tego modelu to spory sukces: 2,8 mln sprzedanych egzemplarzy od roku 2007, kiedy to po raz pierwszy pojawił się na rynku.

**N**owy Tiguan to według zapewnień producenta, zupełnie inny samochód. Jest większy, bardziej przestronny, bezpieczny i oferuje wiele innowacyjnych systemów i rozwiązań, które debiutują w tej klasie samochodów i które znacznie poprawiają komfort podróży. To pierwszy SUV skonstruowany na modułowej platformie MQB. Umożliwiła ona stworzenie auta o bardziej

wyrazistych proporcjach i dynamicznym wyglądem. Nowy Tiguan wygląda naprawdę atrakcyjnie, ma doskonałe proporcje i jest dopracowany w najdrobniejszych szczegółach. Odpowiednio poprowadzone linie nadwozia i wnętrza oraz przemyślane oświetlenie podkreślają dynamiczny charakter auta. Sugerują pewność i niezawodność w każdych warunkach. Dzięki przemyślanym zabiegom

stylistycznym, jak np. umieszczenie osłony chłodnicy oraz reflektorów, by razem tworzyły poziomą linię, samochód nabiera wyglądu, który wyróżnia go wśród innych aut.

Wnętrze jest przestronne, jasne, z dużym bagażnikiem o pojemności 615 litrów. Dla kierowcy, który po raz pierwszy wsiada do nowego Tiguan, wszystko jest jasne, każdy szczegół we wnętrzu podporząd-

kowy jest funkcjonalności i komfortowi jazdy. Wiadomo co do czego służy, po prostu intuicyjna obsługa. Wysoko umieszczone fotele ergoActive oraz niższa krawędź bagażnika, dzięki której łatwiej umieścić w nim ładunek czynią życie kierowcy łatwiejszym. Nowością są elektroniczne zegary Active Info Display oraz AreaView, które dostarczają użytkownikowi Tiguan wszelkich niezbędnych i potrzebnych w danej chwili informacji. Co ciekawe jest również profil offroadowy, opracowany specjalnie dla Tiguan, ze wskaźnikiem kąta skrętu kierownicy i z kompasem.

Nowością jest również wysuwany Head-up Display, który dostarcza kierowcy informacji niezbędnych podczas prowadzenia samochodu takich jak prędkość, ograniczenia prędkości, nawigacja itp. W nowym modelu Tiguan znajdziemy również coraz bardziej powszechny sys-



tem Easy Open and Close czyli otwieranie i zamykanie bagażnika bez konieczności używania rąk. O klimat wnętrza zadba trzystrefowa klimatyzacja wraz z filtrem antyalergicznym. Można zaprogramować najdogodniejszą temperaturę indywidualnie dla każdego pasażera. Właściciele tego typu aut cenią sobie możliwość holowania

pryczepy, w nowym Tiguanie możliwe jest ciągnięcie przyczepy o masie 2500 kg i łatwe nią manewrowanie dzięki specjalnemu systemowi.

Szereg dostępnych silników daje nabywcy nowego Tiguan dużą swobodę wyboru. Do dyspozycji jest 8 jednostek napędowych: 4 benzynowe i 4 wysokoprężne o mocach od 115 do ➔➔



240 KM. Silniki 1,4 TSI oraz 2,0 TDI można połączyć z napędem 4MOTION oraz przekładnią DSG. Najmocniejsze silniki wyposażono w stały napęd na cztery koła i automatyczne skrzynie biegów.

Tiguan doskonale radzi sobie z daleka od asfaltowych dróg, a jego właściwości jezdne można dopasowywać do aktualnych warunków i własnych potrzeb korzystając ze specjalnego pokrętła. System 4MOTION Active Control pozwala na wybranie odpowiedniego trybu jazdy do panują-

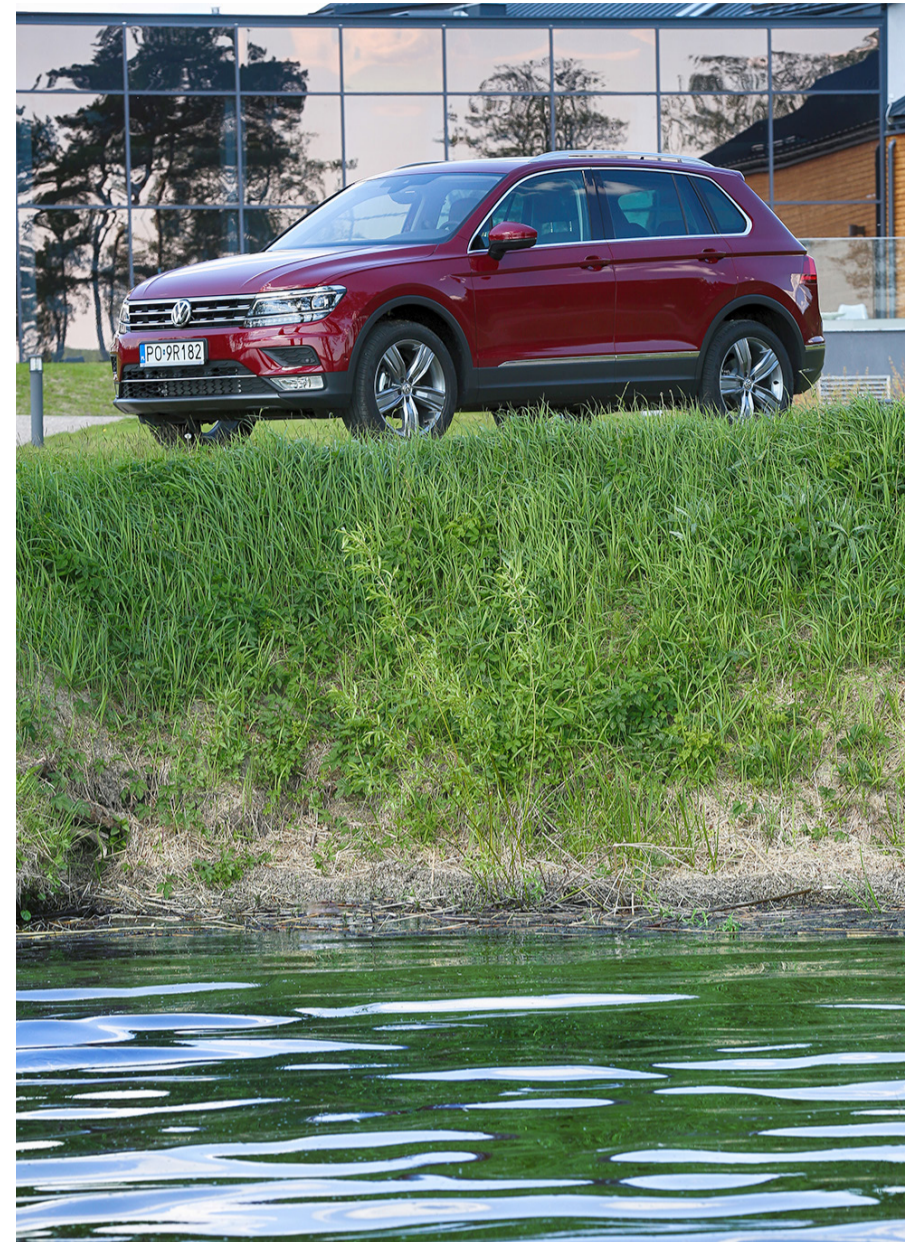
cych warunków, adaptacyjny system regulacji zawieszenia (DCC – dostępny jako opcja) daje kierowcy możliwość ustawienia zależnie od stylu jazdy – wygodnie, za pomocą zwykłego przycisku. Dostępny za dopłatą progresywny układ kierowniczy zapewnia precyzję i dynamikę prowadzenia, a także zwiększa wygodę manewrowania oraz jazdy z małymi prędkościami.

System 4MOTION Active Control w trybie „offroad” umożliwia sprawne poruszanie się w trudnych warunkach terenowych.

Sprawdziliśmy! doskonale sobie radzi i sprawnie spełnia wszelkie zadania, jakie przed nim stawia wymagający kierowca w trudnym terenie.

W aucie szczególnie zadbano o bezpieczeństwo. Kierowcę chronią i wspomagają nowoczesne rozwiązania z dziedziny bezpieczeństwa oraz liczne systemy asystujące. Są wśród nich Front Assist z funkcjami hamowania awaryjnego City oraz rozpoznawania pieszych, Lane Assist, system proaktywnej ochrony pasażerów, a także →→





rowany w ofercie premierowej z seryjnym (bez dopłaty) Pakietem Premium, który dla wersji Trendline obejmuje reflektory LED Basic, system radiowy „Composition Media”, system bezkluczykowego dostępu i uruchamiania auta „Keyless Access” oraz pokrytą skórą trójramienną i multifunkcyjną kierownicę z tempomatem. W przypadku wersji Highline pakiet zawiera reflektory LED w wersji TOP oraz system nawigacji satelitarnej Discover Media. Wartość Pakietu Premium producent wycenia na 9.150 zł. ■

aktywna maska silnika chroniąca pieszych i rowerzystów przed skutkami ewentualnego potrącenia. Aktywny tempomat ACC w autach z przekładnią DSG pełni rolę systemu ułatwiającego jazdę w korkach. Opcjonalny pakiet składający się z systemu Media Control oraz App Control pozwala podłączyć smartfon lub tablet do samochodowych multimedii. Dzięki specjalnemu schowkowi na pokładzie Tiguan smartfony można ładować indukcyjnie.

