

iauto *polska*

Numer 29, 1 czerwca 2016



Rynek samochodów używanych w Polsce ma się dobrze i wszystko wskazuje na to, że będzie jeszcze lepiej. Co rok, z różnych krajów Wspólnoty Europejskiej, przybywa około 700 tysięcy samochodów. Ich stan techniczny, wbrew obiegowym opiniom, nie jest wcale zły. Oczywiście, większość wymaga większej lub mniejszej ingerencji specjalistów, najczęściej blacharzy i lakierników, jednak praktyka tworzenia samochodu z dwóch czy trzech wraków, to dziś przeszłość. Po prostu się nie opłaca. Roboty z tym dużo, a fuserka nie przejdzie badania technicznego.



Natomiast nawet poważne naprawy rozbitych samochodów wciąż się opłacają. Pod warunkiem, że przy sprzedaży takiego samochodu uda się potencjalnemu klientowi wmówić, że naprawa był jedynie kosmetyczna, a przebieg niespełna 200 tysięcy kilometrów jest prawdziwy. W praktyce takich samochodów prawie nie ma, natomiast klientów wierzących w bajki jest mnóstwo.

Zdumiewające w handlu samochodami sprowadzonymi jest nie to, że duża grupa handlarzy oszukuje, lecz to, że jeszcze większa rzesza ludzi daje się na te prymitywne sztuczki nabierać. Dlaczego?

Czy możliwe jest, aby piętnastoletnie kombi z silnikiem Diesla przejechało tylko 200 tysięcy kilometrów? Możliwe jest, ale wyjątkowo. Najczęściej takie auto ma przebieg co najmniej 450 tysięcy kilometrów.

Czy możliwe jest, aby samochód w świetnym stanie kosztował mniej w Polsce niż w Niemczech, Belgii czy Francji? Możliwe jest, ale mało prawdopodobne.

Czy możliwe jest, aby rozsądny i myślący człowiek swoje ciężko zarobione pieniądze wydawał na niepełnowartościowy towar? Niemożliwe. Chyba że to nie są ciężko zarobione pieniądze. Ale to już inna bajka.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Qashqai - str. 4



Eksploatacja

Przekładnie automatyczne - str. 7

Oślepiające pyłki - str. 15

Woda i samochód - str. 17

Babskie Gadanie

Ślub z Mustangiem. Fordem Mustangiem - str. 12



Ludzie i maszyny

To wszystko wina Mirka - str. 18

Sport

Kia Picanto - str. 22

Królewski Puchar Lata - str. 26



Kalendarium

Kalendarium - str. 31



Urok i praktyczność



Nissan Qashqai 1.6 DIG-T 163 KM

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ_SZTORC
ZDJĘCIA: NISSAN

Minęło 10 lat od momentu gdy Nissan zadebiutował na polskim rynku modelem Qashqai. Niewielu wówczas wróżyło mu aż taki sukces. Do tego ta nazwa trudna do wymówienia i jeszcze trudniejsza do napisania. Współczuje paniom i panom w wydziałach komunikacji. Ale poza nazwą...

Qashqai należy do grupy bardzo modnych obecnie crossoverów. A w modzie liczy się wygląd i pierwsze wrażenie. W przypadku tego samochodu ochów i achów nie będzie, bo i dla Japończyków design nie był priorytetem. Bardziej chodziło o to, by auto nie budziło kontrowersji,

podobało się młodym rodzinom, singielkom i wszystkim tym, którzy preferują wygodny, podwyższony punkt siedzenia i widzenia. I wszystko się zgadza, auto jest wielofunkcyjne, funkcjonalne, ale nie brakuje mu nowoczesności: ma interesująco zaprojektowane światła, zwłaszcza przednie i trochę cie-

kawych przetłoczeń karoserii, które spodobać się wszystkim. Jeżeli jeszcze dobierzemy ciekawe dodatki jak np. przeszklony dach, aluminiowe felgi, trochę chromowanych elementów to jest naprawdę ok.

Wnętrze. Do czego się tu przy czepić? Po kilku dniach użytkowania doszłam do wniosku,

że nie mam na co narzekać, kokpit jest dopracowany i przemyślany w najdrobniejszych szczegółach. Prostota obsługi, intuicyjne działania, wygoda i funkcjonalność to ogromne zalety wnętrza. Aby nie być gołosłownym to: fotele są wygodne, regulowane w kilku pozycjach, podobnie jak wielofunkcyjna kierownica, prowadzący może więc swoje miejsce dopasować do upodobań i potrzeb. Deska rozdzielcza i wszelkie detale są ładne i poprawne (choć nie porywające), wykonane z bardzo dobrych jakościowo materiałów, zwłaszcza w porównaniu z pierwszą generacją tego modelu. Na konsoli centralnej znajduje się 5-calowy, dotykowy ekran systemu multimedialnego. Auto może zadziwić prze-

stronnością wnętrza, dużymi przeszklonymi powierzchniami i doskonałym doświetleniem, zwłaszcza w wersji ze szklanym dachem. A, wiem! Mogę narzekać na mało zróżnicowaną, nieco zbyt smutną i szarawą kolorystykę wnętrza. Ale nie wiadomo czemu w kolorach nadwozia Qashqai wybór też niewielki jest jedynie dziewięć kolorów lakieru. Najładniejsze to magnetyczna czerwień i nowość – atramentowy granat. Bagażnik auta jest duży, ustawny, ma pojemność 401 litrów. Praktyczna i funkcjonalna jest podwójna, dzielona podłoga, dzięki której można np. dzielić bagażnik na części. Podczas rodzinnego wyjazdu na wakacje przyda się schowek pod podłogą na niewielkie przedmioty.

Qashqai z 1,6-litrowym, turboładowanym silnikiem o mocy 163 KM ma wysoką kulturę pracy i łatwo „wkręca się” na obroty. Jedziemy więc bardzo wygodnie i komfortowo, do bólu poprawnie, ale bez tych dodatkowych emocji, których czasem oczekujemy od samochodu. Ale - jak tylko będziemy chcieli – możemy podróżować Qashqaiem bardzo szybko, bo ma naprawdę niezłe przyspieszenie. Pierwsza setka pojawia się już po 8,9 sekund, co na tak ciężki i duży samochód jest wynikiem więcej niż dobrym, a prędkość maksymalna to aż 200 km/h. Nie tylko na autostradach ale i na szutrowych, nieutwardzonych drogach auto spisuje się dobrze, dzięki podwyższonemu zawieszeniu i doskonałemu amortyzo- ➔





waniu wszelkich nierówności. Wjechania w trudniejszy teren nie ryzykowaliśmy. Szkoła, że z tym silnikiem, nie jest dostępny napęd na cztery koła. O spalaniu się nie wypowiadam, bo mistrzynią eco-drivingu nie jestem i każdy samochód, który użytkuję spala znacznie więcej, niż deklaruje producent.

Qashqai stawia na bezpieczeństwo. Standardem są ESP, Isofix na tylnych siedzeniach, przednie, boczne oraz kurtynowe poduszki powietrzne. Kierowcę wspomagają takie systemy kontroli toru jazdy, kontroli ciśnienia w oponach (to obowiązkowy standard w UE), wspomaganie ruszania pod górę oraz zabezpieczenie drzwi przed otwarciem przez dzieci. Natomiast Tekna, najbogaciej wyposażona wersja Qashqai, oferuje dodatkowo

pakiet bezpieczeństwa Safety Shield. To osiem współpracujących ze sobą systemów takich jak: adaptacyjne światła drogowe, rozpoznawanie znaków drogowych, ostrzeżenie o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, ostrzeżenie o poruszających się obiektach dookoła pojazdu, asystent martwego pola, ostrzeżenie o zmęczeniu kierowcy i elektryczny hamulec awaryjny.

Obecna, druga generacja Nissana, to auto bardzo przyjazne dla użytkowników - ma przestronne, dobrze zaprojektowane wnętrze, dobrze zestrojone zawieszenie. Niebrakuje wszelkich dostępnych dziś technologii. Ceny Qashqai w testowanej wersji Tekna z silnikiem 1.6 DIG-T o mocy 163 KM rozpoczynają się od pułapu 109 700 zł. Najtańszy w gamie jest Qashqai 1.2 DIG-T Visia o mocy 115 KM. Kosztuje 76 500 zł. ■

DANE TECHNICZNE Nissan Qashqai 1.6 DIG-T 160 KM

Silnik/Pojemność	turbobenzyna/1618 cm ³
Moc maksymalna	120 kW (163 KM)
Moment obrotowy	240 Nm
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	manualna, 6 biegów
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,9 s
Zużycie paliwa (miasto/trasa/mieszany)	10/7/8,5 (l/100 km)
Długość/Szerokość/Wysokość	4380/1806/1590 mm
Bagażnik	401 l

Przekładnie automatyczne

Poradnik

cz. 6

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Samochody z automatyczną skrzynią biegów są coraz chętniej kupowane przez kierowców, i to nie tylko z uwagi na komfort podróżowania lecz ostatnio również przez wzgląd na inne walory: szybka reakcja na zmianę kolejnego biegu czy zaawansowane tryby jazdy. Wiele mitów dotyczących automatów przechodzi do lamusa, a ekspansja nowoczesnej elektroniki samochodowej sprzyja symbiozie automatycznej przekładni z autem. Jak jeździć samochodem z automatyczną skrzynią biegów, by zapewnić sobie bezpieczną jazdę, a przekładni bezawaryjną pracę?

