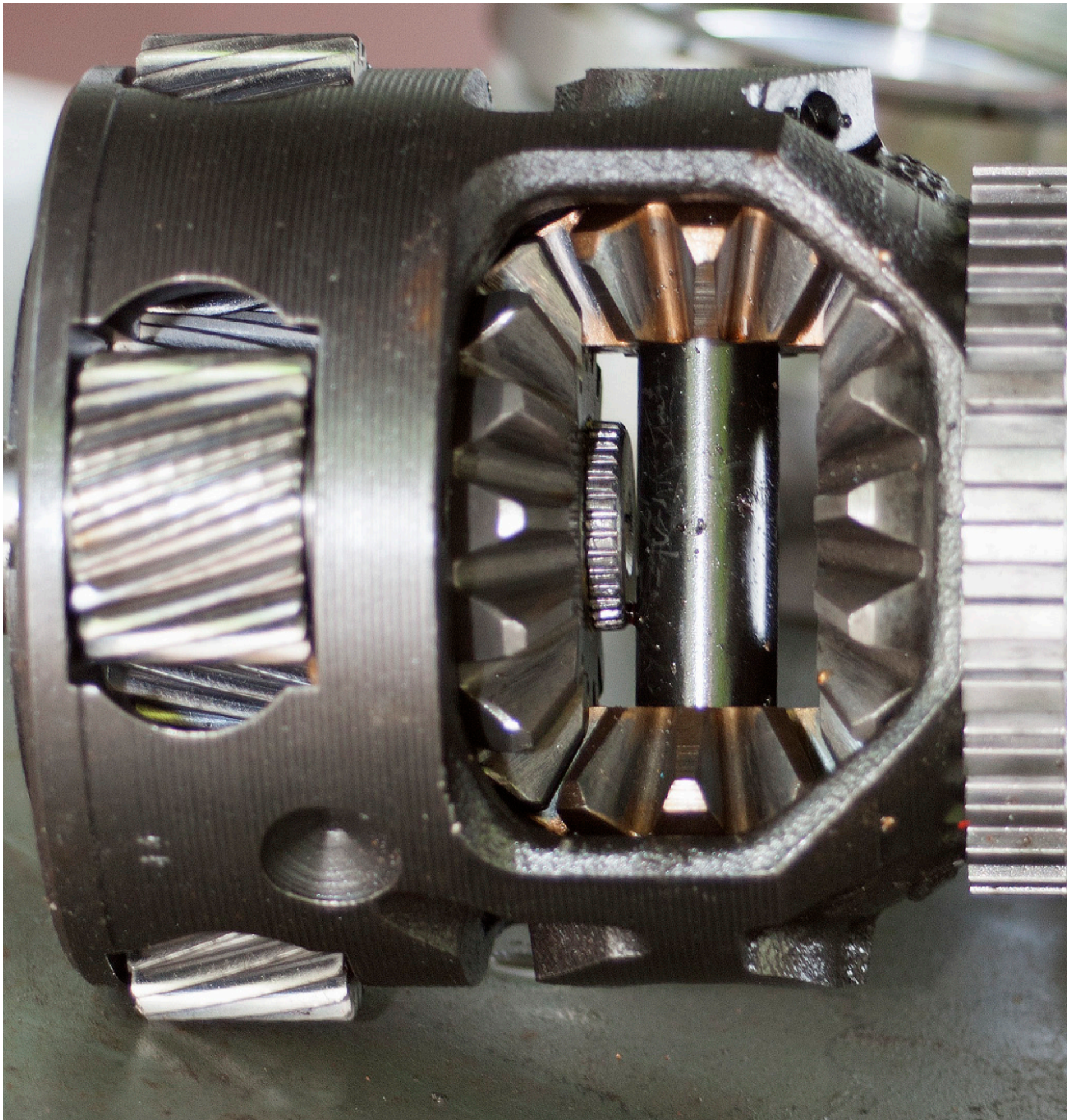


iauto ^{polska}

Numer 37, 27 lipca 2016



Trudno się połapać w marketingowym nazewnictwie różnych rodzajów samochodów. Powstające wciąż nowe słowa określające – bardziej lub mniej precyzyjnie – odmiany poszczególnych modeli i ich nadwozi ułatwiają może ich szlifowanie, ale niewiele wnoszą jeśli idzie o zrozumienie z jakim samochodem tak naprawdę mamy do czynienia. No bo konia z rzędem temu, kto rozróżni auto określane mianem „SUV” od bardzo podobnego, ale nazywanego „crossover”. Zwłaszcza, gdy wymiary mają bardzo zbliżone. Czy każda terenówka jest SUVEM/crossoverem? Czy każdy SUV jest terenówką? Może to i błaha sprawa, ale przecież uczyliśmy się w szkole, że chodzi o to, aby „język giętki powiedział wszystko, co pomyśli głowa”. (Gdyby ktoś zapomniał - pieśń piąta poematu Beniowski Juliusza Słowackiego).

Kiedy mówimy, że mamy samochód, który jest sedanem, wiadomo, że chodzi o takie (z grubsza) trzybryłowe auto. Kombi też nie budzi wątpliwości. Hatchback? Czy to hybryda sedana i kombi? A coupe? Te określenia funkcjonują od lat i wywołują obrazy konkretnych samochodów. Corolla hatchback, Celica... Ale VAN już nie jest czymś oczywistym. Kojarzy się ze Scenicem, ale nowy Scenic, to raczej duże (wielkie?) kombi. Ford Transit? Ale to przecież raczej bus. Pięc, siedem czy może dziewięć osób takim autem może jechać? A bez siedzeń i z szybami zastąpionymi blachą robi się z tego roboczy furgon.

Tak sobie siedzimy w zacnym gronie i zamiast toczyć dysputy poważne i doniosłe rozbieramy na kawałki bryły samochodów i ich nazewnictwo. Wniosków wartych przytoczenia brak. Jest miło i beztrudno, tylko rano trzeba ogarnąć potwora i bezpiecznie dojechać do domu. I naprawdę nie ma znaczenia jakim samochodem.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Renault Kadjar - str. 4

Honda Forza - str. 10

Babskie Gadanie

Renault Talisman - str. 8

Technologie

Silnik Diesla cz. 4 - str. 12

Wrsztat

Rozrząd - str. 16

Kalejdoskop

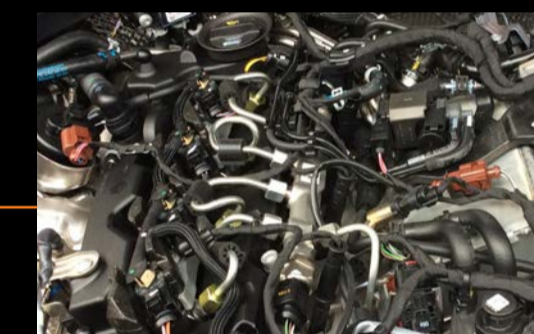
Papamobile- str. 18

Turystyka

Z wizytą u Minosa - str. 20

Kalendarium

Kalendarium - str. 25



Trzeci (?) bliźniak

TEKST: ADAM LEWICKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Wszystkie samochody w XXI wieku powstają przy znacznym udziale księgowych. Optymalizacja kosztów projektowania i produkcji sprawia, że wiele modeli różnych marek są spokrewnione niczym bliźnięta jednojajowe.