W chwili wprowadzania na rynek nowy Tiguan będzie ofe-



# Nie kichaj na to!

TEKST I ZDJĘCIE: MACIEJ RZOŃCA

Badania epidemiologiczne wykazują, że współcześnie aż 3-4 na 10 Europejczyków dotykają choroby alergiczne.

Naukowcy wiążą ten fakt z rozwojem cywilizacyjnym, a więc dużą ilością środków chemicznych stosowanych w uprawach rolnych, zanieczyszczeniem środowiska (pyły przemysłowe) czy po prostu wzrostem higieny osobistej. To ostatnie powoduje pewne wydelikacenie ciała i mniejszą jego odporność na różnego rodzaju alergeny, czyli czynniki powodujące nieprzyjemne dolegliwości.

Ilość alergenów także rośnie, ale klasyczne i najczęstsze pozostają te same – pyłki kwiatowe, kwitnące trawy, kurz oraz różnego rodzaju grzyby, roztocza i pleśnie. Ku naszej wygodzie coraz powszechniejsze są systemy wentylacyjne połączone z klimatyzacją. Są one powszechne: w biurach, urzędach, szpitalach, halach sportowych, centrach handlowych oraz oczywiście w samochodach. Jeśli klimatyzacja jest sprawna i poprawnie serwisowana, to oddychamy przyjemnie chłodnym i czystym powietrzem.

Ale ten kij ma dwa końce... Po wielu godzinach przebywania w takim (poprawnie) klimatyzowanym pomieszczeniu wychodzimy na zewnątrz, gdzie „rozleniwiony” układ odpornościowy atakowany jest ze zdwojoną siłą. Natomiast, jeśli klimatyzacja

nie jest czyszczona i odkażana, to jest jeszcze gorzej, gdyż nie wymieniane, wilgotne filtry są doskonałym siedliskiem dla bardzo groźnych dla zdrowia grzybów, roztoczy i pleśni.

A teraz ręka do góry... który z kierowców systematycznie, przynajmniej raz w roku, serwisuje układ klimatyzacji w swoim samochodzie? Który z kierowców systematycznie i starannie sprząta (odkurza) wnętrze pojazdu?

Alergeny są i będą, nic na to nie poradzimy, poza walką o jak najmniejszą ich ilość wewnątrz samochodu. Alergicy dobrze wiedzą, jak niewinne pozornie dolegliwości, jak łzawiące oczy, katar i kichanie potrafią znacznie uprzykrzyć prowadzenie auta, pogorszyć koncentrację i obniżyć bezpieczeństwo jazdy (badania wykazały, że podczas kichnięcia – jadąc z prędkością 100 km/godz – pokonujemy z zamkniętymi oczami aż 20 metrów. A fizjologicznie nie da się kichnąć z otwartymi oczami...). Nie ma więc wyjścia. Jeśli z jakiegoś powodu mamy objawy alergiczne trzeba przede wszystkim zadbać o czystość wnętrza pojazdu – często i starannie odkurzać, trzepać dywaniki i co jakiś czas je wymieniać, nie wozić tygodniami stert papierów czy gazet.

Przepraszam w tym miejscu kierowców, dla których budowa i działanie poszczególnych elementów samochodu nie ma większych tajemnic. Dużo jest jednak osób, dla których samochodowa klimatyzacja oraz filtr kabinowy, to jedno i to samo. Otóż, nie! To dwie odrębne rzeczy i o każdą z osobna trzeba systematycznie zadbać. I jadąc

do serwisu trzeba wyraźnie zaznaczyć, że chce się zlecić czyszczenie układu klimatyzacji ORAZ wymianę filtra kabinowego (przeciwpyłkowego). W przypadku filtra, nawet nie jest potrzebny serwis. Wymiana jest nieskomplikowaną i szybką czynnością. Współczesny przemyśl motoryzacyjny oferuje bardzo skuteczne i wydajne filtry

przeciwpyłkowe, które bez problemu można kupić w sklepach z akcesoriami motoryzacyjnymi. Są też specjalne dla alergików. Trzeba jedynie pamiętać, by klimatyzację systematycznie serwisować (dezynfekować), a filtr wymieniać. Specjaliści radzą, by robić to przynajmniej raz w roku, najlepiej po zimie, czyli mniej więcej... teraz. ■



# Wiosenny salon mody



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: JERZY DYSZY

Międzynarodowy Salon Samochodowy, który co roku odbywa się w Genewie to wydarzenie znaczące, taki wyjątkowy pokaz mody. Odbywają się tam światowe i europejskie premiery samochodów, dowiadujemy się o nowych strategiach motoryzacyjnych koncernów, poznajemy tendencje w motoryzacyjnej modzie na najbliższe lata.

**N**am salon samochodowy w Genewie kojarzy się z najbardziej prestiżowymi i znanymi imprezami miodowymi na świecie. Motoryzacja i moda to dwa światy, które coraz bardziej się przenikają. I kreacje, i samochody wywołują te same emocje: prowadzić dopracowany w detalach samochód, to tak jak nosić ubranie sygnowane metką znanego projektanta. Konstruktorzy aut projektują na przykład odgłos, jaki powinny

wydawać otwierane w aucie drzwi, podobnie stylistka rozważa kształt guzików czy rodzaj ściegu w projektowanym płaszczu. Atmosfera i oprawa pokazów mody jest taka sama, jaka towarzyszy prezentacji najnowszych modeli samochodów. Uroczyste i szumne premiery nowych aut do złudzenia przypominają atmosferę wielkich pokazów mody w Nowym Jorku, Paryżu czy Mediolanie. Ogłuszająca muzyka, światła, nietypowe

aranżacje stoisk i jeszcze bardziej niesamowite samochody, sławy ze świata motoryzacji. I tłumy zwiedzających. Co godzinę odbywają się pokazy aut, które odsłaniane są w towarzystwie najważniejszych osób w motoryzacyjnym świecie.

Tak jak domy mody prezentują zarówno kolekcje pret-a porter i haute couture, tak na targach motoryzacyjnych producenci, obok samochodów przeznaczonych do produkcji seryjnej, przedstawiają pojazdy studialne, wyraz marzeń i możliwości ich projektantów i koncernów.

Nie zawsze kolekcja ubrań zostanie zaakceptowana i będzie sukcesem. Warto zdawać sobie sprawę, że projektowanie aut to także kaskaderskie wyzwanie: trudno przewidzieć, co spodoba się nam za cztery pięć lat. Wygra ten, kto celniej trafi w upodobania i styl życia przyszłych użytkowników pojazdów. I choć niektóre samochody prezentowane na salonach motoryzacyjnych wydają się jedynie rojeniami projektantów, zbyt śmiały, by zostały zaakceptowane, to przecież ich przyszłość zależy od nas, naszej oceny i zainteresowania. Tak więc samochodowi stylisty prezentują w pojazdach prototypowych futurystyczne i wymyślne kształty karoserii, wyrafi-

nowane detale oraz najnowsze tworzywa i materiały. Pojazdy studialne to kreacje nie zawsze komfortowe i funkcjonalne, ale zwracające uwagę, często szokujące. Samochody zadziwiają nie tylko kształtami, ale możliwościami, jakie rodzi rozwój elektroniki i teleinformatyki. Zamiast tradycyjnej deski rozdzielczej coraz częściej spotykamy ekrany, a auto nie tylko reaguje na głos, ale również werbalnie kontaktuje się z otoczeniem. Takie pojazdy, w pojedynczych egzemplarzach, podobnie jak kreacje wielkich projektantów, trafią do najbogatszych tego świata. Natomiast te dzieła motoryzacyjnej sztuki, które zyskują aprobatę szerszego ogółu, będą w przyszłości realizowane.

W tym roku koncepcja auta przyszłości znacznie odbiega od tradycyjnego pojęcia samochodu, jest raczej wyrafinowaną i wysmakowaną kreacją skrojoną na naszą miarę. Projektanci zdają sobie sprawę, że pojazd, którym co rano udajemy się do pracy, jest częścią naszego stroju i nie może być zwykły, anonimowy. Pojazd trzeciego tysiąclecia to kreacja dostosowana także do naszych potrzeb i indywidualnych upodobań. Projektanci i konstruktorzy czasem wiele tygodni zastanawiają się nad wyrafinowanymi →



kolorami karoserii, kokietują kształtem klamek i pokręteł, wymyślają liczne schowki i półeczki, oferują wspaniałe wykończenie kokpitu i dodają techniczne udogodnienia.