Pracowanie to w głównej mierze swoim zasięgiem obejmuje konstrukcje z początku XXI wieku, więc z okresu w którym wprowadzono na rynek automaty dwusprzęgłowe jak i bardziej popularne stały się przekładnie bezstopniowe CTV. Nie bez znaczenia pozostaje też fakt, iż gwałtowny rozwój motoryzacyjnych technologii w automatycznych skrzyniach biegów miał miejsce właśnie na początku obecnego wieku, co doskonale uwidocznili się w stale rosnącym popycie na auta z automatem.

PRND niezmiennie od lat...

Oznaczenie P,R,N,D króluje na panelu dźwigni zmiany biegów od ponad pół wieku bez względu na rodzaj skrzyni automatycznej (patrz ilustracja) poszczególne pozycje oznaczają:

P- Parking

Pozycja przeznaczona do uruchamiania silnika (wraz z równoczesnym naciśnięciem pedału

hamulca) oraz jego wyłączenia. W tym położeniu dźwigni pozostawiamy samochód na postoju, i tylko to położenie umożliwia nam wyjęcie kluczyka ze stacyjki (w starszych konstrukcjach) bądź wyłączenie silnika przyciskiem Start/Stop. Dodatkowo wybranie tego ustawienia lewarka zmiany biegów uruchamia działanie blokady postojowej zapobiegającej swobodnemu stoczeniu się auta z wzniesienia. Ze względu na fakt, iż blokada ta, to zwykle forma mechanizmu zapadkowego, zalecane jest najpierw użycie hamulca ręcznego lub jego elektronicznego odpowiednika. Podyktowane jest to konstrukcją samej blokady; zdarzały się przypadki uszkodzenia i lepiej odciążyć jej pracę właśnie wykorzystując w pierwszej kolejności hamulec ręczny.

R – Reverse bieg wsteczny

Położenie umożliwiające jazdę do tyłu, realizowane gdy samochód stoi, a kierujący puści nogę z pedału hamulca. Starsze automaty pozbawione wyrafinowanych elektronicznych blo- ➔➔

kad pozwalały czasami na przełączenie dźwigni zmiany biegów w pozycję R jeszcze gdy auto nie zostało do końca zatrzymane – niestety przyczynia się to do szybszego uszkodzenia automatu. Należy pamiętać by bieg wsteczny był uruchamiany wyłącznie na postoju.

N – Neutral położenie neutralne

Odpowiednik „luzu” w przekładni manualnej. Pozycja wyjściowa umożliwiająca późniejsze ustawienie lewarka zmiany biegów w trybach jazdy do przodu D, jak i R do tyłu. Podczas dłuższego postoju (na światłach, przed przejazdem kolejowym) w starszych konstrukcjach skrzyń automatycznych zaleca się ustawienie lewarka właśnie w tej pozycji, pamiętając oczywiście, iż tryb N pracy automatu pozwala na swobodne toczenie się auta bez oporów ze strony przekładni. Nowsze skrzynie w trybie pracy D nawet podczas krótkich postojów, gdy tylko zatrzymamy się, wyłączają silnik realizując funkcję start/stop (gdy jest aktywna), więc kierowca nie musi przełączać automatu w tryb N. Zwolnienie nogi z pedału hamulca jest sygnałem do uruchomienia silnika, i po ułamku sekundy auto jest gotowe do kontynuowania jazdy. Tryb N niezbędny jest do holowania samochodu z automatyczną przekładnią jednak podejmując decyzję o tego typu operacji bezwzględnie należy zapoznać się z instrukcją obsługi samochodu, gdzie znajdują się zalecenie co do dystansu holowania jak i jego formie. Oczywiście pod żadnym pozorem nie można przełączać dźwigni lewarka zmiany trybu do pozycji N podczas jazdy, gdyż grozi to uszkodzeniem



Audi A6 z S tronikiem czyli dwusprzęgłowa, 7-biegowa automatyczna przekładnia.

automatu.

D – Drive czyli jedziemy...

Pozycja D umożliwia jazdę do przodu w pełnym zakresie dostępnych przełożeń, czyli jeśli nasz samochód posiada automat 8-biegowy, to w trybie Drive wykorzystujemy cały ten zakres. Inaczej sytuacja odnosi się do charakterystyki trybu jazdy przekładni automatycznej. Nowoczesne automaty mają możliwość wyboru trybu jazdy: Eco, Normal, Sport, Individual za pośrednictwem selektora trybu jazdy, dzięki czemu

skrzynia jest odpowiednio sterowana i może zmieniać charakter swojej pracy. W trybie sport przełożenia zmieniają się na pograniczu maksymalnych obrotów silnika z charakterystycznym szarpnięciem, podczas gdy funkcja Eko pozwoli na spokojną jazdę gdzie priorytetem stanie się jak najniższe zużycie paliwa i efektywna podróż. O aktualnie wybranym trybie jazdy lub biegu na jakim jedziemy, informuje nas zwykle infografika zestawu wskaźników. Samochody o charakterze sportowym posiadają funkcje szybkiego startu, czyli program Launch Control. Jest to funkcja

nastawiona na maksymalne wykorzystanie mocy silnika podczas startu. Jest to tryb pracy, w którym elementy automatu jak i podzespoły układu napędowego są szczególnie wysilone.

Pozycje 1,2,3...

Te oznaczenia spotykane są w starszych modelach automatów, a służą do wyboru trybów jazdy na poszczególnych przełożeniach. I tak 1 oznacza jazdę tylko na pierwszym biegu, 2 to drugie przełożenie umożliwiające ruszanie w warunkach ograniczonej przyczepności (na śliskiej →



BMW serii 4, wyposażone w klasyczny 8 biegowy automat. Tryby jazdy wybieramy za pośrednictwem przełącznika wielofunkcyjnego po lewej stronie.



Lexus IS 300h kierownica z możliwością zmiany biegów za pomocą łopatek - automat plus napęd hybrydowy.

nawierzchni), pozycja oznaczona cyfrą 3 zazwyczaj okazuje się pomocna podczas holowania przyczepy lub zjazdu z wzniesienia.

Zmiana biegów na wiele sposobów...

Nowoczesny automat pozwala na zmianę biegów na wiele sposobów. Przełożenia mogą być zmieniane automatycznie w trybie D-Drive, lub przesuwając dźwignie zmiany biegów w położenie S/M i w trybie sekwencyjnym (manualnym) krótkimi ruchami w górę (bieg wyższy) bądź w dół (redukcja biegu). Większość sportowych aut dodatkowo umożliwia zmianę biegów łopatkami przy kierownicy lub przyciskami na jej ramionach. Nawet w trybie manualnym gdzie to kierujący decyduje o doborze przełożenia to i tak nasze decyzje cały czas kontrolowane są przez wyrafinowaną elektronikę która stoi na straży by nie dopuścić do nadmiernego przeciążenia skrzyni.

Istotne jest to by zwracać uwagę na komunikaty wyświetlające się na desce rozdzielczej, które niejednokrotnie informują kierującego o stanie nadmiernego chwilowego przeciążenia skrzyni automatycznej. Olej w przekładni podczas dużego obciążenia jest w stanie osiągnąć temperaturę bliską 200 stopni Celsjusza więc istotną sprawą jest efektywne chłodzenie. Przegrzanie oleju w skrzyni przekładniowej powoduje ograniczenie mocy przez sterownik silnika do momentu schłodzenia skrzyni. Nie bez znaczeni dla bezawaryjnej pracy przekładni pozostaje to, jak ją eksploatujemy i jak często używamy sportowego trybu jazdy lub funkcji Launch Control.