Takimi bliźniętami są Nissan Qashqai i Renault Kadjar. Oba samochody zbudowano na platformie modularnej Common Module Family - CMF. Zaprojektowana wspólnie

przez inżynierów (i księgowych) Nissana i Renault jest podstawą tworzenia kolejnych modeli obu producentów. Na tej platformie zbudowano już Nissana Qashqai II, X-Trail II i Renault Espace V

czy opisywany u nas Talismana. No i Kadjara.

Pokazany w ubiegłym roku na salonie w Genewie model określono mianem kompaktowego crossovera. Produkcję rozpo-

Renault Kadjar



częto w Hiszpanii, szybko uruchomiono też linie produkcyjne w Chinach, dzięki czemu francuski producent też ma swoją fabrykę w Państwie Środka. Na pierwszy rzut oka Kadjar w ofercie Renault powinien zastąpić Koleosa, ale ten ostatni ma się nieco rozrosnąć, więc stosowniej by było powiedzieć, że Kadjar ma raczej być alternatywą dla Qashqai. A jako taki może w końcu przynieść Renault poważniejszy sukces w sprzedaży tego segmentu. Opłacalność przedsięwzięcia zapewni rynek chiński.

Do Chin daleko, nas interesuje Europa, a zwłaszcza jej fragment między Bugiem, a Odrą. A u nas rzecz ma się tak: Kadjar kosztuje od 75 500 zł w najuboższej wersji „Life” do 120 000 z napędem na cztery koła i niemal wszystkim, co można otrzymać jako opcję.



Można jeszcze dopłacić za lakier, tapicerkę ze skóry, szklany dach nad głową, i tyle. Sporo opcjonalnego dotychczas wyposażenia obecnie producent dodaje jako gratisy.

Wrażenia z kilkugodzinnych jazd są pozytywne, siedzenia

wygodne, wrażenie przestronności, a zarazem przytulności (jakoś tę sztukę francuscy konstruktorzy opanowali), nie ma się do czego przyczepić jeśli idzie o zachowanie się auta na drodze. Nie specjalnie przeszkadzają niewielkie możliwo- ➔➔





ści silników (dobrze kompenso-
wane przez przełożenia), wszak
auto nie jest przeznaczone do
dynamicznych harców drogo-
wych. W terenie samochód radzi
sobie świetnie, pod warunkiem,
że terenem nazwiemy polne
drogi, do tego niezbyt grząskie.
Bo tak naprawdę Kadjar naj-
lepiej będzie się czuł w mieście
i na szosie. Podobnie jak w przy-
padku modeli konkurencji, zad-
aniem tego SUV-a nie jest walka
z przeszkodami terenowymi,

ale zapewnienie wygody na co-
dzień. Zaletami są wyższa pozyc-
ję za kierownicą, łatwość wsiada-
nia i wysiadania, pojemne
i przestronne wnętrze, które
można łatwo konfigurować.

Trzy silniki, benzynowy 1,2
dwa wysokoprężne 1,5 i 1,6 speł-
niają normy Euro 6 i, zgodnie
z testami laboratoryjnymi, gwa-
rantują niewielkie zapotrzebo-
wanie na paliwo. W realu uzy-
skanie wyniku zbliżonego do
podawanego w katalogach

wymaga naprawdę „ekojazdy”:
7 litrów benzyny, to minimum,
jakie należy przyjąć planując
wakacyjny wyjazd. Nieco mniej-
szy apetyt mają Diesle.

W sumie Kadjar to całkiem
miły pojazd. Niczym nadzw-
yczajnym nie różni się od konku-
rencyjnego Qashqai'a, można też
spodziewać się podobnej jakości
i trwałości. Posiadacze renówek
zapewne zostaną wierni marce
i szukając niezbyt dużego SUV-a
zdecydują się na Kadjara. ■



Luksus niejedno ma imię

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Są wakacje, pogoda nie rozpieszcza, postanowiłam więc ofiarować sobie odrobinę luksusu. Luksusowe SPA to będzie to, czego pragnie moja dusza i moje ciało. Zdecydowałam, że dojadę w wybrane miejsce Renault Talismanem. Nie do końca wiedziałam czego mogę spodziewać się po moim towarzyszu podróży, ale okazało się że spisał się doskonale.

Przedstawmy więc tego, z którym udaję się w kilkusetkilometrową podróż. To Renault Talisman 1.6 Energy dCi Initiale Paris, czyli najdroższa i najbogatsza wersja wyposażeniowa limuzyny klasy średniej. Poza nią są jeszcze dostępne inne wersje: Life, Zen i Intens. Podchodzę bliżej, w torebce mam tysiąc drobiazgów i kluczyk-kartę

(Karta Hands Free). Nie muszę go nawet wyjmować, wystarczy, że zbliżę się do samochodu, a automatycznie włączają się światła do jazdy dziennej, we wnętrzu uruchamia się oświetlenie, lusterka zewnętrzne rozkładają się, a centralny zamek automatycznie otwiera. Powtarzam ten spektakl jeszcze raz, aby lepiej przypatrzeć się



sylwetce auta. Jest dobrze. Auto wygląda niezwykle elegancko i efektownie. Żadnej przesady, żadnych zbędnych elementów. Zwracają uwagę przednie światła – mają oryginalny kształt. Tył samochodu również jest ciekawy, dzięki pomysłowemu rysunkowi tylnych świateł i zdecydowanym liniom nadwozia. Obuwie Talismana to 19-calowe felgi o niespotykanym wzorze, a kolor lakieru - brązowy Vision - jest niezwykle. Oj, to auto będzie przyciągało spojrzenia! Oczywiście stylistyka samochodu to kwestia gustu, ale mnie bardzo się spodobał i był odpowiedni do sytuacji: chciałam przez kilka dni czuć się wyjątkowo

i luksusowo. Otwieram bagażnik (właściwie sam się otwiera dzięki elektrycznie, bezdotykowo otwieranej klapie bagażnika) i wkładam torby i torebki różnej wielkości. Luz. Przestrzeń bagażowa o pojemności aż 608 l nie ogranicza mnie w żaden sposób. Wewnątrz auta umieszczam różne drobiazgi w licznych schowkach.

Siadam za kierownicą Talismana, naciskam przycisk uruchamiający silnik i już wiem, że będę musiała poświęcić kilka minut na zapoznanie się z możliwościami jakie samochód oferuje kierowcy i pasażerom. Do dyspozycji mam aż trzy wyświetlacze (zegary, 7-calowy tablet oraz →→





wyświetlacz Head-Up). Wiele opcji wyświetlanych jest właśnie na pionowym, prostokątnym ekranie przypominającym tablet. Tak rozbudowany system multimedialny to rzadkość, ale dobrze świadczy o Talismanie – mój towarzysz jest niezwykle nowoczesny.