Tak jak w świecie mody obowiązuje kult młodości, tak samochody, co kilka lat przechodzą kuracje odmładzające czyli face liftingi (co ciekawe, tak określa się nie tylko zmianę „twarzy” auta, ale także jego tyłu lub wnętrza). Jedną z tendencji przy projektowaniu samochodów jest dążenie, by maksymalnie zmniejszyć wagę samochodu. Natomiast projektanci mody zawsze chcieli kobietę jak najbardziej rozebrać... Zgodnie z tendencjami tegorocznej „szmacianej” mody, wewnątrz aut wiele jest połyskliwych i metalicznych dodatków lub tworzywa imitującego szkło. Nagromadzenie elementów aluminiowych sprawia, że wnętrze pojazdu emanuje technicznym chłodem lub kosmicznym blaskiem.

I tak, jak we współczesnej modzie nie ma dominującej konwencji, a formalnej elegancji z przeszłości przeciwstawia się swobodny i zróżnicowany sposób ubierania się, tak podobnie jest

w motoryzacji. Obok klasycznej limuzyny jest wiele innych linii nadwozia: kabrioletów, samochodów miejskich, aut sportowych i terenowych, minivanów i vanów. Coraz bardziej na topie są samochody typu crossover, czyli pojazdy łączące cechy różnych aut. Tak powszechna moda na sportowy styl życia i bycia obowiązuje również przy projektowaniu samochodów - najczęściej prototypów to połączenie sportowej linii nadwozia i elementów wnętrza z przestronnością i użytecznością kombi. Doskonale przystają do tego, co dzieje się obecnie w modzie: szyfonowa spódnica do skórzanej kurtki, koronkowy top i wojskowe wdzianko, szpilki i dresowe spodnie.

Auto obecnie to małe dzieło sztuki, dopracowana w detalach kreacja. I to było widać w Genewie. Nam się to bardzo podobało. Także dlatego, że to my coraz częściej decydujemy o wyborze marki i modelu samochodu, a badania marketingowe i wyniki sprzedaży wskazują, że to właśnie kobiety łatwiej akceptują ekstrawagancki styl pojazdu, jego niebanalny wygląd i nietypowe rozwiązania. ■



# 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**  
**facebook.com/POWERFACTORY/**



Mitsubishi Outlander PHEV

**Ale fajne auto!**

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: MACIEJ SZTORC

Ale cisza! Chyba się zepsuł! Tak reagowały moje koleżanki, które miały okazję podróżować hybrydowym Outlanderem PHEV. Znaczek plug-in hybrid EV na przednich błotnikach i PHEV na tylnej klapie intrygował i zaciekał. To pierwszy samochód hybrydowy typu plug-in koncernu Mitsubishi Motors, który jest jednocześnie autem elektrycznym EV, i jeszcze oferuje stały napęd na 4 WD.

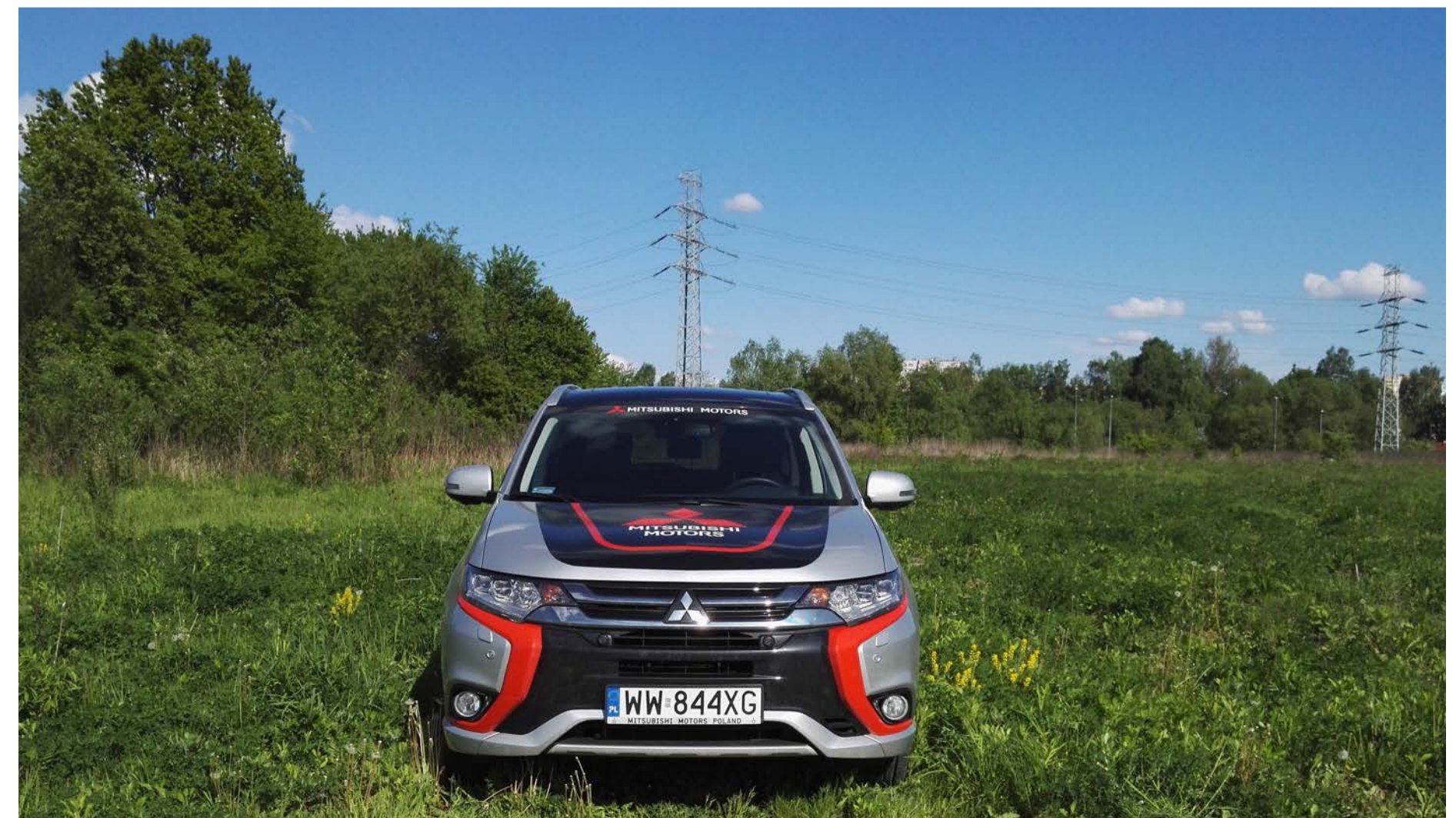


Outlander PHEV to nowatorski hybrydowy SUV. Są dwie klapki po obu stronach samochodu – wlew paliwa po prawej stronie, a po lewej duża klapka pod którą umieszczono dwa gniazda do ładowania akumulatorów.

Ładowanie zupełnie rozładowanych baterii trwa około 6 godzin – to dużo. Podłączyłam się do specjalnego gniazda w moim garażu, następnego dnia Wspólnota Mieszkaniowa wystawiła mi rachunek. Okazało się, że nie

mam prawa tankować na koszt wspólnoty. Rachunek nieduży, ale problem jest.

Wadą dla mnie był również mały bak (mieścił trochę więcej niż 40 litrów paliwa, był mniejszy o 15 litrów niż w modelu z sil-



nikiem spalinowym), a ponieważ auto miało duży apetyt na paliwo, stacje benzynowa odwiedzałam często. Poza tym akumulatory zmniejszyły nieznacznie bagażniki i obniżył się nieco prześwit samochodu.

Napęd to najciekawsza strona Outlandera PHEV. Mamy wybór. Układ napędowy może pracować w jednym z trzech trybów: elektrycznym, szeregowym i równoległym. Są one automatycznie dobierane przez system operacyjny PHEV OS. W trybie EV samochód porusza się przy zużyciu jedynie energii elektrycznej – działają równocześnie oba silniki elektryczne (moc 82 KM), co zapewnia stały napęd wszystkich kół 4x4. Energia dostarczana jest z akumulatorów litowo-jonowych. Zasięg około 50 km (auto informuje nas,

że jest w stanie w trybie elektrycznym przejechać około 50 km), ale zależny jest od prędkości i warunków jazdy. Tryb szeregowy oferuje napędzanie za pomocą silników elektrycznych, a także 2-litrowej jednostki spalinowej o mocy 121 KM. W trybie równoległym silnik benzynowy jest głównym źródłem napędu. Jego moc przekazywana jest na przednią oś. Napęd na przednie koła przekazywany jest za pomocą przekładni zębatej i sprzęgła. Do niej równolegle podłączone są: silnik spalinowy, generator i silnik elektryczny. Na tylnej osi jest prościej, tam jest wyłącznie silnik elektryczny poruszający tylne koła za pośrednictwem własnej przekładni zębatej. Żywiłem Outlandera PHEV na pewno nie jest autostrada. Co

prawda do komfortu jazdy nie mamy zastrzeżeń, jest super, ale spalanie rośnie drastycznie i tankowanie boli. Z Krakowa do Gdańska trzy pełne baki. Niestety, na to co dzieje się pod maską mamy niewielki wpływ i przy prędkości 140 km/h silnik spalinowy napędza przednie koła i od czasu do czasu ładuje akumulator lub nie robi tego wcale. Wynik spalania na autostradzie to około 12,5 l/100 km.