Kwestie serwisowe

Naprawa automatycznych skrzyń biegów nigdy nie była i nie będzie tania. Skutecznym antidotum na niespodziewaną lub przedwczesną awa-

rię przekładni jest stosowanie się do zaleceń producenta dotyczących eksploatacji automatu. Podstawą powinno być zapoznanie się kierującego z instrukcją obsługi samochodu. Czynność ta jest zwykle pomijana, gdyż większość kierujących uważa się za ekspertów, których nic już nie jest w stanie zaskoczyć. Pamiętajmy również o tym, iż bezawaryjna praca automatu nie zwalnia nas z obowiązku okresowej wymiany jego oleju. Często właśnie wymiana oleju w skrzyni przekładniowej wykonywana jest zbyt późno, dopiero wtedy, gdy wystąpią już wyraźne oznaki usterki. Na szczęście nie brakuje warsztatów, które są w stanie naprawić bądź zregenerować zużyty lub uszkodzony podzespół w przypadku gdy autoryzowany serwis rozkłada ręce i proponuje wymianę wszystkiego. Czasami również dochodzi do usterki samego silnika lub jednego

z jego licznych podzespołów. Wówczas sterownik jednostki napędowej sam zadecyduje o wprowadzeniu automatu w tryb awaryjny.

Przyszłość automatycznych skrzyń biegów

Branża motoryzacyjna prognozuje, iż w ciągu kolejnych lat przekładnie automatyczne powoli będą wypierać skrzynie manualne. Liczba ich przełożeń osiągnęła już pułap 9 biegów i jest to chyba jak na razie górna granica pomiędzy ekonomią, a poziomem skomplikowania konstrukcji automatu. Nie jest to dobra wiadomość dla większości entuzjastów motoryzacji, gdyż powoli zostaniemy pozbawieni przyjemności ręcznej zmiany biegów. Niestety priorytetem stają się ograniczenia ochrony środowiska jak i co gorsza wyeliminowania kierującego za kierownicą na rzecz autonomicznej jazdy...



Lexus NX 300h lewarek zmiany biegów skrzyni bezstopniowej CTV. Selektor wyboru trybu jazdy w formie pokrętła po lewej stronie.

Ślub z Mustangiem.

Fordem Mustangiem.

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ_SZTORC
ZDJĘCIA: RAFAŁ PYRDOŁ

O tym, że Ford Mustang jest wściekle szybki, a jego żywiołem jest tor wyścigowy, wie już każdy i o tym już pisaliśmy (relacja w iAuto nr 6 z polskiej premiery Mustanga). A czy był już test ślubny z Fordem Mustangiem w roli głównej? Na pewno nie. Teraz więc o tym, jak spisuje się ten samochód jako auto nowożeńców, w wyjątkowym dla nich dniu.

Najpierw odrobina historii, bo to ważne. Nowy Mustang pojawił się na europejskich rynkach, również w Polsce, po raz pierwszy od 50 lat. Fani tego auta oszaleli... bo Ford Mustang to wyjątkowy samochód, kultowe auto, ikona stylu, bohater wielu filmowych kreacji i wielu medialnych wystąpień. Na pewno pamiętacie Forda Mustanga

ze Steve McQueen w kultowym filmie „Bullitt” z 1968 roku. Podziw budził wówczas nie tylko kierowca, ale także auto. Wśród znanych właścicieli Forda Mustanga znaleźli się Bill Clinton, Jim Morrison, Jay Leno i Kelly Clarkson. Do tego grona i kilku milionów innych użytkowników dołączyła nasza młoda para.



Biały Mustang w wersji cabrio z miękkim, czarnym dachem wyglądał bardzo dobrze w uroczym małopolskim pejzażu, choć bez kompleksów takim autem można by również podróżować w okolicach Monaco, wśród licznych w tym rejonie Ferrari czy Bugatti i wzbudzałyby nie mniejsze zainteresowanie. Potężne, prawie pięciometrowe nadwozie, ogromna szeroka maska, krótki tył, drzwi bez ramek i charakterystyczny grill w kształcie trapezu oraz przestrzenne, trójbelkowe światła tylne to cechy, które nawiązują do kultowego protoplasty. Mustang stoi na dużych 19-calowych felgach z oponami o rozmiarze 255/40 R19. Nad całością „czuwa” wszechobecny emblemat konia.

To auto ma charakter, wiele obiecuje, budzi nadzieje i pasuje do młodej pary, która rozpoczyna nowy etap życia. Biało-czarne kolory auta doskonale współgrają ze ślubnym antrazem i idealnie komponuje się ze strojem młodej pary i kreacjami gości. Czerwona, skórzana tapicerka i chromowane, klasyczne elementy podkreślają elegancję i luksus wnętrza i wyjątkowość chwili. W wersji cabrio (Convertible) wielowarstwowy, miękki dach płócienny, składa się w kilka sekund, więc można zaserwować gościom spektakl pt. sezamie otwórz/zamknij się. Bagażnik jest spory jak na kabriolet (332 l) - zmieszczą się kwiaty i prezenty, a co ważne, po złożeniu dachu przestrzeń bagażowa nie zmniejsza się. Szeroko otwierające się, duże drzwi zapraszają do wnętrza.

Do radości powiedzenia sobie „tak”, zaślubiona para może dodać radość prowadzenia Mustanga, bowiem auto świetnie współpracuje z kierowcą. Przede wszystkim, nawet krótka podróż poślubna w towarzystwie błękitnego nieba to nie lada przyjemność. Trzeba tylko uważać, by welon panny młodej nie odfrunął, bo przy dużych szybkościach brak windshota daje się we znaki. Poza tym nowe Mustangi są wyposażone we wszystko, co niezbędne dla komfortowych (a nie tylko sportowych) podróży. Kokpit jest nowoczesny, odpowiednio surowy - przed oczami kierowcy znajdują się →



dwie tuby zegarów z masywnymi, czytelnymi cyferblatami, LCD zostało umieszczone pośrodku, a do jego zadań należy wyświetlanie informacji pochodzących z komputera. Auto wyposażono w nowy system infomedialny SYNC 2, klimatyzację, podgrzewane, bardzo wygodne siedzenia i wiele elektrycznych udogodnień. Towarzyszyć młodemu będzie ulubiona muzyka rozbrzmiewająca z 12 głośników. Liczne systemy wspomogą nieco roztrągniętego i rozemocjonowanego kierowcę i skorygują jego błędy.

Jeżeli młodej parze brak adrenaliny może trochę pobawić się jazdą Mustangiem używając odpowiednich przełączników na konsoli centralnej. Do wyboru są tryby: standardowy, sportowy oraz – co rzadko się zdarza – torowy. Można dostosować siłę wspomagania układu kierowniczego, reakcje silnika i skrzyni biegów oraz ustawienia elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy do warunków, jakie panują na drodze i do naszych upodobań. Można również wybrać ustawienie śnieg/mokro – wówczas Mustang doskonale sprawdzi się podczas jazdy po śliskiej

nawierzchni. Ford Mustang otrzymał także aplikacje wyścigowe, które obsługuje się za pomocą przełączników umieszczonych na kierownicy, a wyniki obserwujemy na wyświetlaczu tablicy wskaźników. Wśród aplikacji znalazł się akcelerometr, timer do mierzenia czasów przyspieszania i miernik hamowania, rejestrujący długość drogi hamowania i czas hamowania. Co prawdą w „naszym” Mustangu pod maską znajduje się silnik o pojemności 2,3 litra EcoBoost, który przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie 5,8 sekundy, oferuje 317 KM oraz 434 Nm momentu obrotowego, ale gdyby zdarzyło się, że jedziemy Mustangiem wyposażonym w widlastą, wolnossącą „ósemkę” o pojemności 5,0 litra i mocy 421 KM, (przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie 4,8 sekundy), to akcesoria wyścigowe na pewno się przydadzą.

Gdyby ktoś zapragnął uczynić parze młodej wyjątkowy prezent, cena Mustanga kusi. Auto z silnikiem 2.3 litra EcoBoost w takiej „naszej ślubnej” wersji kosztuje 183 000 zł, ale podstawowa wersja Mustanga z silnikiem 2,3 o mocy 317 KM została wyceniona na 148,4 tys. zł. ■



Oślepiające pyłki

Pyłki są zimą nie tylko alergików, ale także kierowców bez względu na to, czy są na nie uczuleni czy nie.

Dlaczego? Pyłki osadzające się na szybach samochodu potrafią ograniczać pole widzenia, a jazda w takich warunkach bywa bardzo niebezpieczna. Dlatego pamiętajmy, aby stale utrzymywać czystość szyb i przecierać je jak tylko zobaczymy zbierający się na nich pył.