Talisman wyposażony jest w system Multi-Sense, który steruje pozostałymi urządzeniami, podzespołami i technologiami i pozwala np. wybrać styl, w jakim chce prowadzić samochód. Do wyboru jest: komfort, sportowy, eco, neutral, a także tryb spersonalizowany. Reakcje układu



zawieszania dostosowują się do trybu jazdy. Czyli nie będę się nudzić – mogę modyfikować i dostosowywać styl, w jakim chcę prowadzić auto, do mojego nastroju i warunków jazdy. Jest także znany z innych samochodów Renault systemem 4Control – czyli system czterech kół skrętnych i amortyzatorów o zmiennej charakterystyce, który nie tylko zmienia sposób prowadzenia auta, dodaje dynamiki i pewności prowadzenia podczas jazdy, ale także sprawia, że to duże auto jest wyjątkowo zwrotne podczas manewrów w mieście. Na początek podróży wybieram tryb Comfort – wydaje mi się najbardziej odpowiedni.

Ruszam i nadal kontempluję to, co mnie otacza we wnętrzu auta, a więc: tapicerka nappa ze skóry licowej szara cieniowana, nowe zagłówki, unikalna, pokryta skórą kierownica, elementy aluminiowe i oświetlenie ambientowe wnętrza. Trochę się bawię tym oświetleniem – do wyboru jest pięć kolorów: niebieski, czerwony, zielony, w kolorze sepia lub fioletowy. Kolor przypisany jest do danego trybu jazdy, ale mogę to zmienić. No to zmieniam i mam niezłą terapię światłem, zanim jeszcze dojechałam do SPA.

Fotele – bardzo wygodne, podgrzewane, są również wentylowane, z 10 różnymi możliwościami regulacji. Ale najbardziej zainteresowała mnie funkcja masażu. Do dyspozycji mamy kilka jego rodzajów (tak dla kierowcy jak i pasażera): tonizujący, relaksujący i ledźwiowy. Poza tym można regulować prędkość zabiegu, a także siłę jego natężenia. Czuję się jak u najlepszego masażysty. Jeszcze kilka kliknięć i atmosferę w samochodzie uzupełniam odpowiednim ustawieniem klimatyzacji. Najpierw włączam tryb "clean", który ma

redukować bakterie i alergeny, a potem dopiero tryb "relaks", który zapewnia przyjemną atmosferę dzięki jonizacji powietrza. Poza tym system klimatyzacji mierzy i reguluje poziom wilgotności we wnętrzu auta. W sumie mam bardziej komfortowe warunki niż w gabinecie masażu, gdzie na ogół bywa nieco zbyt duszno. Takie udogodnienia i dbałość o kierowcę i pasażerów w samochodach klasy średniej to rzecz raczej niespotykana.

A gdyby zdarzyło się, że podczas jazdy przesadzę z relaksem i zbyt się rozmarzę, to wspomogą mnie liczni elektroniczni asystenci. Nad moim bezpieczeństwem czuwają: aktywny tempomat, kontrola pasa ruchu, czujnik bezpiecznej odległości między pojazdami, układ ostrzegania o nadmiernej prędkości z funkcją rozpoznawania znaków drogowych i kontrolą martwego pola oraz wspomaganie nagłego hamowania i światła przeciwmgłowe doświetlające zakręty. Manewry parkowania ułatwia Easy Park Assist, przednie, tylne i boczne czujniki wspomaganie parkowania, kamera cofania. Uff, a to na pewno nie są jeszcze wszystkie. W tych warunkach o silniku, osiągach trudno mi nawet mówić, bo tym razem delectowałam się komfortem podróży, nowoczesnymi technologiami i działaniem różnych systemów.

Reasumując: to auto jest jak francuska moda – zaskakuje, zadziwia, daje wiele możliwości i wiele oferuje. Warto zainwestować, by posiadać samochód o tajemniczej nazwie Talisman z „metką” Initiale Paris. Podróżowało mi się cudownie, jazda była jak pobyt w SP i po 6 godzinach wysiadłam z auta zrelaksowana, wypoczęta, wymasowana. Może nie warto wydawać już kasy na zabiegi, tylko przemierzyć kolejne kilkaset kilometrów Talismanem? ■



Silniki Diesla

cz. 4

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

Co drugi nowy samochód osobowy sprzedawany w Europie posiada silnik diesla. Popularność jednostek wysokoprężnych nie była by tak wielka, gdyby nie zaawansowane technologie, które w nich występują. Współczesny diesel jest cichy, zadowala się niewielki apetytem na paliwo, a przy tym swoimi osiąganiami potrafi zawstydzić niejednego benzyniaka.

Wszystkie te zalety okupione są skomplikowaną budową silnika, jak i jego osprzętu. Koszty produkcji tego typu jednostek są wysokie, co bezpośrednio odbija się na cenie samochodu z Dieslem. Kolejną ważną sprawą jest koszt serwisu i wysoka podatność na uszkodzenia systemu wtryskowego paliwem o wątpliwej jakości. Warunki panujące w komorze spalania podczas cykli pracy silnika stawiają inżynierom nie lada wyzwanie pod kątem wytrzymałości układu korbowo-tłokowego. Warto zauważyć, iż współczesny diesel nie może obejść się bez współpracy z turbosprężarką, nie mówiąc już o skomplikowanych systemach oczyszczania spalin bądź podzespołach eliminujących drgania takich jak chociażby koła dwumasowe lub wałki wyrówno-