A jak auto spisuje się w terenie? Zastosowanie napędu hybrydowego spowodowało znaczący wzrost masy własnej auta. Mniejszy prześwit niż u „normalnego” Outlandera i akumulatory zamontowane pod podłogą nie zachęcały do wjeżdżania w teren. Ale zaryzykowaliśmy. Nie zmuszaliśmy Outlandera PHEV do maksymalnego



wysiłku, ale w trudnym (a nawet bardzo trudnym) terenie dawał radę. Niczego mu nie brakowało w stosunku do innych wersji, chociaż... układ wydechowy umieszczono z boku (pod progiem) i dość nisko. Zbyt nisko, by nie obawiać się jego uszkodzenia wykorzystując maksymalny kąt rampowy.

A poza tym Outlander dobrze wygląda, wyróżnia się stylizacją przedniej części nadwozia. Zwraca uwagę nowoczesnie i agresywnie wyglądający pas przedni wraz z przeprojektowanymi błotnikami i reflektorami w technologii LED. Nowy wizerunek uzupełnia pas tylny z lampami LED. We wnętrzu Outlandera fotele – duże i wygodne, a pasażerowie trzeciego rzędu siedzeń, mimo umieszczonych pod pod-

łogą akumulatorów, mogą liczyć na wystarczającą ilość miejsca. Zwraca uwagę lewarek zmiany przełożeń, który wygląda jak joystick, a także wskaźniki: zasięgu, naładowania akumulatora, przepływu energii i Drive-by-wire. To niewielkie ekstrawagancje jak

#### Mitsubishi Outlander PHEV

Nadwozie	kombi, 5d.
Silnik spalinowy	R4, benzynowy, 1998 cm <sup>3</sup>
Moc	121 KM / 4500 obr./min.
Moment obr.	195 Nm / 4100 obr./min.
Moc silników el.	82 KM (przód), 82 KM (tył)
Moment obr. silników el.	137 Nm (przód), 195 Nm (tył)
Skrzynia biegów	przekładnia planetarna
Napęd	na cztery koła
Wymiary	4655 x 1800 x 1680 mm
Rozstaw osi	2670 mm
Poj. bagażnika	463 l
0-100 km/h	11,0 s
V maks	170 km/h

na tak szczególną wersję auta. W kokpicie są miękkie, dobrej jakości materiały, nowy system łączności Mitsubishi (MMCS),

audio połączone z nawigacją satelitarną i wyświetlaczem, a także nowe akcenty wykończenia paneli deski rozdzielczej. Outlander PHEV to podróż nie tylko ekologiczna ale również komfortowa i bezpieczna. Cena? Niestety wyższa o prawie

20 procent od wersji wysokopiętnej. Czy będzie wielu chętnych, by zainwestować w tak ekstrawagancką wersję Outlandera? Zasięg na bateriach elektrycznych w porównaniu z konkurencją nie jest imponujący (np. z Oplem Amperą, czy BMW i3 REx), cena w zależności od wersji od 176 990 zł, 190 990 zł i 198 990 zł. To sporo. Ale w przeciwieństwie do innych krajów (na przykład Holandii) w Polsce nie ma żadnych zachęt i ulg do zakupu takiego typu aut. ■

# 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.



# Wyścigowe atrakcje



TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Pierwszy raz w tym sezonie na torze Poznań spotkali się polscy kierowcy wyścigowi. Wyjątkowo wyścigi odbywały się w piątek i sobotę – w niedzielę w Przeźmierowie zaplanowano komunie i organizator postanowił nie drażnić nad miarę sąsiadów.

Niestety, odbiło się to na frekwencji widzów – w piątek wyścigi oprócz „krewnych i znajomych królika” oglądali tylko najbardziej zagorzali kibice. Za to w sobotę widzów było całkiem sporo, przyciągnęła ich piękna pogoda ale i moc wyścigowych atrakcji.

Największą z nich była jedyna w tym roku okazja zobaczenia w kraju najprawdziwszych wyścigowych Porsche – Platinum Puchar Środkowej Europy Porsche GT3. Szesnastka bardzo szybkich i bardzo pięknych samochodów robiła kolosalne wrażenie, szkoda tylko że zabawę nieco psu-

Piotr Parys. Siedemnastolatek dwa razy startował z pole position i po zapaleniu się zielonego światła po prostu odjeżdżał, potwierdzając opinię, że jest obecnie jednym z naszych najlepiej zapowiadających zawodników. W pierwszym sezonie w Porsche w czterech startach odniósł cztery zwycięstwa i nic nie wskazuje na to, żeby w dalszej części sezonu miało być inaczej.

Druga atrakcja dla kibiców to wyścigi BMW, które przeżywają rozkwit na skalę rzadko notowaną w historii polskich wyścigów. Jest tylko



kierownicą między innymi BMW M3. Senioru – Adam – został najbardziej zapamiętany ze startów w Porsche Carrera, ale pierwsze sukcesy odnosił na początku lat 70-tych właśnie w BMW – model 2002 Ti Alpina.

Wreszcie Maluch Trophy – wyścigi Fiatów 126p przeżywają drugą młodość, startuje ich już kilkanaście. Maluchy startują w jednym biegu z Kiami Picanto oraz Fiatami Seicento i są od nich minimalnie wolniejsze – z jednym wyjątkiem. Najszybszy jest Fiat 126 przygotowany przez włoskiego tunera Mimi Pezzollę, prowadzony przez Bartosza Idźkowskiego. To chyba najbardziej bezkompromisowo zbudowany samochód polskich wyścigów. Silnik osiąga 78 KM, sześciobiegowa →→

jeden problem – doszło do rozłamu. Nie będziemy analizować kto z kim i o co się pokłócił, grunt że w efekcie mamy nie jedną dużą klasę tylko dwie mniejsze. Dwudziestu zawodników wybrało walkę o tytuł Mistrza Polski klasy DN-5, dziesięciu walczy o Puchar Polski BMW IS Cup. Samochody różnią się w szczegółach technicznych ale mają bardzo zbliżone osiągi i mimo podziału dostarczają wielu emocji.

Należy tu odnotować rzadko spotykany przypadek rodzinnej tradycji – w piątkowym wyścigu po zaciętej walce z Arturem Obuchowskim pierwsze zwycięstwo odniósł Wojciech Smorawiński. Jego ojciec – również Wojciech – w latach 80-tych i 90-tych startował i zwyciężał w wyścigach za





sekwencyjna skrzynia biegów, małe 10-calowe koła, nowoczesne zawieszenie, wszystko wyśrubowane do granic możliwości. Już chyba nic się nie da poprawić. Celem jest złamanie magicznej granicy dwóch minut, 2:02.524 Zbigniewa Szwa-gierczaka (w legendarnym Maluchu z 110-konnym motocyklowym silnikiem Hondy) zostało poprawione już w ubiegłym roku. ■

## Polak liderem cyklu REC



15 maja 2016 we włoskim Castelletto odbyła się druga runda Rotax Euro Challenge. Zwyciężył w niej warszawiak, Łukasz Bartoszek. I po dwóch odśłonach mistrzostw Polak prowadzi w klasyfikacji łącznej. Miesiąc wcześniej zajął drugie miejsce w rozgrywanej w Belgii.



W tegorocznych mistrzostwach Starego Kontynentu Łukasz Bartoszek jest zawodnikiem fabrycznego zespołu CRG SPA. Związany jest z kartingiem od dziecka. Obecnie jest instruktorem Szkoły Gokartowej dla dzieci na warszawskich torach F1Karting i Kartingowy Narodowy, prowadzi również szkolenia indywidualne dla dzieci i dorosłych. W Polsce startuje w serii Rotax Max Challenge Poland, pod opieką Fundacji Racing Driver Program. Jest Mistrzem Polski 2015 w kat. DD2 Max i Senior Max oraz zdobywcą biletu na Finał Światowy Rotax Grand Finals 2015. Jako jedyny dwukrotnie wygrał Internation Rotax Poland Trophy w 2013 i 2015 r. ■



## Kolekcjonerzy i handlarze

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

To jest odwieczna walka. Starego z nowym, głupiego z mądrym, pięknego z brzydkim, silnego ze słabym, dobrego ze złym. Najczęściej nie wiadomo, kto jest kto i co jest co i o co ta rywalizacja się toczy.

A jak nie wiadomo, o co chodzi, to...