Nie żałuj mycia

Intensywne pylenie w okresie wiosenno-letnim utrudnia utrzymanie samochodu w czystości. Powinniśmy przede wszystkim zwracać uwagę na czystość szyb, bowiem to właśnie na nich osadzające się pyłki powodują, że widoczność staje się dużo bardziej utrudniona. – Utrzymujmy czystość wszystkich szyb, nie tylko przedniej. Zabrudzone boczne szyby utrudniają korzystanie z lusterek, które są często istotne dla bezpiecznego wykonania manewru – mówi Zbigniew Weseli, Dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Nawet chwilowa utrata możliwości obserwacji ruchu na drodze może doprowadzić do tragedii – dodaje.

Oślepienie

Promień słońca odbijający się w brudnej szybie potrafią oślepić kierowcę. Najbardziej niebezpieczne są rano i wieczorem, kiedy położenie słońca jest niskie. Nie tylko same pyłki i kurz w połączeniu ze słońcem mogą powodować oślepienie, ale także smugi pozostające po niedokładnym przetarciu szyb. Aby ich uniknąć, należy kontrolować stan wycieraczek. Sprawna wycieraczka powinna pracować cicho, gładko przesuwając się po szybie i nie zostawiać smug. Pióra wycieraczek należy wymieniać przynajmniej raz w roku, ponieważ guma, z której są wykonane



traci swoje właściwości - mówią trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Wycieraczki

O tym, że wycieraczki muszą być sprawne, nie trzeba nikogo przekonywać. Poza zapyleniem sporym ograniczeniem widoczności, zwłaszcza w czasie podróży po południu w kierunku zachodnim, są owady. Radzą sobie z nimi płyn ze spryskiwaczy i wycieraczki, pod warunkiem jednak, że piórka przylegają do szyby, a płyn skutecznie ją myje. Warto przed podróżą sprawdzić, czy dysze spryskiwaczy odpowiednio kierują strumień płynu na szybę, a nie na dach samochodu.

Czyste światła

Duże znaczenie dla widoczności i bezpieczeństwa ma także czystość lamp. Dbając regularnie o czystość świateł w większym stopniu możemy uniknąć zbyt późnych reakcji na drodze i tak poważnych sytuacji jak zderzenie czołowe czy potrącenie pieszego. ■



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

Woda i samochód

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Sezon burzowy w pełni, więc prawdopodobieństwo przejazdu przez większe kałuże staje się bardziej realne. Czy powinniśmy się tego obawiać? A może mała kąpiel nie zaszkodzi?

Niestety, dzisiejszym samochodom daleko do wielozadaniowości pojazdu, jaki posiadał Pan Samochodzik z niezapomnianej serii książek Zbigniewa Nienackiego.

Dawniej stosowano zasadę przejazdu przez duże kałuże polegającą na pokonaniu takiej przeszkody utrzymując wysokie obroty silnika, co miało na celu uniemożliwienie zadławienia się jednostki poprzez wodę, która mogła by dostać się do układu wydechowego. Dzisiejsze samochody to zupełnie inne konstrukcje, bezbronne w przypadku dłuższego kontaktu z wodą i jej dużym poziomem. Dlaczego? Należy zdać sobie sprawę z faktu, iż współczesny samochód posiada masę podzespołów, które podczas jazdy osiągają wysokie temperatury, więc nagłe ochłodzenie może spowodować ich trwałe uszkodzenia.

Układ hamulcowy nie znosi natychmiastowych zmian temperatury. Szczególnie wrażliwe są tarcze hamulcowe, dodatkowo zaciski tylnych kół coraz częściej wyposażone są w serwo-motory sterowane elektrycznie, które zastępują klasyczny układ hamulca ręcznego. Elektronika też nie lubi wilgoci. Zalanie i nagłe schłodzenie katalizatora lub filtra cząstek stałych, może bardzo skrócić okres eksploatacji. Ciekaw jestem, ilu

kierowców zdaje sobie sprawę, iż podwozie ich pojazdów, to miejsce gdzie w stosunkowo niskim punkcie umieszczono chłodnicę paliwa, która również nie przepada za niezaplanowaną kąpielą. Jeśli mowa o chłodnicach, to warto wspomnieć kilka słów o układzie doładowania, drobne nieszczelności węży czy samych intercoolerów turbosprężarki, to kolejne słabe punkty które woda może sporo uszkodzić. Poza tym dziś chyba niewielu kierowców pamięta o udrożnieniu otworów w podszybiu; czynności prostej, a decydującej o tym, by podczas kolejnej ulewy woda nie dotarła do silnika lub nie zalała któregoś z drogich sterowników. Więc może gdy kolejnym razem niebo przesłonią burzowe chmury warto zadbać o swoje cztery koła jak należy? ■



To wszystko wina Mirka

TEKST I ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

„...na początku uważałem, że motocykle są dla wariatów, będę się trzymał od tego z daleka, nie wsiądę, nie ruszę, nie dotknę. Dopóki nie poznałem Mirka. On mnie zaraził i to że chodzę wymazany, że ciągle jeżdżę motorami i że ciągle pada na mnie deszcz, to wszystko przez niego i ten Harley to też przez niego, a to, że to wszystko przez niego powinno się wydrukować tłustym drukiem ...”

Są motocykle obok, których nie da się przejść obojętnie. Jednym z nich jest dobrze znany z filmów gangsterskich i wojennych Harley Davidson WL. Gdy zobaczyłem WL na żywo, taką prawdziwą, jeżdżącą, a nie jako eksponat w muzeum, oczy mi się zaświeciły i wręcz pałałem żądzą poznania właściciela tego, jakby nie patrzeć, wyjątkowego motocykla. I tak oto doszło do spotkania, a potem do wspólnej przejażdżki z Pawłem Sznajderem i jego „wuelką”.

Paweł to, muszę przyznać, malownicza i oryginalna postać. Czapka założona daszkiem do tyłu na to mały orzeszek, gogle, rękawiczki bez palców i charakterystyczne wojskowe buty zasnurowane tylko do połowy. Chyba nie ma osoby która nie zwróciłaby na niego uwagi. Pierwszy motocykl kupił jako nastolatek do spółki z kolegą z klasy. Była to, wyciągnięta ze stodoły SHL-ka, na której uczył się jeździć. Potem były jeszcze różne motocykle w lepszym lub gorszym stanie, jak mówi →→





to wszystko to był jeden, wielki eksperyment. Do wszystkiego trzeba było dochodzić samemu. W latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia nie było Internetu, a z literaturą fachową też nie było łatwo, właściwie to prawie nie istniała. Na pewno bardzo pomocna była wiedza zdobyta w samochodówce, ale czasami to nie wystarczało.

Paweł: Moja przygoda z Harleym zaczęła się, kiedy wspomniany kolega Mirek powiedział, że jest do kupienia wojskowa WL-ka. Ja wtedy jeździłem Yamahą Virago. Yamaha pochodziła z wyprzedaży po wystawie motocykli i miała przebieg niespełna 1000 km. Wcześniej miałem już jednego Harleya w częściach, ale nie umiałem sobie z nim poradzić. A tu trafia się piękny, jeżdzący, Pomyślałem dlaczego by nie spróbować? I tak, za pieniądze ze sprzedaży prawie nowego motocykla, kupiłem ponad pięćdziesięcioletniego Harleya. Wadą motocykli wojskowych jest to, że są zielone jak ser pleśniowy, i po tych wszystkich iżach, emkach, wojskowy Harley okazał się nie takim, jakiego sobie wymarzyłem. Niedługo po tym nadarzyła się okazja zakupu wersji cywilnej i szybko sprzedałem wojaka i kupiłem ten motocykl, którym jeżdżę do dzisiaj, czyli ponad

20 lat. Przez ten czas przejechałem nim prawie 150 tysięcy kilometrów.