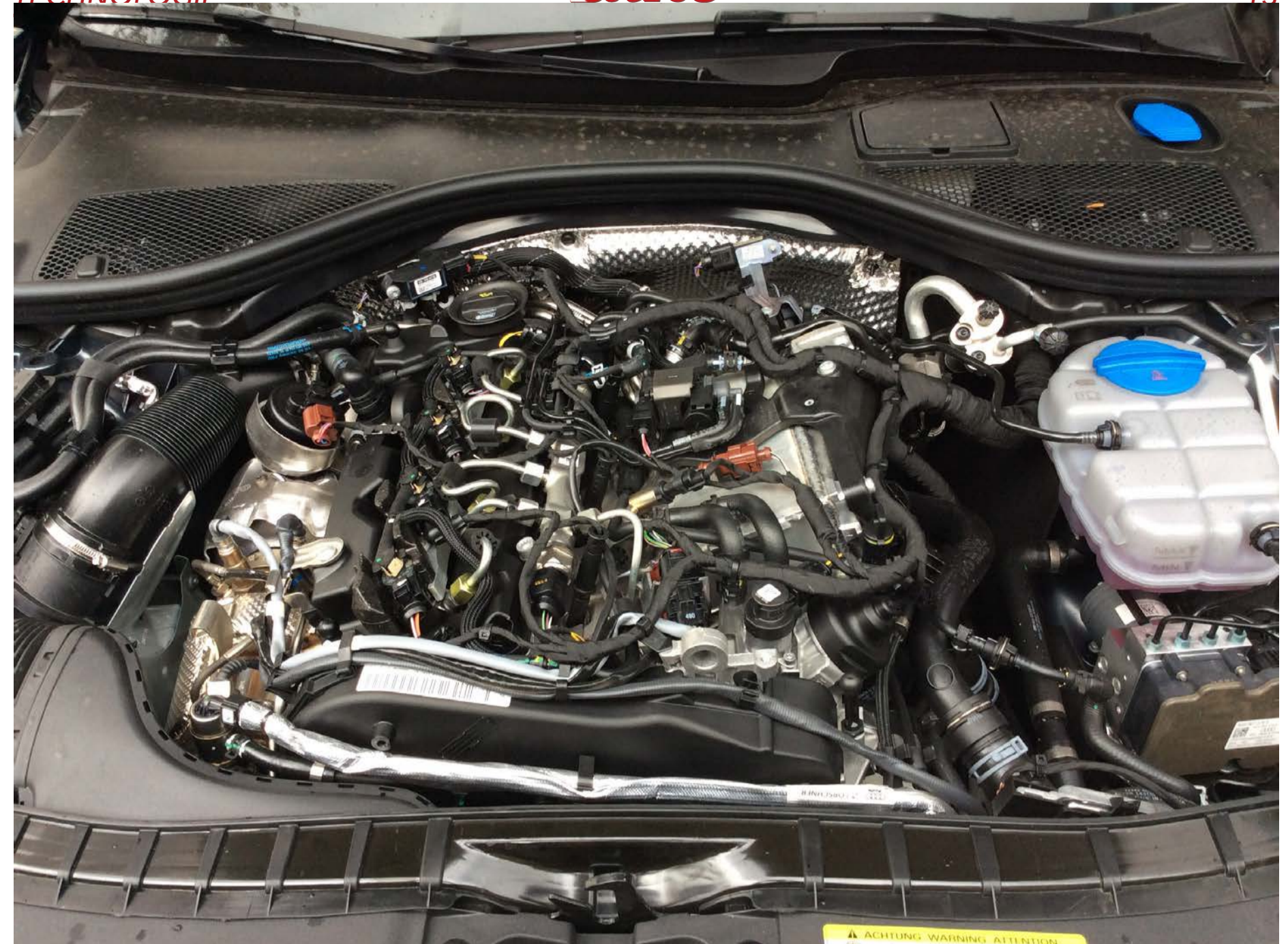
ważające. Niejednokrotnie producenci po latach stosowania określonej technologii wycofują ją ze względu na wysokie koszty produkcji lub zastrzone normy emisji spalin.

Technologia vs koszty

Znakomitym przykładem ilustrującym starcie innowacyjnej technologii z kosztami produkcji jest historia koncernu Volkswagena, który w 1999 roku wprowadził na rynek pierwszy silnik Diesla z pompowtryskiwaczami do modelu Lupo (o rozwiązaniu tym pisałem w poprzednich numerach iAuto). Wówczas układ wtryskowy oparty na tym systemie był w stanie zapewnić ciśnienie wtrysku na poziomie 2050 bara, podczas gdy konkurencyjny common rail pierwszej generacji dochodził do około 1400 bar. Świetlana przyszłość samo-

chodów osobowych z jednostkami wysokoprężnymi o bezpośrednim wtrysku opartymi na pompowtryskiwaczach wydawała się być bezdyskusyjna.

Jednak wyścig technologii układów wtryskowych przynosił kolejne generacje systemów, więc ciśnienia wtrysku rosły komplikując przy tym budowę poszczególnych podzespołów. Wtryskiwacz, by zapewnić wydajne spalanie, musiał dozować paliwo w poszczególnych, ściśle określonych fazach. W systemach typu common rail dzielenie wtrysku na kilka etapów nie stanowiło problemu, jednak pompowtryskiwacze uzależnione od sterowania przez krzywki wałka rozrządu nie radziły sobie już tak dobrze z tym procesem. Chwilowo sytuację poprawiło zastosowanie elementów pie-



To zdjęcie w pełni tłumaczy dlaczego współczesny diesel tyle kosztuje (zakup - serwis) oraz w jak dużym stopniu jest skomplikowany. Audi A6 2.0 TDI ultra.

zoelektrycznych w obu systemach. W dużym uproszczeniu można powiedzieć, iż stos piezoelektryczny zabudowany we wnętrzu wtryskiwacza, sterował otwarciem dysz przez zmianę swej długości. Pozwoliło to na zwiększenie precyzji dawkowania paliwa i osiągnięcie ciśnienia wtrysku przekraczającego 2000 bar dla układów common rail. Właśnie takimi parametrami charakteryzował się wprowadzony w 2003 roku common rail trzeciej generacji. Diesle pracujące w oparciu o ten system stały się naprawdę ciche, a kultura ich pracy potrafiła zadziwić niejednego entuzjastę benzynowego silnika. Wielką zaletą systemu com-

mon rail w stosunku do układu wyposażonego w pompowtryskiwacze, była niezbyt skomplikowana budowa układu paliwowego zdolnego do szybkiej adaptacji w silniku, co w znaczącym stopniu obniżało koszty produkcji samej jednostki. Analogiczny motor wyposażony w pompowtryskiwacze musiał dodatkowo posiadać układ sterowania zintegrowany z wałkiem rozrządu co znacznie komplikowało budowę jego głowicy. W konsekwencji wzrosły koszty produkcji silnika.

Ekolimit, czyli koniec pompowtryskiwaczy

Pomimo tego, iż kolejne generacje systemów opartych na

pompowtryskiwaczach osiągały już ciśnienia wtrysku paliwa rzędu 2200 – 2400 barów, to piętroszyły się trudności ze spełnieniem wyśrubowanych limitów emisji szkodliwych substancji. Jak już wcześniej wspomniałem, dzielenie dawki wtrysku na wiele faz, to warunek konieczny, by silnik Diesla spełniał współczesne eko-normy. W układach z pompowtryskiwaczami podstawowym problemem jest krzywkowy napęd z wałka rozrządu, praktycznie uniemożliwiający realizację wtrysku wieloetapowego. Natomiast najnowsze systemy common rail potrafią podzielić fazę wtrysku aż na dziewięć cykli. →→

Problemy ze spełnieniem coraz bardziej rygorystycznych norm emisji spalin spowodowały, że Volkswagen zaczął odchodzić od stosowania układów z pompowtryskiwaczami zastępując je „ekologicznym” common railem. Co nie zmienia faktu, że od czasu do czasu pojawiają się doniesienia o powrocie do tej technologii w bardziej dopracowanej formie.

Diesel – czy warto...