W miniony weekend odbywały się spotkania niemłodych, acz pięknych samochodów. Miłośnicy starej motoryzacji w tym samym czasie, lecz w różnych (choć nieodległych) miejscach mogli podziwiać samochody bardzo wiekowe, nieco młodsze i prawie współczesne. Dlaczego w tym samym czasie odbywały się dwie niezależne imprezy o takim samym

charakterze, wręcz identyczne? Nie wiadomo. W hali wystawowej przy ulicy Marsa w Warszawie odbyła się, już po raz szósty, impreza pod nazwą Autonostalgia. Z kolei w halach firmy Ptak SA w podwarszawskim Nadarzynie zorganizowana została impreza pod nazwą Oldtimer Show. I tu i tam wystawione były perełki z wczesnej epoki motoryzacji obok samochodów wciąż używanych





jako codzienny środek lokomocji. Wystawę Auto-nostalgia można było w całości obejrzeć w ciągu trzech, czterech godzin, w Nadarzynie samochody ustawiono w dwóch naprawdę dużych halach i trzeba było spędzić tam co najmniej cały dzień, aby zobaczyć wszystkie wystawione eksponaty. Atrakcją dla panów, którzy wciąż są chłopcami



(czyli dla wszystkich) były modele samochodów. W Nadarzynie odbywały się mistrzostwa modeli sterowanych radiem, było też stoisko, w którym można było potrenować, na Marsa również były modele sterowane radiem, tyle że tu prywatny zbiór codziennie używanych „zabawek” był atrakcją, która przyciągała publiczność do wydawcy książki Auto Rok. W najnowszej publikacji znalazło się 514 stron przebogato ilustrowanych opisów samochodów i wydarzeń w motoryzacji w latach 1900 – 2000. Pewnym odpowiednikiem w Nadarzynie był stand, przy którym można było kupić książki „Czerwony książę” wraz z podpisanymi autorów, Alicji Grzybowskiej i Andrzeja Jaroszewicza.

Zwiedzający ekspozycje na Autonostalgii czuli się trochę jak w muzeum; poszczególne eksponaty oddzielono od publiczności muzealnym sznurem lub,

rzadziej, taśmą, większość modeli miała bardziej czy mniej dokładne opisy, najczęściej właściciele służyli dodatkowymi informacjami i chętnie podejmowali rozmowy nie tylko o historii wystawianych eksponatów. W Nadarzynie było trochę tak, jak na giełdzie, auta porozstawiane swobodnie, rzadko które odgrudzone od zwiedzających, zdarzały się stojaki lub wydruki z opisem i, najczęściej, ceną auta. O ile organizator warszawskiej wystawy ukrył cele biznesowe, to w Nadarzynie był to leitmotyw całego przedsięwzięcia. W sobotę odbyła się tam aukcja zabyt-



kowych samochodów, prowadzona przez specjalizującą się w tym biznesie firmę. O 15.00 rozpoczynała się licytacja na terenie targów, jednocześnie można było podbijać cenę przez internet. Do licytacji przygotowano 35 obiektów, nabywców znalazło 11. Najniższą cenę wywoławczą wyznaczono na Poloneza z 1994 roku, najwyższą na Ferrari 512 z 1977 roku. Polonez poszedł za 14 tysięcy, jedynie 500 zł więcej od kwoty wywoławczej, licytacji →

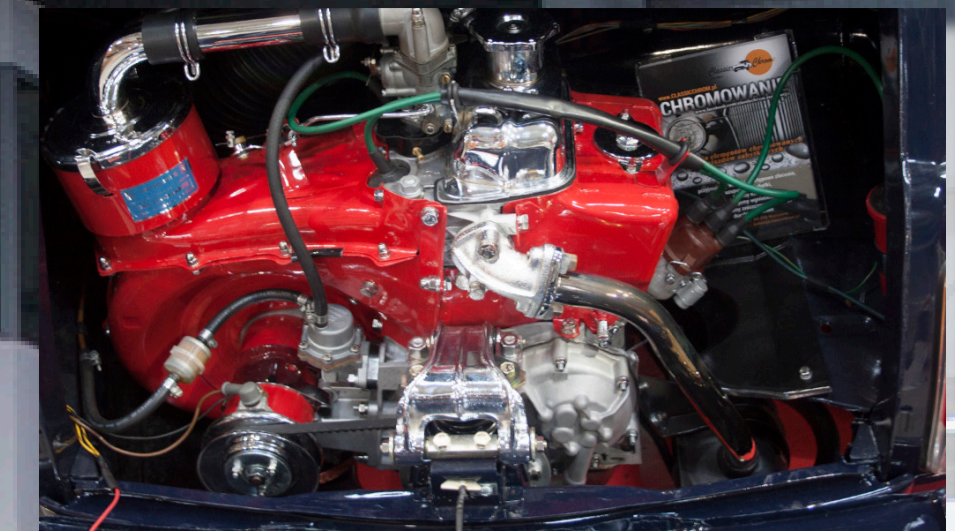




na Ferrari nikt nie chciał podjąć. Zaciętą walkę o Mercedesa G500 zakończył nabywca oferujący 157 tysięcy złotych; w tym przypadku licytacja rozpoczynała się od przebicia kwoty 99 tysięcy. Najstarszym samochodem wystawionym na aukcji był Ford T z 1917 roku z ceną wywoławczą 80 tysięcy złotych, najmłodszym wspomniany Mercedes G. Spośród ciekawych samochodów wystawianych na aukcji zwracały uwagę Aero 30 z 1937 roku, Pierce Arrow 126 z 1929 roku czy samochód pożarniczy Harvester Loadstar 1600

z 1966 roku, kupiony przez organizatora Oldtimer Show. Organizatorem aukcji jest firma Carport; najwidoczniej niezadowolona z wyników niemal identyczną ofertę przedstawia w aukcji internetowej, która potrwa do końca maja.

Aukcja jest pewnym znakiem czasu; w Polsce rodzi się profesjonalny rynek samochodów zabytkowych, rodzi się w trudach i bólach. Ci, którym powiodło się w biznesie i dorobili się większych pieniędzy, poszukują możliwości inwestycyjnych innych niż w kolejny biznes. Niektórzy →







ze snobizmu, inni z sentymentu do samochodów z czasów ich młodości kupują auta nie do codziennej eksploatacji, ale po to, aby cieszyć się ich posiadaniem. Snobizm z czasem przekształca się w prawdziwą pasję i handlarz zmienia się

w kolekcjonera. Podobnie jak na rynku sztuki – nowobogacy kupują cenne dzieła, obcowanie z nimi rodzi upodobanie do określonej estetyki, kolejne dzieła są lokatą kapitału, ale też strawą dla ducha i przyjemnością obcowania



z pięknem. Aby rynek samochodów zabytkowych mógł istnieć i się rozwijać, to poza tymi, których stać na kosztowne samochody, muszą być wiarygodni rzeczoznawcy, którzy potrafią ocenić historię, dokumentację i stan techniczny konkretnego egzemplarza, muszą być fachowcy, którzy korzystając z rozległej wiedzy i znajomości zapomnianych technologii potrafią przywrócić auto do stanu świetności. No i muszą być samochody. Zapewne znajdą się tacy, którzy aukcję uznają za nieudaną, wszak tylko 35 samochodów wystawiono, tylko jedenaście znalazło nabywców w czasie Oldtimer Show. Ale to nie byłaby sprawiedliwa ocena. Trzeba pamiętać, iż

ten rynek dopiero powstaje, jest całkiem zająca grupa kolekcjonerów posiadających przepięknej urody auta, jest grupa osób, która sprowadza zabytki i stara się je doprowadzić do stanu kolekcjonerskiego, jest też grupa ludzi, którzy na zabytkach chcą jedynie zarobić. Najważniejsi są jednak ci, którym klasyczna motoryzacja kojarzy się z rozległą wiedzą o samochodach, ale i o rozwoju techniki, myśli inżynierskiej i historii, której symbolami stają się samochody. Zarówno na wystawie Autonostalgia, jak i na targach Oldtimer Show można było spotkać i kolekcjonerów, i handlarzy. A wszystkich łączy upodobanie do starych aut. ■



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



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

Ubezpieczenia Finansowe

Ubezpieczenia Nieruchomości

Ubezpieczenia Zdrowotne

Ubezpieczenia Oszczędnościowo - Inwestycyjne

Ubezpieczenia Emerytalno-Rentowe

Ubezpieczenia Turystyczne

## Wydarzenia i rocznice: maj 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

### Brytyjski tor wyścigowy Silverstone...

...powstał tuż po wojnie, wykorzystując teren i pasy startowe jednostki lotnictwa bombowego RAF. Dotychczas miłośnicy motoryzacji ścigali się na pętli złożonej ze zwykłych, publicznych dróg na wyspie Man. Było to na dłuższą metę bardzo uciążliwe dla mieszkańców, poza tym taki „tor” funkcjonował jedynie okazyjnie, na czas zawodów. Władze Royal Automobile Club uznały, że czas przenieść uliczne ściganie na profesjonalny tor, będący w dodatku w miarę w centrum kraju, a nie na kłopotliwej z dojazdem wyspie.