WLD-42

Obsługa samego motocykla jest, jakby tu powiedzieć, nieco odmienna, nawet na czasy w jakich był on produkowany. Harley serii WL miał być tanim środkiem transportu. Lista dodatkowego wyposażenia była tak długa, jak napisy końcowe w hollywoodzkiej superprodukcji. Motocykl można było doposażyć nie tylko w dodatkowe reflektory, ale też w wózki boczne, bagażniki, czy osłony przeciwwiatrowe i przeciwdeszczowe. Wu-elkami jeździli listonosze, mleczarze, była też na wyposażeniu policji. Właściwie to chyba tylko dzięki niskiej cenie te motocykle zyskały swoją popularność. Motocykl napędzany jest dolnozaworowym silnikiem V 2 o pojemności 750 cm sześciennych z suchą miską olejową o mocy zaledwie, albo aż 25 KM. Zbiornik paliwa jest podzielony na dwie części, w jednej znajduje się paliwo w drugiej olej, który oprócz smarowania silnika, smaruje też łańcuch pośredni. Instalacja elektryczna jest 6-woltowa, co współcześnie przysparza dodatkowo problemy chociażby z zakupem

żarówek. Zawieszenie występuje tylko z przodu na dodatek o niezbyt imponującym skoku. Jako element resorujący to sprężyny umieszczone w górnej części widelca, rolę elementu tłumiącego spełniają tuleje. Przeniesienie napędu odbywa się za pośrednictwem 3 biegowej skrzyni sterowanej dźwignią przy zbiorniku. Sprzęgło podobnie jak w samochodzie jest obsługiwane lewą nogą. Na kierownicy mamy dwie manetki. Prawą ręką obsługujemy przepustnicę, zaś lewą ręką aparat zapłonowy zmieniając kąt przyspieszenia zapłonu. Trochę to skomplikowane? Już wyjaśniam jak to wygląda w praktyce. Użytkowanie tego motocykla to swego rodzaju rytuał. Na początek uruchomienie silnika. Odkręcić kranik napełnić gaźnik paliwem, to czynności znane dla tych którzy użytkowali motocykle powszechnie dostępne w PRL-u. Rozruch silnika

jest oczywiście nożny, a silnik czterosuwowy, czyli kolejną czynnością jest ustawienie tłoków na końcu suwu sprężania, cofnąć dźwignię kiksstartera do pozycji początkowej i energicznie przesunąć ją w dół. Jak ma się odrobinę wprawy do po pierwszej próbie silnik odpali. No to w drogę. Piętą lewej nogi wciskamy sprzęgło, lewą ręką przy pomocy dźwigni znajdującej się po lewej



stronie zbiornika paliwa załączamy pierwszy bieg. Teraz najtrudniejsze. Palcami lewej nogi puszczamy sprzęgło prawą ręką dodajemy gazu lewą ręką

zmniejszamy kąt wyprzedzenia zapłonu. Ten rytuał trzeba powtarzać przy każdej zmianie biegów. Jak jeszcze dodamy, że chęć zmiany kierunku jazdy sygnalizuje się ręką, to rzeczy do ogarnięcia robi się trochę dużo.

Na szczęście obsługa późniejszych modeli ze stajni Harley Davidson była znacznie prostsza. ■





Ostra jazda - pierwszy sezon

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W najbliższy weekend w Poznaniu odbędzie się jedyna w Polsce runda markowych wyścigów Kia Picanto. Te wyścigi rozpoczęły się w 2006 roku, najmłodszy zawodnik tegorocznego cyklu miał wtedy cztery lata. Jakie były początki?

Pomysłodawcą i inicjatorem powstania wyścigowego Pucharu KIA Picanto jest Wojciech Szyszko, dyrektor Kia Motors Polska. Jak doszło do wprowadzenia koreańskiej marki do sportu samochodowego, jak udało się przekonać koreańskie kierownictwo firmy od lat z upodobaniem sponsorującej piłkę nożną czy tenis i czy inwestycja w polski sport samochodowy skończyła się sukcesem? Rozmowę odbyliśmy po pierwszym sezonie, w którym o tytuły mistrzów

Polski rywalizowali zawodniczki i zawodnicy w samochodach koreańskich.

Mirosław Rutkowski - Od kiedy objął Pan stanowisko dyrektorskie w KIA Motors Polska?

Wojciech Szyszko - Przyszedłem do firmy w maju 2004 roku.

I co Pan zastał?

Postrzeganie marki w Polsce było mniej wię-

cej takie, jak marek japońskich kilkanaście lat wcześniej. Niewielka sieć dealerów z trudem wiążących koniec z końcem, potężne straty firmy oczekującej wówczas na wejście Polski do Unii Europejskiej. To był stan szczególnej hibernacji, chociaż już mieliśmy w ofercie nowoczesne samochody; przypomnę że w 2004 roku w Polsce pojawiły się Cerato i Picanto. Po akcesji Polski w UE mogliśmy skutecznie sprzedawać auta, które wcześniej nie były konkurencyjne z uwagi na 35% cło. Kiedy przyszedłem miałem trzy priorytety: utrzymać i, jeśli się da, rozwinąć sieć dealerską, stworzyć jakiś sensowny plan sprzedaży i stworzyć dział marketingu i PR. Po roku wszystko to funkcjonowało właściwie, postrzeganie marki wyraźnie się poprawiło, sprzedaż wzrosła. Nie bez znaczenia było też uzupełnienie oferty o atrakcyjne modele Sportage i Rio.

Jak pamiętam opinia o tych samochodach nie była zbyt pochlebna, za ich największą zaletę uważano cenę...

Mieliśmy świadomość, że dobre auta nie obrotują same. Musieliśmy przekazać jakiś istotny komunikat, w którym znalazłby się niepodważalny argument przekonywujący do naszej marki. Uznaliśmy, że marketing sportowy jest w tej mierze najlepszy, jednak ani piłką nożną, ani tenisem nie bardzo daje się przekonywać o tym, że samochody KIA to dobre, nowoczesne i trwałe konstruk-

cje. Najbardziej sensowny, wręcz naturalny jest w tej mierze sport samochodowy. Nie bez powodu wszystkie duże marki były, są lub będą promowały swoje produkty w sporcie samochodowym.

Skąd wiedzieliście, że właśnie krajowe wyścigi są najlepszym miejscem promocji?

Moja znajomość realiów rodzimego sportu samochodowego była mizerna, dziś, z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że nie miałem o polskim sporcie samochodowym niemal żadnej wiedzy. Orientowałem się nieco w rajdach samochodowych, ale też była to wiedza dość wyrwykowa. Wiedziałem o kolejnych cyklach wyścigów markowych Fiata, Renault i Alfey Romeo i znałem efekty wszystkich tych projektów. Badania marketingowe dowiodły, że musimy komunikować się przede wszystkim z młodymi ludźmi. Jak już wspominałem mieliśmy bardzo dobre i niedrogie auto, które niewielkim nakładem dało się przerobić na samochód wyścigowy. Wszystko razem ułożyło się w logiczną całość; powstał pomysł stworzenia relatywnie niedrogich wyścigów dla młodych, rozpoczynających karierę ludzi. Jak już mieliśmy pomysł, to należało znaleźć sposób realizacji. Zacząłem od tworzenia zespołu, który byłby w stanie cały ten projekt udźwignąć. Pojechałem do europejskiej centrali firmy we Frankfurcie z precyzyjnie dopracowanym planem biznesowym, w którym jedynie budowa- →





nie wizerunku, jako wartość dodana nie mogła być precyzyjnie ujęta w liczby. Cały projekt był przedsięwzięciem biznesowym, w którym najważniejszym argumentem był efekt finansowy. Poprawa, czy wręcz budowa wizerunku była jedynie efektem wtórnym.

W środowisku kierowców wyczynowych powszechny jest pogląd, że właśnie budowa wizerunku firmy jest powodem sponsoringu sportu przez producentów samochodów...

Samochody są produkowane po to, aby jeździły po drogach. Zatem muszą trafić do klientów. Tak więc podstawowym zadaniem producenta jest budowa i sprzedaż samochodów.

Uzyskał Pan akceptację na stworzenie markowego pucharu wyścigowego?

W oficjalnych rozmowach dowiedziałem się, że wyścigi samochodowe nie są zgodne z kierunkiem działania koncernu, ale mogę podjąć ryzyko. Tyle, że na własne ryzyko...No i zaczęli-



śmy organizować wyścigowy KIA Picanto Cup.

Czy pojawiły się jakieś niespodziewane problemy?

Od początku były same problemy. Nie wiem, czy podjąłbym decyzję o uruchomieniu tego programu, gdybym wówczas miał dzisiejszą wiedzę. To była ogromna praca, w której bez przerwy coś nas zaskakiwało. Każdy dzień przynosił niespodzianki, i to wcale nie miłe.

W końcu doprowadziliście do pierwszego startu w Kielcach.

Wcześniej zorganizowaliśmy na tym torze trening. I okazało się, że większość zawodniczek i zawodników nie za bardzo opanowała sztukę ścigania się. Przed zawodami z niepokojem oczekiwałem startu do wyścigu, w wyobraźni widziałem jeden wielki karambol, kiedy trzydzieści aut wpada w pierwszy zakręt... Okazało się, że strach ma wielkie oczy, co prawda nie brakowało kolizji czy wypadnięć z toru jednak do mety dojechali niemal wszyscy.

I już wtedy wiedział Pan, że KIA Picanto Cup okazał się sukcesem?