Obecnie praktycznie wszystkie nowe samochody osobowe, bez względu na producenta,

oferują Diesle właśnie z układami typu common rail. Współczesny samochód z silnikiem wysokoprężnym pod maską w niczym nie przypomina kopiącego ropniaka sprzed ćwierćwiecza. Kultura pracy, wysoki moment obrotowy dostępny w niskim zakresie obrotów silnika - zwłaszcza jednostek o średniej i dużej pojemności skokowej - potrafi zaskoczyć niejednego fana motoryzacji. Wadą wciąż pozostaje skomplikowana budowa silnika i jego osprzętu, a co za tym idzie wysokie koszty serwisu. W przypadku

silników małolitrażowych wątpliwości już teraz mogą budzić limity przebiegu, jakie jednostki te będą osiągać oraz ich wysoka awaryjność. Wiele problemów z Dieslami wiąże się z jakością paliwa, pracą systemów oczyszczających spaliny, jak i naprawami wynikającymi z bagatelizowania zaleceń serwisowych. Decydując się na zakup samochodu z silnikiem wysokoprężnym, warto przemyśleć wszystkie za i przeciw... Niezdecydowanym zalecam pozostać w bliskiej przyjaźni z silnikiem benzynowym. ■



Zamaskowana technologia bawarskiego BMW nie zdradza innowacyjnych rozwiązań. Dwie turbosprężarki pomagają dieslowi o pojemności dwóch litrów na osiągnięcie mocy 230 KM, limit mocy do niedawna dostępny tylko dla benzyniaka...



-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/

Wymiana rozrządu

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

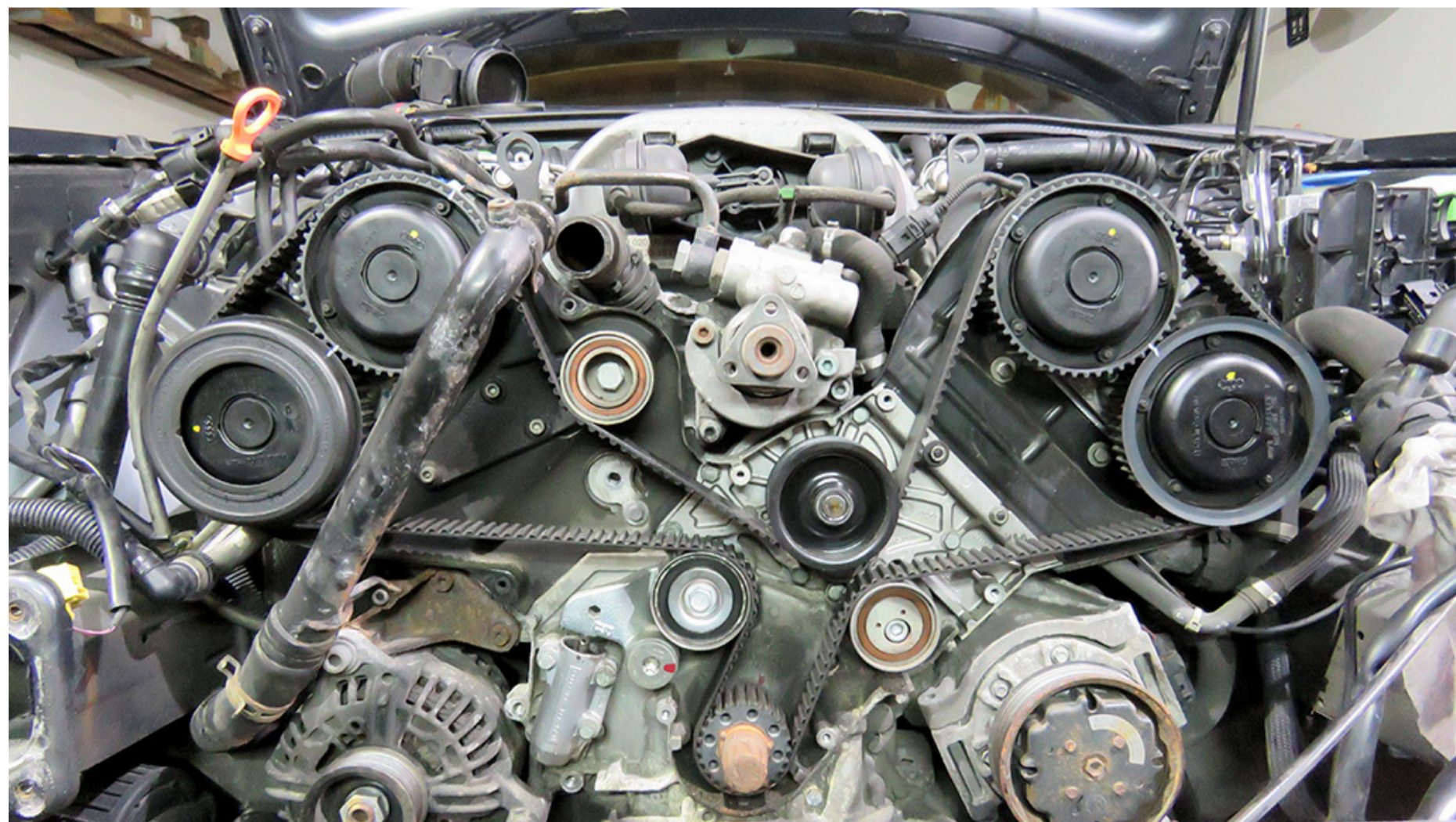
Bez wątplenia jedną z najbardziej kosztownych i czasochłonnych okresowych czynności serwisowych jest wymiana paska rozrządu. Z mojego doświadczenia wynika, iż klienci w większości przypadków bagatelizują termin tej operacji tłumacząc to faktem, że skoro silnik pracuje bez zarzutu... to może w następnym roku? Często też po prostu o niej zapominają, choć zdarzają się wyjątki...

Tym razem na warsztat trafił 6-cylindrowy silnik benzynowy w układzie V o pojemności 3.0 litra zamontowany pod maską Audi A4. Właściciel niespełna 3 tygodnie temu kupił ten samochód, ale ma spore wątpliwości, czy pasek rozrządu był już wymieniany czy też nie. No więc, by spać spokojnie, zlecił naprawę. Dodatkowo rozszerzył zakres o wymianę oleju, filtrów, świec zapłonowych, paska napędu klimatyzacji i pompy wspomagania.

Zakres naprawy.

W rozmowie z nim zwróciłem uwagę, że aby właściwie ustawić rozrząd należy posłużyć się blokadami wałków rozrządu i wału korbowego. Montaż pierwszego zestawu blokad wymaga ściągnięcia pokryw zaworowych więc warto niejako przy okazji wymienić uszczelki tych pokryw.

Po przedstawieniu zakresu prac, jakie wymusza wymiana zestawu rozrządu, klient bez zbędnej polemiki zdecydował się na wymianę pompy cie-



czy układu chłodzenia jak i termostatu. Dostęp do tych dwóch podzespołów będzie możliwy dopiero po zdjęciu paska rozrządu więc moim obowiązkiem jest poinformowanie klienta o tym fakcie. W tym modelu Audi wymiana paska rozrządu wiąże się z demontażem przedniej części nadwozia, więc jest okazja, by przyjrzeć się z bliska innym podzespołom.