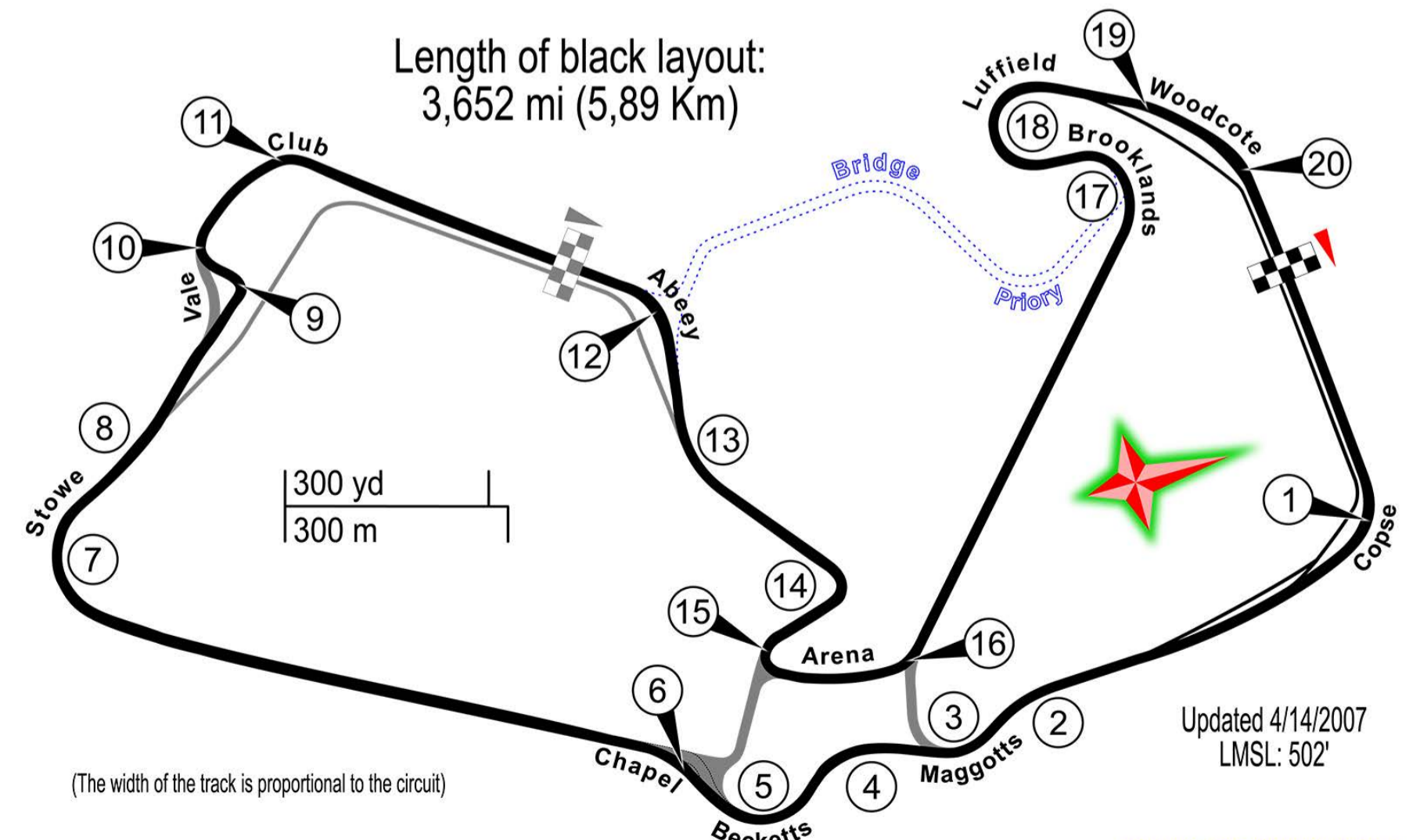
Wybór padł na wspomniane wyżej byłe lotnisko leżące na granicy hrabstw Northamptonshire i Buckinghamshire. Pierwszy wyścig o nieco towarzyskim charakterze odbył się tam w 1947 roku. Przez dwa kolejne lata rozgrywano tam British Grand Prix, ale były to jeszcze zawody o zasięgu krajowym.

Przełom, dla Silverstone, ale chyba bardziej dla wyścigów jako takich, nastąpił 13 maja 1950 roku.

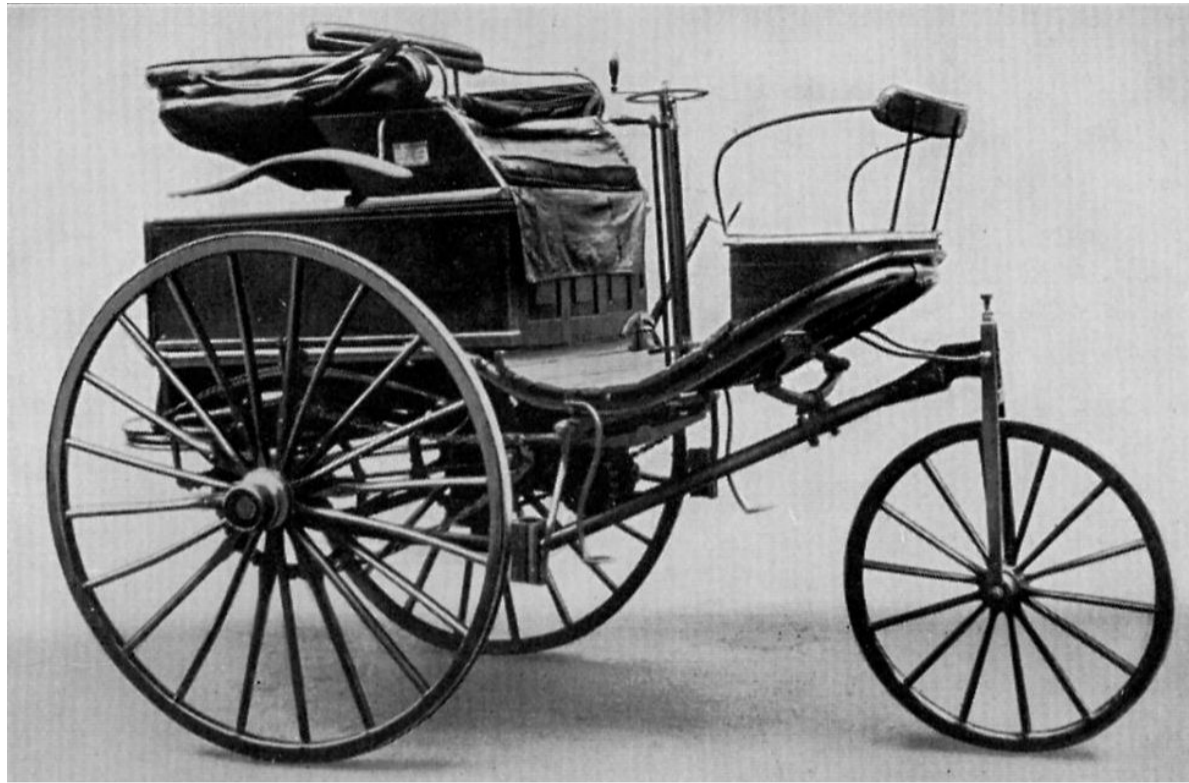
Wówczas, po raz pierwszy w historii rozegrano tam wyścig mający w nazwie World Championship Grand Prix. I to właśnie ten wyścig na torze Silverstone uważa się za pierwszy w historii Formuły 1. Były to też pierwsze w historii zawody samochodowe, które swoją obecnością uświetniły koronowane głowy – w tym przypadku był to król George VI oraz królowa Elżbieta.

Pierwsze zawody GP Wlk. Brytanii zdominowali kierowcy zespołu Alfa Romeo, zajmując całe podium – Włosi Giuseppe Farina i Luigi Fagioli oraz Brytyjczyk Reg Parnell. (Farina, wygrywając w sezonie jeszcze dwa inne wyścigi, jako pierwszy wywalczył tytuł mistrza świata).

Obecnie tor Silverstone ma 5891 m długości. Ostatnią modyfikację obiektu przeprowadzono w 2010 roku, który może teraz pomieścić 150 tys widzów. Oprócz GP F1 rozgrywane są na tym torze także (m. in.) wyścigi FIM Moto GP, European F2 Championship czy European Le Mans Series. →→



(Autor: Gustavo Girardelli [https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Gustavo\\_Girardelli](https://commons.wikimedia.org/wiki/User:Gustavo_Girardelli))



## Dzielna Bertha

Wszyscy doskonale znają nazwisko Karla Benza, który w 1886 roku skonstruował „bezkonny powóz” nazwany przez niego „motorwagen”. Niewiele natomiast zna pewną sympatyczną historię związaną z żoną Benza, Berthą. Być może to ona sprawiła, że motorwagen nie stał się tylko techniczną ciekawostką, ale pojazdem rewolucjonizującym świat. Po drugie zrobiła jako kobieta coś, co nieco zszokowało męskie myślenie o samochodach...

Otóż, w 1888 roku mieszkając z mężem w Mannheim, zaplanowała, iż wraz z dwoma nastoletnimi synami odwiedzi swoją matkę mieszkającą

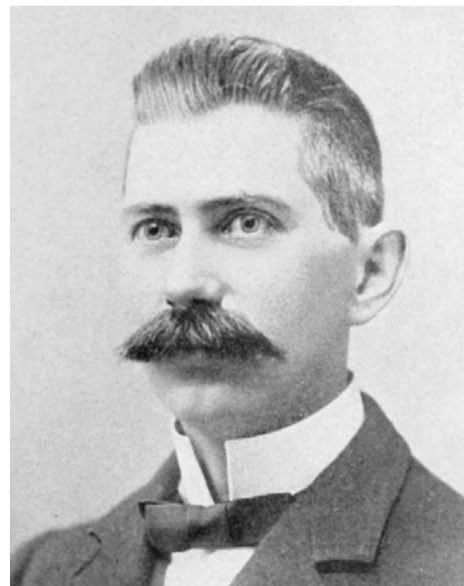
w Pforzheim. Wiedząc, że mąż nie zgodzi się na ich wyjazd motorwagenem, wykradła wczesnym rankiem pojazd i pokonała w obie strony trasę 106 kilometrów, co było wręcz rekordową odległością. Co więcej, pani Bertha samodzielnie dokonała po drodze kilku napraw, a zbiornik paliwa uzupełniała kupując jakieś palne płyny w aptece. W każdym razie wyczyn ten przekonał Karla, że jego wynalazek znajduje zastosowanie w codziennym użytku. W 1899 roku przedsiębiorstwo Benza było największym producentem samochodów na świecie (572 egzemplarze). Bertha Benz zmarła w swoim domu w Landenburgu 5 maja 1944 roku, w wieku 95 lat.