Wiedziałem. Puchar stał się ważnym wydarzeniem w życiu sportowym, samochody sprawdziły się doskonale, kierowcy w miarę szybko nauczyli się wyścigów. A w połowie sezonu założenia biz-

nesowe zostały przekroczone dwukrotnie, a zatem zwrot inwestycji był wręcz rewelacyjny. Do dziś jednak nie wiemy - jak wspominałem wcześniej, tego nie da się obliczyć - jak jest percepcja marki, wiemy jedynie, że dzięki tym wyścigom tysiące ludzi poznało firmę KIA jako producenta dobrych samochodów.

A jak zareagowała centrala?

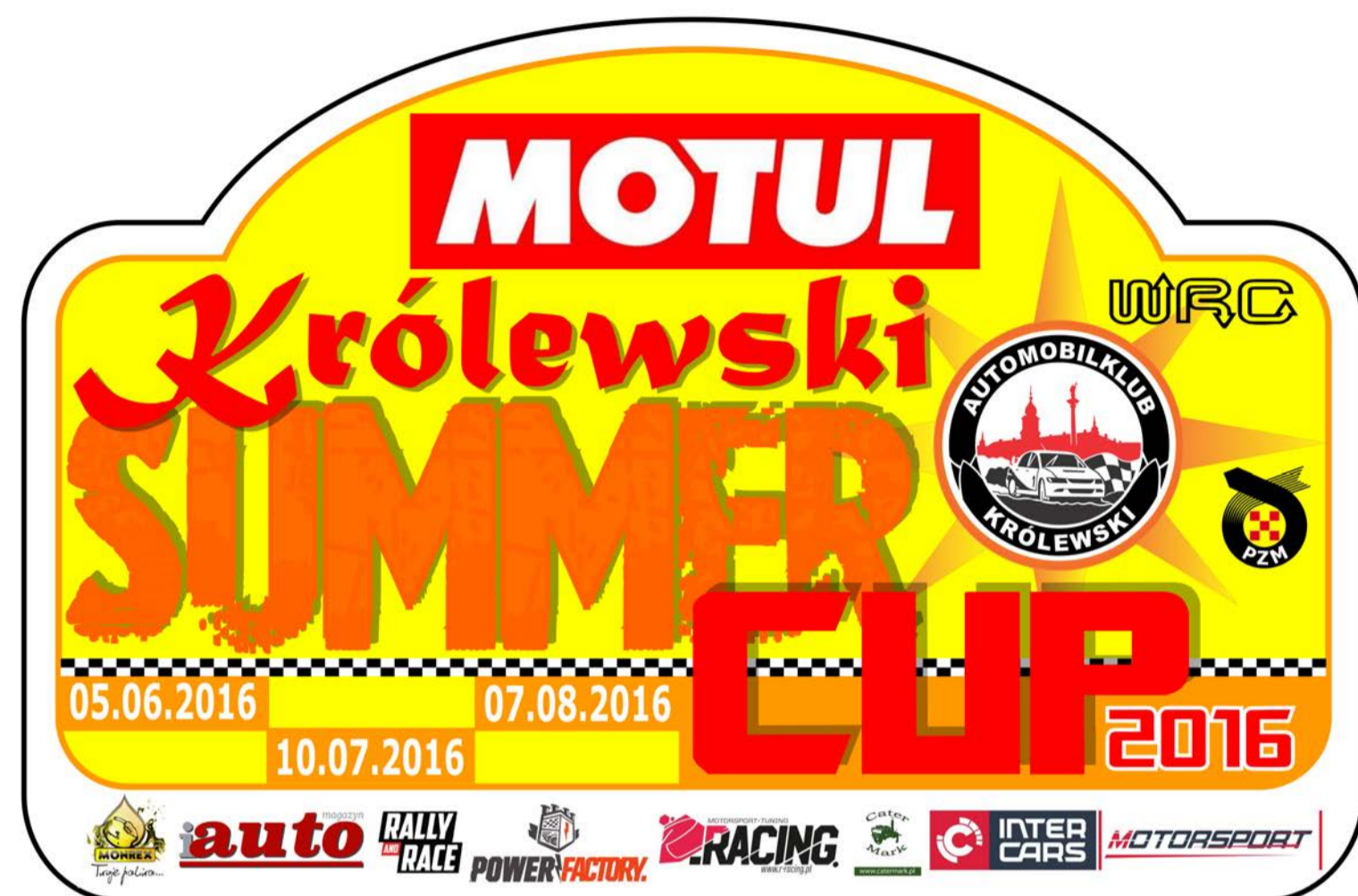
Po zakończeniu sezonu usłyszałem „good job”, co odebrałem jako bardzo wysoką ocenę projektu KIA Picanto Cup. W centrali zaczęły rodzić się coraz to nowe pomysły dotyczące sportu samochodowego. Myślę, że niebawem będziemy dzielić się naszymi doświadczeniami z innymi krajami.

A jakie zmiany szykujecie Państwo w nadchodzącym sezonie?

Pracujemy nad uatrakcyjnieniem wyścigów, myślimy o wyjeździe na tory poza granicami Polski, ale przede wszystkim chcemy utrzymać nadrzędną ideę Pucharu jako adresowanego do młodych, początkujących zawodników. Będziemy wspierać kierowców przy uzyskiwaniu licencji, opanowaniu wyczynowej techniki jazdy, poznawaniu i właściwym rozumieniu regulaminów i zasad czystej, sportowej rywalizacji. O tym na ile udało nam się uczynić Puchar jeszcze bardziej atrakcyjnym przekonamy się już niebawem, przed pierwszym wyścigiem. ■



Puchar lata



W wydaniu z ubiegłego tygodnia informowaliśmy o zasadach uczestnictwa w cyklu Królewski Summer Cup. Od tego czasu nazwa serii wyścigów pucharowych zmieniła się i teraz zapraszamy do udziału w Motul Królewski Summer Cup 2016. Oznacza to, że poważni sponsorzy dostrzegają sens wspierania tego rodzaju inicjatyw.

W takich zawodach powinni brać udział wszyscy posiadacze praw jazdy. Dla zabawy. Dla nauki. Dla własnego (i cudzego) bezpieczeństwa. Zwłaszcza że kursy na prawo jazdy uczą, jak zdać egzamin, a nie jak bezpiecznie jeździć. Jeśli ktoś nie chce lub nie może startować

w zawodach, to pouczające może być obserwowanie poczynań innych.

Ogólnodostępne imprezy samochodowe, w których uczestnicy mogą rywalizować na odpowiednio zabezpieczonej trasie pozwalają doskonalić umiejętności jazdy samo-

chodem – to oczywiste. Warto jednak zauważyć, że poza rozpoznaniem możliwości samochodu, jego przyspieszeń i – co ważniejsze – hamowania, nauki jak zmienia się przyczepność zależnie od rodzaju nawierzchni czy aury, zachowania auta na zakrętach, słowem podstaw



techniki prowadzenia, uczestnik zawodów musi nauczyć się panować nad stresem, nad emocjami, uczy się zwyciężać, a nade wszystko – przegrywać. Większość uczestników zawodów sportowych i quasi-sportowych, na ulicach i na drogach nie musi już niczego nikomu udowadniać, częściej pomagają innym kierowcom i nie irytują się, gdy ktoś popełnia błąd. Mają też większe szanse uniknąć kolizji właśnie dzięki umiejętnościom panowania nad autem, ale i nad nerwami. Dlatego nasza redakcja z równie dużym zainteresowaniem przygląda się poczynaniom zawodników rywalizujących o tytuły mistrzowskie w sporcie kwalifikowanym, jak

i kierowcom, którzy rywalizują jedynie dla własnej satysfakcji. A na najbliższej, pierwszej w serialu Motul Królewski Summer Cup 2016 życzymy tej satysfakcji jak najwięcej uczestnikom, kibicom, organizatorom i wszystkim sympatykom. Czyli również sobie...

Organizator zapowiada:

Formuła znana z poprzedniej edycji, czyli 3 eliminacje (postaramy się, aby miejscówki się nie powtarzały), podczas ostatniej rundy – power stage, który umożliwi walkę o dodatkowe punkty. Jak zwykle wszystko co misie lubią najbardziej: fajne trasy, pomiar na fotokomórkach, wyniki online, 2 przejazdy zapo-

znawcze, pyszny catering, miła obsługa, niespodzianki startowe i wiele wiele innych.

Wraz z Warsaw Rally Center (www.facebook.com/WRC-Warsaw-Rally-Center-194463910890692) zapraszamy na 1. eliminację Królewski Summer Cup 2016, która odbędzie się 5 czerwca (niedziela) na terenie byłej fabryki FSO Żerań (po drugiej stronie Toru Żerań). Tak jak pisaliśmy wcześniej, podczas układania trasy wykorzystaliśmy uliczki wokół hali, a sam przejazd przez halę będzie szybki i techniczny.