Jazda próbna.

Doświadczenie podpowiada, iż przed naprawą zawsze warto znaleźć czas na przejażdżkę z klientem. Jest ku temu wiele powodów. Podstawa to ogólna ocena stanu samochodu, pracy silnika, zawieszania i skrzyni biegów w obecności właściciela. Podczas takiej jazdy ujawnia się wiele problemów - warto również obserwować, jak prowadzi właściciel i czy jego technika jazdy nie przyczynia się do uszkodzenia pojazdu (zwłaszcza podczas napraw związanych z układem napędowym).

Wymieniamy rozrząd.

Wymiana przebiegła bez większego problemu, choć pochłonęła około 7 godzin pracy. Przy okazji

udało się zaobserwować i zweryfikować miejsce wycieków oleju silnikowego (okolice miski olejowej).

Jak widać na zdjęciach pasek rozrządu to element, którego kluczowym zadaniem jest synchronizacja pracy wałków rozrządu i wału korbowego. Zapewnia on również napęd pompy cieczy chłodzącej, więc prawidłową pracę układu chłodzenia. Obecnie konstrukcja większości silników zarówno benzynowych, jak i Diesli, wymusza napęd pompy cieczy chłodzącej właśnie poprzez pasek rozrządu. W przypadku silnika wysokoprężnego pasek rozrządu niejednokrotnie przekazuje napęd pompie wysokiego ciśnienia układu wtryskowego. Oczywiście niezbędne do prawidłowej pracy układu rozrządu są wszelkie rolki napędowe, napinające jak i tłumiki hydrauliczne drgań paska. Znaczenie paska napędzającego układ rozrządu trudno przecenić, a jego zerwanie najczęściej prowadzi do poważnego uszkodzenia jednostki napędowej. I chociaż wymiana do tanich nie należy, to przestrzeganie terminów wymiany paska rozrządu jest konieczne. W tym przypadku reguła: lepiej zapobiegać, niż leczyć jest szczególnie zasadna. ■



Koniec historii, początek legendy

OPRACOWAŁ: MIROŚLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: YAMAHA



króluje w swojej kategorii. W polskich salonach są egzemplarze tego klasycznego, japońskiego motocykla w cenie od 39 999 zł. Dla chętnych jest też wersja żółto-czarna stworzona na 60-lecie Yamaha.

Sportową inspiracją seryjnej XJR1300 jest wersja Racer, wzbogacona o karbonowe owiewki i kierownicę typu clip-on, którą do końca tego roku można nabyć w cenie od 44 999 zł.

Wraz z końcem tego roku do przeszłości odchodzą motocykle-ikony Yamahy. Pożegnamy XJR1300 i jej sportowego brata XJR1300 Racer, a także produkowaną od przeszło 35 lat Yamahę SR400. Napędzane chłodzonymi powietrzem silnikami, klasyczne motocykle Yamahy staną się legendą w związku

z nowymi regulacjami prawnymi EU. Tylko do końca tego roku europejscy klienci mają szansę zdobycia jednego z tych klasyków.

XJR1300 to ikona segmentu Sport Heritage. Wyposażona w 4-cylindrowy, rzędowy, chłodzony powietrzem silnik o największej pojemności w klasie,

Również produkowana od przeszło 35 lat SR400 znikaj z rynku. Ten prosty, zwinnie, jednocylindeowiec zainspirował tysiące osób na całym świecie do zbudowania na jego bazie własnych customów. Dziś każdy, kto myślał o posiadaniu własnej SR, może ją do końca tego roku kupić w cenie od 23 999 zł.



Papamobile na ŚDM

W Krakowie trwają Światowe Dni Młodzieży, podczas których Papież Franciszek poruszał się będzie – obok tramwaju – także Papamobile, czyli specjalnie przystosowanym samochodem. Będzie nim biało-perłowy Isuzu D-Max, który przyleciał z Armenii wizytowanej przez Papieża w czerwcu. Przewozem auta samolotem C-130 Herkules zajęli się wojskowi z bazy wojskowej w Powidzu.

Papieskie Isuzu D-Max zostało zbudowane pod koniec 2014 roku przez filipińską spółkę Gencars Inc. przed wizytą Ojca Świętego w tej części kontynentu. Auto w wersji z podwójną kabiną, zostało pozbawione tylnej części dachu oraz ścian bocznych. Tylne drzwi zostały zastąpione platformą połączoną z skrzynią ładunkową. Otwartą przestrzeń wykończono eleganckimi tkaninami, zamontowano fotele, wykonany z białej włoskiej skóry i ozdobiono papieskim herbem. Zamontowano dodatkowe poręcze i uchwyty pozostawia-



jąc funkcjonalność tylnych drzwi. Całość zamyka tylko szczątkowy szklany dach chroniący przed deszczem, ponieważ Franciszek chciał poruszać się w otwartym samochodzie.

Oprac. Maciej Rzońca



Z wizytą u Minosa

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: MARCIN „ORZECH” ORZECZOWSKI

Trzy godziny samolotem i lądujemy na Krecie. Po co na Krecie?

Například dlatego: „Muszę powiedzieć, że czegoś tak pięknego i osobliwego, jak Kreta nie widziałem nigdzie na świecie, choć zwiedziłem wszystkie znane kraje. Tak jak morze pędzi ku lądowi

błyskotliwą pianę, a banieczki jej lśnią wszystkimi kolorami tęczy, i tak jak muszelki małży błyszczą perłową macicą, tak lśniła i błyszczła Kreta. Radość życia i uciecha nigdzie nie są tak bezpośrednie, a ludzie tak kapryśni,

jak na Krecie. Nikt nie godzi się tam, by robić coś innego niż to, co mu się w danej chwili podoba, tak że trudno z nimi wymieniać przyrzeczenia i zawierać układy, ponieważ co chwila decydują się na coś innego. (...) Także →→





sztuka ich jest dziwna i kapryśna i każdy malarz maluje, jak mu się podoba, nie troszcząc się o żadne reguły, z zamiłowaniem jedynie do tego, co w jego własnych oczach jest piękne. (...) Budowle ich nie są wielkie i potężne jak świątynie i pałace w innych krajach, lecz przy budowie dążą oni do wygody i luksusu, nie dbając o zewnętrzny wygląd swoich budynków. Lubują się w czystości. Okienne kraty wpuszczają u nich powietrze do wnętrza izb, a w domach ich są liczne łazienki, gdzie za przekręceniem kranu w lśniące wanny spływa ze srebrnych rur zimna i gorąca woda. Także w ustępach płynie z szumem woda, splukując muszle do czysta. Nigdzie nie widziałem takiego luksusu jak w domach na Krecie, i to nie tylko w domach bogaczy i możnych, ale u wszystkich, którzy nie mieszkają w porcie, gdzie gnieźdzą się cudzoziemcy i robotnicy portowi." Tak opowiadał o Krecie lekarz i podróżnik w powieści Miki Waltari „Egipcjanin Sinuhe”.