## David Dunbar Buick

17 września 1854 roku w szkockim Arbroath urodził się David Dunbar Buik. Dwa lata później wraz z rodzicami wywędrował do Detroit, a pisownia jego nazwiska zmieniła się na bardziej amerykańską: Buick. Po osiągnięciu dorosłego wieku stał się współwłaścicielem firmy zajmującej się produkcją wyrobów hydraulicznych. W tym czasie m.in. opracował i opatentował jeden ze sposobów łączenia metalu z porcelaną, znany współcześnie, jako emaliowanie (e-mailowanie wymyślono dużo później). W każdym razie dzięki jego wynalazkowi stalowe wanny czy umywalki zyskały długi żywot oraz wysoką estetykę (emaliowanie było znane od stuleci, ale pokrywano warstwą porce-

lany wyroby z metali szlachejnych). Jednocześnie zaczął interesować się silnikami spalinowymi – ich konstrukcją i działaniem, czemu poświęcał bardzo dużo czasu. Tak dużo, że firma podupadła i została przez współnika sprzedana.

Buick miał już jednak pewien kapitał, który zaangażował w 1899 roku w swoją firmę (Buick Auto-Vim and Power Company), która zajęła się produkcją jednostek napędowych dla



potrzeb rolnictwa. Nadal jednak cały czas pracował nad udoskonalaniem silników, co doprowadziło go na skraj bankructwa.

19 maja 1903 roku, dzięki pomocy finansowej swego przyjaciela i jednocześnie miłośnika motoryzacji Benjamin Briscoe, założył Buick Motor Company. Utalentowany Szkot nie miał jednak szczególnej do interesów. W 1906 roku opuścił firmę z czekiem w rękę na kwotę ok. 2,6 mln dolarów (wg współczesnego przelicznika), którą wypłacił William Durant. Ten z kolei, dwa lata

później, założył dla BMC kompanię holdingową, którą nazwał... General Motors i pod tą nazwą zaczął wykupywać i koncentrować innych amerykańskich producentów samochodów.

Buick pojawił się jeszcze w motoryzacji w 1921 roku, będąc prezesem krótko działającej firmy Lorraine Motors. Zmarł na raka w 1929 roku. Nazwisko Davida Dunbara Buicka znalazło się na liście osób szczególnie zasłużonych w historii motoryzacji prowadzonej przez największe tego typu muzeum w USA, Automotive Hall of Fame.



## Benzyna na kartki

15 maja 1942 roku, czyli prawie pół roku po japońskim ataku na Pearl Harbour, w 17 wschodnich stanach USA wprowadzono racjonowanie benzyny. Jeszcze przed końcem tego roku prezydent Roosevelt zadekretował wprowadzenie kartek na paliwo we wszystkich 50 stanach. Przydział na zwykły samochód wynosił

3 galony tygodniowo, nieco więcej przydzielano dla pojazdów policyjnych czy pocztowych. Wprowadzono także obowiązkowe ograniczenie prędkości do 35 mil/godz (nieco ponad 56 km/h), co później nazwano „prędkością zwycięstwa” (victory speed). Jednocześnie duża część amerykańskiego przemysłu motoryzacyjnego przestawiła się na produkcję pojazdów dla celów wojskowych (w tym także czołgów).

# Konkurs Renault

INFORMACJA PRASOWA RENAULT

Do 31 maja Renault Polska przyjmuje zgłoszenia do konkursu na zaprojektowanie samochodu autonomicznego, nazywanego też „autem bez kierowcy”. Konkurs „Renault. Passion for Design & Innovation” skierowany jest przede wszystkim do młodych projektantów, ale udział może wziąć każdy, kto łączy pasję do samochodów z pasją do projektowania.

Projekt konkursowy powinien być wizualizacją graficzną modelu samochodu autonomicznego, czyli auta samosterowalnego. Do udziału zaproszeni są wszyscy, w szczególności młodzi projektanci oraz studenci wzornictwa, architektury i innych pokrewnych kierunków. Aby wziąć udział w konkursie projekt samochodu autonomicznego należy przesłać do 31 maja.

Czterech spośród pięciu finalistów wybierze jury, składające się m.in. z takich osobistości jak Dyrektor Designu Zewnętrznego Renault, Anthony Lo, fotografka Lidia Popiel, projektantka marki Bizuu Zuzanna Wachowiak, projektant pojazdów i wykładowca Wojciech Sokołowski czy twórca plakatów, ilustracji i okładek Andrzej Pągowski. Piątego finalistę wybiorą internauci, głosując na swoich faworytów za pomocą sondy na stronie internetowej konkursu.

Trzy najlepsze projekty zostaną nagrodzone 7 września podczas WAWA DESIGN FESTIWAL w Soho Factory. Autor najlepszego projektu otrzyma 10 tys. złotych oraz samochód Renault Espace lub Talisman do testu na okres 2 tygodni. Zdobywca drugiego miejsca – 5 tys. złotych oraz Renault Espace lub Talisman na tydzień, a projektant trzeciego nagrodzonego projektu otrzyma 2 tys. złotych oraz Renault Megane GT na weekend. Statuetki osobiście wręczy laureatom przewodniczący jury Anthony Lo, Dyrektor Designu Zewnętrznego Renault.

Co powinien mieć samochód autonomiczny? Obecnie flota prototypów samochodów autonomicznych Renault przechodzi testy na drogach publicznych, co stanowi zapowiedź wprowadzenia takich systemów do produkcji. Dla projektu budowy samochodu autonomicznego najważniejsze są przede wszystkim systemy „Eyes-off” - kiedy kierowca nie musi patrzeć na drogę podczas jazdy, oraz „Hands-off” - kiedy kierowca nie musi trzymać rąk na kierownicy. W ten sposób kierowca w trakcie jazdy może zająć się innymi rzeczami niż prowadzenie samochodu.

W trybie autonomicznym pojazd powinien stale skanować swoje otoczenie. Aby to osiągnąć prototyp Renault Espace wyposażony jest w sześć typów czujników: czujniki ultradźwiękowe, cztery kamery cyfrowe krótkiego zasięgu, cztery radary narożne średniego zasięgu, trzy skanery laserowe z ultra szerokim polem widzenia, kamera przednia o trzech ogniskowych oraz radar dalekiego zasięgu. Dzięki takiemu wyposażeniu pojazd potrafi w czasie rzeczywistym wykrywać i rozpoznawać wszystkie otaczające go objekty. Automatycznie utrzymuje się na środku pasa i dostosowuje odległość od poprzedzającego go pojazdu. Renault planuje wprowadzić na rynek samochody autonomiczne w 2020 roku.

Szczegółowe informacje na temat konkursu oraz formularz zgłoszeniowy znajdują się na stronie internetowej [renaultpassion.pl](http://renaultpassion.pl)

# Zestresowani jeżdżą agresywnie!

INFORMACJA PRASOWA ITS

Badania przeprowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego wskazują, że kierowcy, którzy częściej odczuwają presję w pracy mają większą skłonność do agresji w ruchu drogowym

Skąd biorą się agresywne zachowania wśród kierowców, zwłaszcza kierowców pojazdów służbowych? Wiele zależy od indywidualnych cech osobowości, równowagi emocjonalnej, poczucia wartości, pewności siebie, czy chęci dominacji i rywalizacji na drodze. Przeświadczenie o anonimowości lub bezkarności, potęgowane niekiedy przez substancje psychoaktywne także decydują o zachowaniu kierowców. Czynnikiem, który ma niebagatelne znaczenie na zachowanie na drodze jest także stres, który w przypadku kierowców pojazdów służbowych wynika z charakteru pracy, gdzie podstawową trudnością jest konieczność częstego i szybkiego przechodzenia od głównych zadań zawodowych do czynności związanych z prowadzeniem samochodu.

**Wstępne wyniki badań, przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego we współpracy ze Skoda Auto Szkoła na grupie 350 uczestników, wskazują jednoznacznie, że kierowcy, którzy częściej odczuwają presję w pracy mają większą skłonność do agresji w ruchu drogowym** - podkreśla Anna Olejniczak, psycholog koordynujący badanie ITS.