Planujemy 5 przejazdów, pomiędzy 2 a 3 pętla krótka przerwa regeneracyjna dla ekipy sędziowskiej. Start pierwszego





Automobilkklub Królewski



uczestnika 10:30, meta około 16:30 ale mamy nadzieję, że pójdzie jak zawsze sprawnie i skończymy wcześniej...

Liczba uczestników jest ograniczona do 80, wpisowe wynosi 180 zł (członkowie AK Królewskiego - 160 zł).

Podział na klasy:

Klasa 1: do 1150 cm³

Klasa 2: powyżej 1150 - 1400 cm³

Klasa 3: powyżej 1400 - 1600 cm³

Klasa 4: powyżej 1600 cm³ do 2000 włącznie,

Klasa 5: samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w turbosprężarkę)

Klasa Impreza&Evo: Wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w turbosprężarkę.

Klasa Gość: zawodnicy posiadający licencję sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej oraz licencji R co-driver.

Klasa Pań – zostanie utworzona w przypadku zgłoszenia się minimum 3 Pań jako kierowca

Nagrodzimy również pucharem najszybszego kierowcę oski zarówno RWD jak FWD.

PARTNERZY:

Królewski Summer Cup ma nowego partnera - firmę MOTUL [www.facebook.com/MotulPolska/?fref=ts&_mref=message_bubble%](http://www.facebook.com/MotulPolska/?fref=ts&_mref=message_bubble%,),

Za pierwsze trzy miejsca w klasach MOTUL Polska ufundował nagrody; kierowcy na podium otrzymają 5 litrowy pojemnik z olejem.

WRC Warsaw Rally Center - niezwykle miejsce gdzie można potrenować technikę jazdy, niezwykły Paweł, który jest zawsze uśmiechnięty, pomocny i otwarty na pomysły. Takich lubimy i promujemy! <https://www.facebook.com/WRC-Warsaw-Rally-Center-1.../timeline>

Firma MONREX to firma z ponad 20 letnią tradycją, zajmująca się hurtową i detaliczną sprzedażą paliw płynnych, w tym oleju napędowego. Oferujemy najwyższej jakości paliwa z dostawą bezpośrednio do Klienta. Dziękujemy za wsparcie finansowe w wynajmie terenu www.monrex.pl

Jak w poprzednich cyklach do Waszej dyspozycji będą namioty serwisowe naszych Partnerów: Power Factory www.facebook.com/POWERFACTORY/?fref=ts

R-Racing <https://www.facebook.com/RplusRacing/?ref=ts&fref=ts>

Pomogą wszystkim (w miarę swoich możliwości). Zresztą większość z Was i tak wie, gdzie podjeżdżać po pomoc.

A my serdecznie dziękujemy, że są z nami i nie odpuszczają.



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/

Pierwsza stolica Polski pierwszą stolicą kabrioletów



Uczestnicy Cabrio Poland 2016 będą mieli niepowtarzalną okazję, aby dołączyć do grona osób zapisanych w znanej na całym świecie Księdze Rekordów Guinnessa. – Z Waszą pomocą chcemy pobić rekord w kategorii największej liczby samochodów cabrio zgromadzonych w jednym miejscu, w których jednocześnie zostaną opuszczone dachy. Będzie to pierwsza taka próba na świecie, co zdecydowanie podkreśla wyjątkowość wydarzenia – mówi Arkadiusz Szczepański, Organizator Złotu.

Próbie bicia rekordu towarzyszyć będą niesamowite emocje oraz wspaniała atmosfera. Przebieg wyzwania nadzorować będzie arbiter biura Rekordów Guinnessa, który wyda oficjalny werdykt. Wydarzenie relacjonować będą zarówno ogólnopolskie, jak i zagraniczne media. Każda zarejestrowana ekipa cabrio otrzyma dyplom oraz puchar potwierdzający uczestnictwo w wydarzeniu. Próba zostanie



zwieńczona przejazdem kolumny samochodów cabrio.

Księga Rekordów Guinnessa po raz pierwszy ukazała się w 1995 roku w Wielkiej Brytanii. Inicjatorem jej wydania był dyrektor browaru Guinness – Sir Hugh Beaver. Z czasem Księga zyskała ogromną popularność, a liczba nowych dyscyplin, w których można ustanowić rekord, wciąż rośnie.

Złot Cabrio Poland, który odbędzie się już w pierwszy weekend sierpnia w Gnieźnie, będzie niepowtarzalną okazją do integracji fanów niesamowitych samochodów, jakimi są kabriolety. Honorowy patronat nad wydarzeniem objął Wojewoda Wielkopolski, Marszałek Województwa Wielkopolskiego oraz Prezydent Miasta Gniezna. Wśród sponsorów eventu znajduje się marka DrinkFood, dystrybutor Wody Świętokrzyskiej i napoju Dodoni.

Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2016 Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Datsun, Nissan dwa bratanki

Początki firmy Nissan datowane są na 1911 lub 1914 rok, kiedy to Japończyk Masujiro Hashimoto – zdobywszy w tej dziedzinie pewne doświadczenie w USA – zbudował prototyp niewielkiego auta osobowego. Nazwał go DAT od pierwszych liter nazwisk osób wspierających ten projekt: Kenjiro Den, Rokuro Aoyama, Yoshisuke Aikawa, Meitaro Takeuchi.

W latach 20-tych i 30-tych XX wieku w Japonii powstawało sporo różnych firm, które łączyły się i rozdzielały, tworząc co kilka lat nowe spółki i holdingi.

Za pewnik przyjmuje się, że na początku lat 30-tych działała już firma Jidōsha-Seizo Kabushiki-Kaisha, co można z grubszą przetłumaczyć, jako Fabryka Samochodów sp. z o.o. 1 czerwca 1934 roku przemianowano ją na Nissan Motor Company. Rok później z fabryki w Jokohamie wyjechał pierwszy Datsun, będący "potomkiem" prototypu autorstwa Hashimoto. Szybko rozpoczął się eksport tych samochodów na rynek australijski, ale równie szybko się zakończył, gdy Japonia włączyła się do II wojny światowej i w Nissanie produkcję przedstawiono na wytwarzanie pojazdów wojskowych.

W wyniku wojny infrastruktura zakładów Nissana nie została zniszczona, ale przez kilka lat była pod pełną kontrolą aliantów. Firma "odzyskała siły" produkując nie-

wielkie auta na licencji brytyjskiego Austina. Pracownicy i niezwykle wydajni japońscy robotnicy oraz inżynierowie szybko przerosli nauczycieli. W 1959 roku pojawił się Datsun Bluebird, w 1960



Datsun Cedric oraz (w 1966) światowy przebój, Sunny. Prawdziwy rozkwit (nie tylko Nissana) nastąpił w latach 70-tych, gdy świat opanował kryzys naftowy. Japonia z racji swej geologii pozbawiona własnych surowców, przez lata wyspecjalizowała się w produkcji samochodów, które →





nie wymagały do wytworzenia dużych nakładów energii i surowców, ale też były bardzo trwałe i w eksploatacji zużywały niewiele paliwa w stosunku do europejskiej i amerykańskiej konkurencji. W rezultacie japoński przemysł motoryzacyjny stał się światową potęgą, a Nissan stał się drugim (po Toyocie) producentem samochodów z tego kraju.

W 1983 roku zrezygnowano z marki Datsun, zastępując ją (używaną dotychczas do samochodów ciężarowych) nazwą Nissan.

W 1989 roku Nissan wypromował zupełnie nową markę – Infiniti, by używać jej do najbardziej luksusowych i prestiżowych modeli. Ale w gamie Nissana nadal są tak wybitnie sportowe modele, jak GT-R oraz 350Z.

Najszybsze kiwi świata

Dzisiaj byłby starszym, 79-letnim panem, zapewne miliarderem, sławą i wpływami w Formule 1 nie ustępując kontrowersyjnemu Berniemu Ecclestone'owi. Niestety, los chciał inaczej: 2 czerwca 1970 roku zginął na torze w Goodwood testując nową konstrukcję swojego bolidu. W trakcie jazdy odpadł tylny spoiler. Nic wielkiego, ale po wypadnięciu w toru pojazd uderzył w metalową podporę stanowiska sędziowskiego – kierowca nie miał szans przeżycia. Do dzisiaj pozostała jednak nazwa jego zespołu wyścigowego, który nadal odnosi wspaniałe sukcesy w wyścigach samochodowych. Team McLaren.