Do tego jeszcze można do-



żyć labirynt zaprojektowany przez Dedala i mitycznego Minotaura, aby mieć sprawdzić, co z tych opowieści, bajek i mitów ze starożytności znajdziemy w XXI wieku na piątej wyspie Morza Śródziemnego. Trzy górskie szczyty powyżej 2 tysięcy metrów, góry, wąwozy i doliny, skaliste wybrzeża i piaszczyste plaże. Klimat śródziemnomorski, ale też kontynentalny i afrykański, czyli latem jest naprawdę ciepło. Wzdłuż północnego wybrzeża Krety pomiędzy Chanią i Heraklionem ciągnie się autostrada. Warto nią przejechać

dla niezwykłych krajobrazów. Warto też zapaść się w drogi i dróżki południowego wybrzeża Krety, też jest co oglądać.

Specjalista od dziwnych i nietypowych kaprysów silników samochodowych, na co dzień pracujący w Power Factory, Marcin „Orzech” Orzechowski, wybrał się na Kretę na urlop. Przez dwa tygodnie poszukiwał smaków kuchni kretańskiej, śladów historii, pięknych widoków i relaksu. Co znalazł? Wszystko. A do tego jeszcze to, co interesuje go najbardziej. Czyli samochody.





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



Ubezpieczenia Finansowe



Ubezpieczenia Zdrowotne



Ubezpieczenia Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia Nieruchomości



Ubezpieczenia Oszczędnościowo - Inwestycyjne

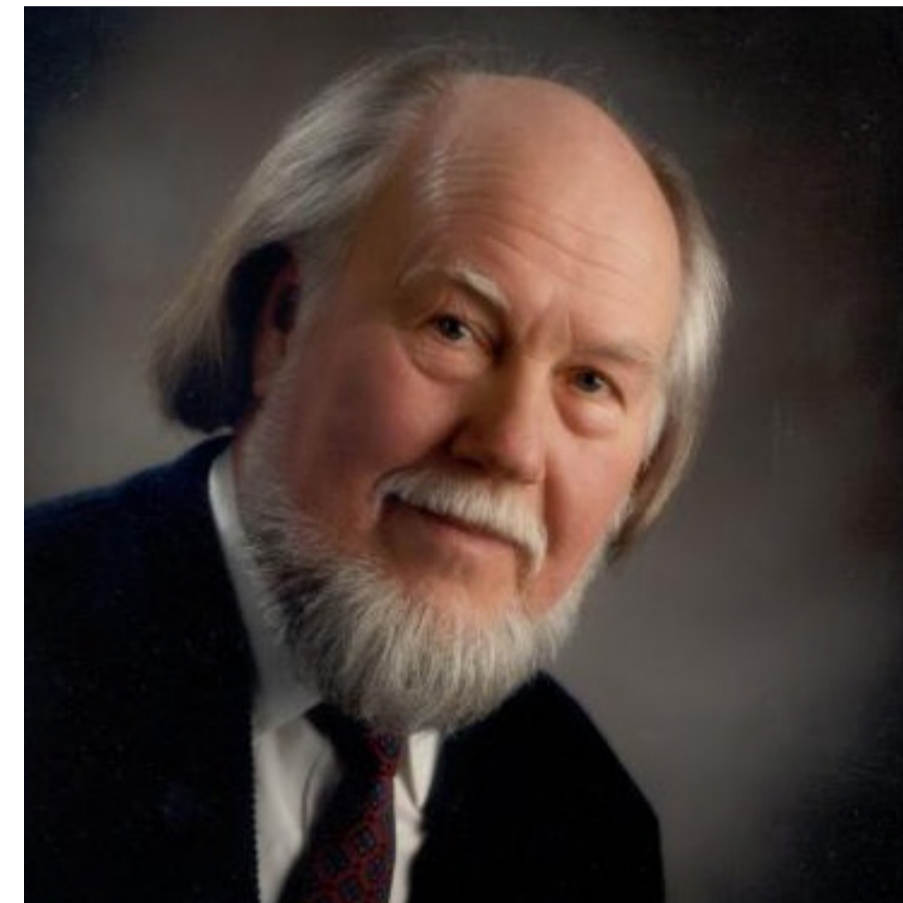


Ubezpieczenia Turystyczne

Wydarzenia i rocznice: lipiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Uratował życie co najmniej miliona osób



niejsze auto". Natomiast prawdziwym „idee fixe”, nadrzędnym celem stawianym przed konstruktorami były (i w Volvo, mam nadzieję, jest tak nadal) względy bezpieczeństwa pasażerów pojazdu. Nie znaczy to oczywiście, że względy estetyczne były pomijane.

17 lipca 1920 roku w szwedzkim Härnösand urodził się Nils Ivar Bohlin. Będąc 19-latką uzyskał w rodzinnym mieście dyplom inżyniera. W 1942 roku rozpoczął pracę w przedsiębiorstwie SAAB, zajmującym się wówczas produkcją samolotów wojskowych. Jego zajęciem były prace nad systemem katapultowania fotela pilota. Do ekipy Volvo dołączył w 1958 roku jako specjalista od spraw bezpieczeństwa.

Szwedzki przemysł motoryzacyjny kojarzy się z dwoma markami samochodowymi – Volvo i (nieistniejący już, niestety) Saab. Samochody tych marek były (są) w jakimś względzie specyficzne, gdyż projektantom jakoś nigdy nie zależało na wygranych w plebiscytach na „najpięk-

Do 1959 roku, jeśli w ogóle były stosowane jakiegokolwiek pasy bezpieczeństwa w transporcie lądowym czy powietrznym (w samolotach raczej nie), były używane pasy dwupunktowe, czyli takie, jakich używamy podczas standardowego lotu pasażerskiego lub w dalekobieżnych autobusach, czyli z kłamrą na brzuchu. Standardem były jedynie w sportach samochodowych. Spełniały one w jakiś sposób swoją rolę podczas niewielkich kolizji, jednak przy poważnych zdarzeniach drogowych bardziej służyły zatrzymaniu



zwołk we wraku pojazdu, niż ochronie życia pasażerów. Generalnie trzymały ciało w jednej, poziomej linii, co przy gwałtownym zderzeniu kończyło się poważnymi obrażeniami, a w rezultacie śmiercią.

Bohlin po roku pracy w Volvo przedstawił jej efekty w postaci trzypunktowych pasów bezpieczeństwa. Najważniejszymi zmianami było przeniesienie kłamry poza obrys ciała i dołożenie drugiego pasa biegnącego od →→

obojczyka, po skosie w dół. W rezultacie ciało było lepiej przytrzymywane do fotela w momencie zderzenia oraz znacząco zwiększyła się powierzchnia pasa przylegającego do ciała. Wyniki testów były tak dobre, że Volvo natychmiast wprowadziło ten wynalazek do produkowanego przez siebie modelu PV544, chociaż standardem wyposażenia stały się dopiero osiem lat później. Wynalazek został opatentowany (nr 3.043.625), ale szwedzki producent zezwolił wszystkim innym producentom samochodów na świecie na nieodpłatne jego wykorzystanie. Trzypunktowe pasy uznawane są

obecnie za jeden z najważniejszych wynalazków dotyczących bezpieczeństwa pasażerów w całej historii motoryzacji. Szacuje się, że od ich wprowadzenia do użytku uratowanych zostało życie ponad miliona osób. Są jednak nieco złośliwe – w dodatku nie pozbawione całkowicie racji – opinie, że pasy przyczyniły się także do nieokreślonej



nej ilości zdarzeń śmiertelnych. A to za sprawą zbyt brawurowej jazdy kierowców przekonanych o cudownych właściwościach ochronnych tychże pasów. Amerykański urząd National Highway Traffic Safety Administration oszacował, że tylko na terenie USA pasy bezpieczeństwa ratują rocznie życie aż 11 tysięcy osób!

Prawo Volkswagena

Od kilku miesięcy znany jest skandal związany z koncernem Volkswagena, który po prostu okłamał swych klientów podając nieprawdziwe dane dotyczące zużycia paliwa oraz poziomu

emisji spalin swoich samochodów (dotyczy to także pojazdów innych marek wchodzących w skład koncernu). W USA oszustwo będzie kosztowało Volkswagena miliardy(!) dolarów. Niestety, europejscy oszukani nie mogą – póki co – liczyć na pełne odszkodowanie i zobowiązanie odkupienia auta, jeśli byłaby taka wola nabywcy. Jedynie na tzw. „naprawę”, czyli przeprogramowanie komputera, co nie wiąże się jednak z rzeczywistym ograniczeniem różnych szkodliwych emisji czy zmniejszeniem zużycia paliwa. To niewątpliwie największy kryzys w historii firmy, która w niezwykle sposób przez dziesięciolecia była chroniona przez Państwo Niemieckie...

Wcale nie chodzi tutaj o okres przed II wojną światową, gdy Hitler zarządził masową pro-

dukcję samochodów osobowych. Jak wiemy, takowa rozpoczęła się dopiero po klęsce III Rzeszy. Natomiast w lipcu 1960 roku rząd Niemiec uchwalił tzw. Volkswagen Act, czyli (bezprecedensową) ustawę uniemożliwiającą przejęcie Volkswagena przez... kogokolwiek – obcy kapitał, konkurencję. Ustawa przekształciła firmę w spółkę giełdową, ale zastrzegła, że po 20 procent udziałów będzie miało Państwo oraz kraj związkowy Dolna Saksonia, gdzie leży Wolfsburg z zakładami VW. Ponadto żaden akcjonariusz nie mógł dysponować w radzie nadzorczej czy wal-

nym zgromadzeniu akcjonariuszy większym niż 20 proc udziałem głosów, nawet gdyby de facto posiadał większy pakiet akcji.

Ustawa przetrwała blisko pół wieku. Dopiero w 2007 roku Trybunał Europejski orzekł, że Volkswagen Act narusza unijną zasadę swobodnego przepływu kapitału. Wyrok zapadł jednak po trzech latach od wniesienia skargi do Trybunału przez Komisję Europejską. Przewidując jak zakończy się cała historia akcje Volkswagena zaczęła skupować firma... Porsche. Obecnie w „giełdowym portfelu” Porsche jest ponad 50 proc akcji VW.

Najbrzydszy samochód świata

27 lipca 1990 roku zakończono produkcję „najbrzydszego samochodu świata”, bo takie określenie zyskał Citroen 2CV. Cóż, piękny może nie był, ale miał w sobie to „coś” skoro produkowano go przez 41 lat w liczbie ponad pięciu milionów sztuk. Co więcej, obok wieży Eiffla, 2CV stał się wręcz francuską ikoną, samochodem kultowym.

Andre Citroen, francuski inżynier i przemy-

słowiec, założył fabrykę samochodów po I wojnie światowej, stając się pierwszym (poza USA) masowym producentem aut. W połowie lat 30-tych pojawił się pomysł na skonstruowanie jak najprostszego w budowie i jak najtańszego w produkcji samochodu. Jak to określono, miały to być „cztery koła z parasolem”. Dyrektor generalny Pierre Boulanger sprecyzował swe oczekiwania →





w dość oryginalnym zdaniu - „chcę, aby w aucie mogły wygodnie pomieścić się cztery osoby wraz z koszykiem zawierającym 60 jaj i by podczas jazdy z prędkością 50 km/godz nie zrobiła się jajecznicą”.

Prototyp samochodu gotowy był w 1938 roku, a do wybuchu II wojny światowej wyprodukowano próbną partię 250 sztuk. Wszystkie te auta (z wyjątkiem jednej sztuki oraz dokumentacji technicznej, które ukryto) zostały zniszczone w 1940 roku przez Francuzów, by nie wpadły w ręce Niemców.

Po zakończeniu II wojny światowej szybko powrócono do przedwojennego projektu, który w zrujnowanej Francji dawał szansę na szybkie uruchomienie produkcji przy bardzo ograniczonym dostępie do surow-

ców. Premiera 2CV odbyła się podczas Salonu Samochodowego w Paryżu w 1948 roku, a kilka



miesiący później – już w 1949 roku – rozpoczęto jego seryjną produkcję.

Nazwa 2CV, to francuskie słowa „Deux Chevaux Vapeur”, czyli „dwa konie parowe (od pary wodnej). Skąd „konie parowe”? Otóż, tak daawno temu w krajach anglosaskich określano moc silników (parowych), później „konia parowego” zastąpiono „koniem mechanicznym”. W powszechnym użyciu pozostało jednak angielskie określenie „horse power” (HP), i być może przyda się wiedza, że tak naprawdę 1 HP = 1,0139 KM.

Oczywiście, powojenny 2CV miał dużo mocniejszy, bo 9-konny silnik o pojemności 374 cm³. Masa pojazdu wynosiła niewiele ponad 500 kg. Samochód nie oferował rewelacyjnych osiągnięć. Był po prostu bardzo wytrzymałym, niezawodnym, żywotnym pojazdem z płóciennym dachem, bez wewnętrznej tapicerki, z siedzeniami z rurek obciągniętych płótnem. Nie oferował żadnych luksusów, ale i tak zyskał wielką popularność. Jedną z niewielu mocnych stron 2CV były świetne hamulce.

Ostatnie dwa lata produkcji 2CV realizowano w fabryce Citroena w portugalskiej miejscowości Mangualde. Ostatni egzemplarz zjechał z taśmy o czwartej po południu 27 lipca 1990 roku.

Citroen 2CV zyskał kinową sławę za sprawą udziału w filmie o agencji 007 „Tylko dla Twoich oczu” z Rogerem Moorem oraz serii francuskich komedii o żandarmie w Saint-Tropez, w których szaloną jazdą 2CV popisywała się nie mniej szalona zakonnica. ■

iauto^{polska}

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