**Nadmiar obowiązków może stanowić czynnik sprzyjający wystąpieniu agresji drogowej, zwłaszcza, że źródłem zachowań agresywnych jest często frustracja jakiejś potrzeby (np. sprostanie obowiązkowi czy konieczność wywiązania się z obietnic, itp). Należy jednak pamiętać,**

**iż definicja agresji w ruchu drogowym może odbiegać od tradycyjnie rozumianej agresji, jako intencjonalnego czynu mającego na celu wyrządzenie krzywdy innej osobie** - dodaje dr Ewa Odachowska, psycholog transportu ITS. - **Pod pojęciem agresji w ruchu drogowym wymienia się zarówno agresywną jazdę, gniew za kierowcą oraz tzw. zjawisko road rage, czyli furię drogową. Co istotne, wszystkie one stanowią realne zagrożenie dla bezpieczeństwa.**

**Umiejętność radzenia sobie z negatywnymi emocjami za kierownicą, to cel kampanii edukacyjnej „Wyładowujesz się!”, która skierowana jest w głównej mierze do kierowców pojazdów służbowych** - tłumaczy Mariusz Zbyszyński z Centrum Telematyki Transportu ITS.

W kampanii zostaną wykorzystane wyniki badań ITS, m.in. dotyczące indywidualnych predyspozycji kierowców, które mogą wiązać się ze skłonnością do zachowań agresywnych, co w dłuższej perspektywie przyczyni się do opracowania efektywnych metod radzenia sobie z czynnikami stresogennymi wśród kierowców aut służbowych.

Autorami kampanii „Wyładowujesz się!” są Instytut Transportu Samochodowego oraz Skoda Auto Szkoła. Kampania została objęta honorowym patronatem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

# Czerwony Książę

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI

Z niecierpliwością czekałem na zapowiadaną od kilku miesięcy książkę „Czerwony Książę”. Jest to historia bujnego życia Andrzeja Jaroszewicza, które mogłoby być tematem kilku scenariuszy filmowych.

Historia widziana jego oczami i napisana w konwencji rozmowy ze swoją żoną Alicją Grzybowską. Książkę czyta się łatwo i z zainteresowaniem, ja i osoby z którymi o niej rozmawiałem przeczytały ją jednym tchem. Literacko jest ona dobrze napisana, widać także, że autorzy włożyli

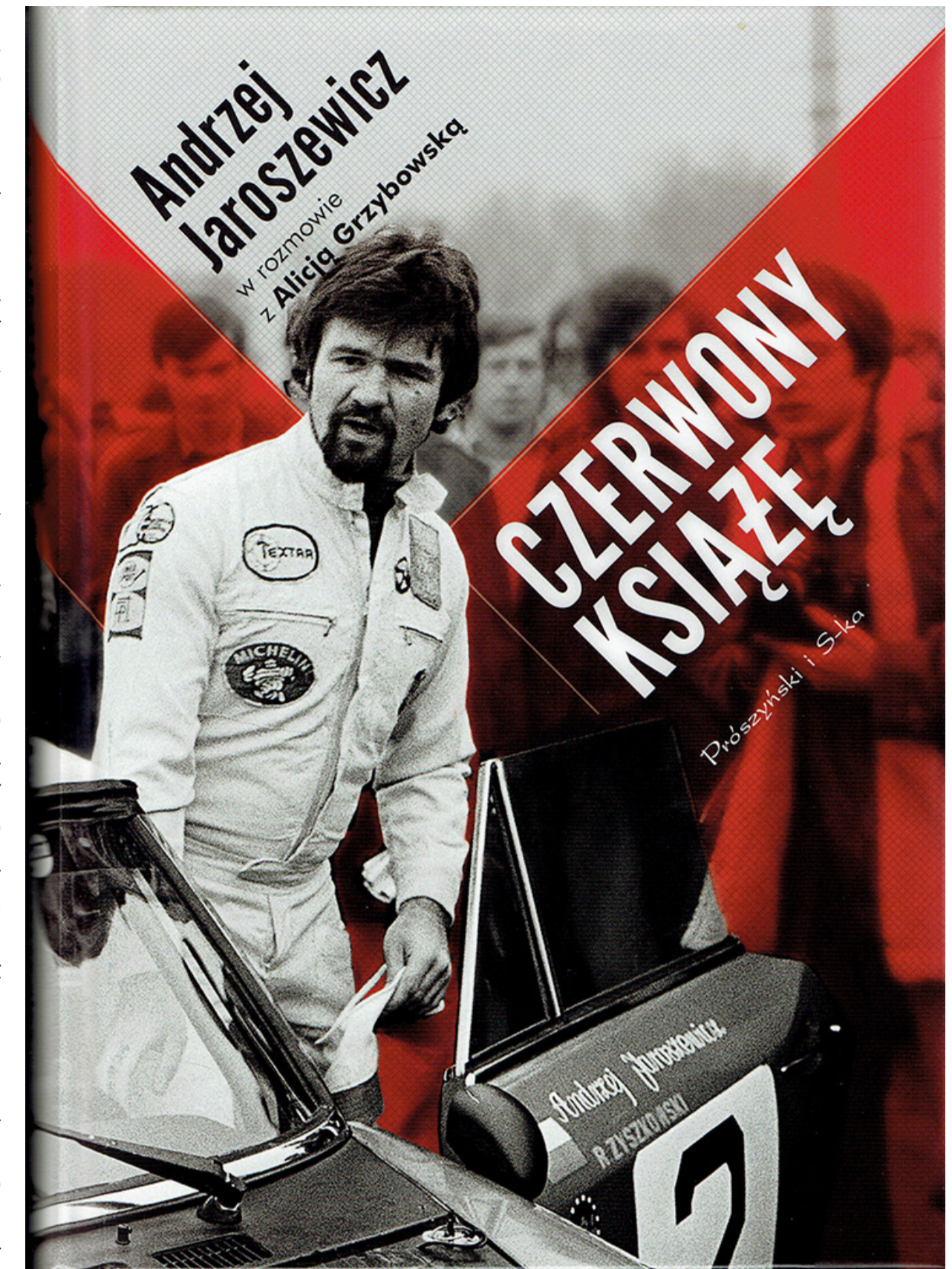
dużo wysiłku w przygotowanie chronologicznej książki. Z zainteresowaniem będą ją czytały osoby, które nie znały życiorysu Andrzeja Jaroszewicza jak i te, które słyszały o nim w licznych mitach i plotkach jakie kiedyś krążyły. A o synu Premiera Piotra Jaroszewicza, utytułowanym raj-



dowcu, dyrektorze działu sportu FSO kiedyś mówiło się bardzo dużo i niekoniecznie dobrze. Zazdrozczono mu łatwego, szczęśliwego i barwnego życia (nie zawsze było łatwe i szczęśliwe, ale na pewno barwne). Zarzucano uprawiania sportu na koszt podatników (każdy sport uprawiany jest na koszt podatników). Nazywano pierwszym playboyem PRL-u (coś było na rzeczy, ale w zasadzie każdy wybitny sportowiec ma w sobie coś z playboya). Krążyły mity o licznych skandalach i awanturach, (miał w sobie coś z Kmicica), licznych romansach i małżeństwach (w tej chwili 5 małżeństwo). Przypisywano mu nawet próby wyłudzenia pieniędzy (był aresztowany przez detektywa Rutkowskiego i przesiedział w areszcie kilka miesięcy). Były nawet plotki wiążące go z morderstwami. Andrzej Jaroszewicz nie był ulubieńcem ani KC, ani opozycji, ani większości narodu. Polska wtedy była szarym krajem, a Andrzej Jaroszewicz w swoim dorosłym życiu żył niezwykle kolorowo. Miał dostęp do dobrych samochodów. Uczestniczył w jeździe po trzy rekordy świata Polskim Fiatem 125p.

Stworzył dział sportu FSO i doprowadził go do światowego poziomu. Bardzo rozwinął polski sport motorowy, wygrał wiele rajdów samochodowych, i stanął na podium Mistrzostw Europy. Dzięki temu wszystkiemu mówiono o nim tak dużo, że dzisiejsi celebryci nie są w stanie osiągnąć poziomu takiej popularności, nawet gdyby o to bardzo zabiegali.

Książkę warto, a może nawet należy, przeczytać, żeby zobaczyć jak widzi to wszystko Andrzej Jaroszewicz, jak sobie z tym radzi. Jak pisze o swoim niebanalnym życiu, o sukcesach, o swoich żonach, porażkach, wielu bolesnych i drażliwych sprawach. W sposób przejmujący przedstawia szczegóły politycznego morder-



stwa swojego ojca, premiera Piotra Jaroszewicza i jego macochy Pani Solskiej. Jest to także opowieść o czasach szarego wtedy PRL-u, ale też i zmianach w polityce, w ekonomii, w motoryzacji. O czasach, w których kiedyś na ulicach prawie nie było samochodów, nieliczne Warszawy i Syreny, potem motoryzujące Polskę Fiaty 125p, 126p, Polonezy. To czasy, gdy Polska była zupełnie innym krajem, no i były prawdziwe, śnieżne zimy...

Zachęcam do przeczytania tej książki jakkolwiek wiem, że po jej przeczytaniu wiele osób będzie miało uczucie niedosytu. Ale może to celowy autorów, którzy zostawili sobie otwartą furtkę do napisania następnej książki. ■

# **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)**