Bruce McLaren urodził się 30 sierpnia 1937 roku w Auckland w Nowej Zelandii. Kłopoty z biodrem sprawiły, że wiele lat swego dzieciństwa spędził na szpitalnym leczeniu. Dopiero w wieku 14 lat jego problemy zdrowotne minęły. Młodziutki Bruce bardzo interesował się wyścigami, w czym wspierał go ojciec, będący mechanikiem samochodowym. Mając 15 lat – z pomocą ojca – zbudował swoją pierwszą wyścigówkę, którą zajął 15 miejsce podczas swych pierwszych w życiu zawodów (wyścig górski). Niedługo później rozpoczął studia inżynierskie na University of Aucland, cały wolny czas spędzając w warsz-

tacie samochodowym oraz torach wyścigowych.

Mając 21 lat McLaren należał do najlepszych kierowców w Nowej Zelandii, a jego talent został dostrzeżony i doceniony przez Jacka Brabhama. To właśnie dzięki niemu Bruce trafił do programu szkoleniowego International Grand Prix Association's "Driver to Europe".

Od 1958 roku McLaren na stałe zagościł w Europie. Związał się na kilka lat z zespołem Coopera ścigając się w Formule 2. W 1958 roku, podczas GP Niemiec Formuły 1 (startowano jednocześnie z F2) McLaren zszokował wszystkich wygrywając swoją klasę, ale wbijając się na piąte miejsce wśród bolidów F1. Rok później jego partnerem w zespole stał się dotychczasowy mentor, Jack Brabham, a w grudniu – mając 22 lata – stał się najmłodszym zwy-



ciężcą w F1 wygrywając GP USA na torze Sebring. W kolejnym sezonie wygrał GP Argentyny.

W 1963 roku McLaren wybrał własną drogę rozwoju. Świetnie znał się na konstruowaniu →



olidów, ale zespół Coopera nie chciał uwzględniać jego sugestii i pomysłów. W rezultacie Bruce - kierowca, konstruktor, inżynier i wynalazca w jednej osobie – założył własny team Bruce McLaren Motor Racing Ltd, którego siedziba (McLaren Technology Center) znajduje się obecnie w brytyjskim Woking. Pierwszym logo firmowym stał się ptak Kiwi, jeden z symboli Nowej Zelandii. McLaren pojechał w barwach własnego teamu dopiero w 1966 roku.



Do tragicznej śmierci McLarena, stworzona przezeń firma nabierała doświadczenia w konstruowaniu nowych pojazdów do wyścigów F1, ale też popularnej wówczas serii Canadian-American Challenge Cup. Na szczęście, przedsiębiorstwo McLaren miało zdrowe "korzenie" i świetnych ludzi w zespole. W rezultacie nie rozpadło się ono po śmierci założyciela, ale pod kierownictwem Rona Dennisa McLaren stała się potęgą nie tylko w Formule 1, ale w ogóle w sportach samochodowych.

Ale kino...

W latach 30-tych ub. wieku w amerykańskim mieście Camden (stan New Jersey) żył i pracował niejaki Richard Hoolingshead. Był sprzedawcą samochodów w firmie ojca, ale jego prawdziwą pasją było kino, gdzie spędzał mnóstwo czasu. Ówczesne sale kinowe nie były luksusowe – rzędy prostych, drewnianych i niewygodnych krzeseł, do tego hałaśliwa publiczność głośno komentująca oglądany film oraz kłęby tytoniowego dymu przysłaniające ekran...

Pewnego dnia, m. in. w wyniku rozmów z matką, której także przeszkadzały niewygodne kinowe krzesła, Richard wpadł na niezwykle pomysł, który przede wszystkim... opatentował. Tak powstało kino samochodowe.

Hoolingshead długo eksperymentował z różnego rodzaju projektorami filmowymi, nagłośnieniem oraz sposobami zabezpieczenia sprzętu i ekranu przed wiatrem czy deszczem. W efekcie, 6 czerwca 1933 roku przy Crescent Pouleward

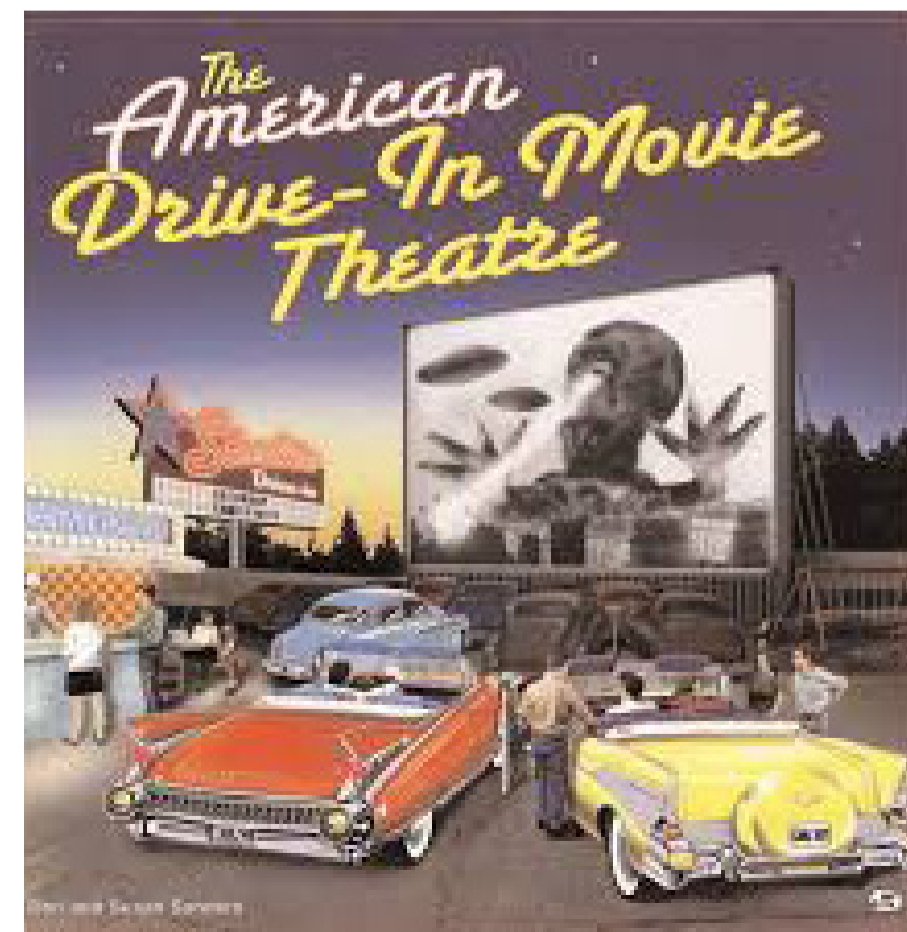


w Camden otwarto pierwsze na świecie "kino pod chmurką" oficjalnie nazwane Park-in Theaters. (Później przyjęło się krótsze określenie "drive-in"). Kina samochodowe bardzo szybko zysały popularność. Była to forma rozrywki na świeżym powietrzu dla całej rodziny, gdyż na terenie takiego kina urządzano także place zabaw dla dzieci oraz otwierano bary. Klienci natomiast cenili sobie wygodę oglądania filmów siedząc we własnych, wygodnych fotelach samochodowych, nierzadko z drinkiem w rękę. W dodatku

Hoolingshead zaproponował przystępną cenę – 25 centów od samochodu plus po 25 centów od osoby, ale nie więcej niż dolara za całą rodzinę.

Jak wspomniałem wyżej kina samochodowe stały się bardzo popularne ze szczytem frekwencji w latach 40-tych i 50-tych. Największe kina oferowały miejsce nawet na 2500 samochodów (All-Weather Drive-In w mieście Copiague, New York). W tych latach zmieniła się nieco publiczność. Raczej niechętnie widziano już małe dzieci w związku z faktem, że coraz więcej nastolatków jeździło do takich kin, by w zaciszu samochodowych kabin łączyć przyjemne z pożytecznym... Repertuar filmowy w zdecydowanej mierze składał się produkcji klasy B, które nie wymagały doskonałej jakości dźwięku (w tych latach dźwięk można było już odsłuchiwać w radiach samochodowych na falach UKF) czy wyrafinowanej fabuły. To miała być prosta, niekoniecznie wyrafinowana rozrywka i... taka była.

Kina samochodowe stały się z czasem jedną z wielu ikon amerykańskiej pop-kultury. W latach świetności "drive-in" w USA działało ich aż 5 tysięcy, obecnie pozostało nie więcej niż 10 procent. Ale idea oglądania filmów bez wychodzenia z auta żyje nadal. Tego typu projekcje organizowane są powszechnie także w wielu europejskich (w tym polskich) miastach. Pierwsze w Polsce kino samochodowe uruchomili w 1994 roku Dariusz Zawislak i Rafał Wnuk na warszawskim Żeraniu.



**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, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołądowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl