

iauto ^{polska}

Numer 58, 11 stycznia 2017



Ten temat powraca niczym bumerang. Latem i zimą, wiosną i jesienią kolejne kolizje czy wypadki drogowe pokazują, że umiejętności kierowców są... no, cóż, nie powalają. Zimą szczególnie widać, że całkiem duża grupa kierowców uważa, że pierwszy śnieg oznacza zakaz przekraczania 30 km/h, inni z kolei, mamrocząc brzydkie wyrazy, usiłują ominąć ruchome przeszkody drogowe. Ciekawe, że i jedni, i drudzy mogą jeździć samochodami całkiem nowymi, niezbyt nowymi i wyraźnie starymi. Na naszym profilu "fejsbukowym" udostępniliśmy zapis video takich właśnie zachowań. Szczęśliwie tym razem obyło się bez ofiar.



A przecież samochody stają się coraz łatwiejsze w prowadzeniu. Producenci od lat bardzo się chwala najróżniejszymi urządzeniami, układami, systemami i konstrukcjami, które poprawiają bezpieczeństwo. Niektóre pomagają w utrzymaniu stabilnej jazdy, w skuteczniejszym hamowaniu czy pokonywaniu zakrętów, inne zabezpieczają ludzi jadących samochodem, który uczestniczy w drogowym nieszczęściu. Im samochód droższy, tym systemy doskonalsze, skuteczniejsze. Wielu posiadaczy tych nowoczesnych i drogich samochodów wierzy w zapewnienia marketingowe i zakłada, iż płacąc kilkaset tysięcy za samochód "full option" kupuje naprawienie każdego błędu w prowadzeniu auta. Niektórzy idą dalej i sądzą, że płacą z prawo do bezmyślności.

Drugą stroną tego medalu są nikłe umiejętności kierowców. Współczesny samochód nie wymaga znajomości techniki jazdy (bo ma "systemy") a kursy na prawo jazdy uczą jedynie zdania egzaminu. I co z tego, że setki kierowców poznają możliwości samochodu i własne ograniczenia startując w różnego rodzaju zawodach, cóż z tego, że setki kierowców uczestniczą w kursach doskonalenia techniki jazdy, cóż z tego, że auta wybaczą wiele błędów, skoro łańcuch jest tak mocny, jak jego najslabsze ogniwo. A tym ogniwem są miliony kierowców, których szkolenie ogranicza się do kursu na prawo jazdy...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Fiat Tipo – str. 4



Top 10

Top 10 Bartosza Ławskiego - str. 8



Babskie Gadanie

Stąd do przyszłości - str. 20

Eksploatacja

Zimowa weryfikacja – str. 24

Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 26



Historia

Sto lat w konserwie - str. 32

Sport

Dakar w fotografii - str. 34

Motul Królewski Winter Cup - str. 40



Patronat iAuto

Mad Cat's Garage - str. 44



Kalendarium

Kalendarium - str. 47



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niebawem na polskim rynku pojawi się Fiat Tipo w wersji hatchback i station wagon (kombi), ale dziś o klasycznej wersji sedan. Wydawać by się mogło, że ten typ nadwozia jest od kilku lat w odwrocie, ale Tipo w tej wersji budziło spore zainteresowanie. A poza tym to auto użyteczne, praktyczne i funkcjonalne.

Na razie na polskim rynku mamy do dyspozycji Tipo w wersji sedan. To auto zaprojektowane we Włoszech (a my lubimy włoski styl, dobrze nam się kojarzy). Samochód wygląda bardzo dobrze, choć nie po to został stworzony, by szokować designem, super wyposażeniem i elektronicznymi gadżetami. Tipo ma jednak wszystko, co kierowcy ceniącemu komfort jest potrzebne.

Typo wygląda nowocześnie. Najbardziej spodobała się nam tylna część nadwozia – cechuje ją lekkość i wyrafinowane, zwracają uwagę błyszczące obramowania lamp. Dopełnieniem tylnej części jest wbudowany spojler. Całość naprawdę wygląda więcej niż

dobrze. Tipo to auto dla 5 osób. W wersji sedan ma 4,5 m długości, 1,78 m szerokości i 1,48 m wysokości, a rozstaw osi wynosi 2640 mm. Te wymiary sprawiają, że wnętrze jest przestronne, a uzupełnia je naprawdę duży bagażnik o pojemności 520 litrów. A to bardzo ważny element i atut dla odbiorców tego samochodu. We wnętrzu zwraca uwagę tablica rozdzielcza w kształcie półksiężyca. Przydatne i praktyczne są również liczne schowki różniące się kształtem i pojemnością. Łatwo dostępne dla kierowcy i pasażerów wnęki pozwalają pomieścić osobiste drobiazgi, smartfony, butelki, monety i wiele innych rzeczy. Kokpit nie szokuje luksusem, raczej prostotą; takie było założenie projektantów



– jak najwięcej, za jak najmniejszą cenę. A jak ma być tanio, to momentami musi być nijako i mało komfortowo. Tipo – podobnie jak nowa generacja Fiatów – to auto ergonomiczne i łatwe w obsłudze. Czytelne wskaźniki czy obsługa komputera pokładowego są wzorowe i znajdują się dokładnie tam, gdzie się tego oczekuje. Duża, przednia szyba zapewnia doskonałą widoczność, trochę gorzej jest z widocznością o tyłu.

Co proponuje Tipo za stosunkowo niewielką cenę? Sporo, ponieważ w podstawowej cenie oferuje liczne, pomysłowe rozwiązania ułatwiające życie zarówno kierowcy, jak i pasażera. Jest więc innowacyjny system Uconnect z dotykowym, 5-calowym ekranem, sterowanie głosowe, gniazdo Aux i wejście USB z obsługą iPod, przyciskami na kierownicy i - na zamówienie - kamerą cofania oraz zintegrowaną nawigacją TomTom. →→





O bezpieczeństwo dba 6 poduszek powietrznych (przednie, kurtyny i boczne), ABS z elektronicznym korektorem siły hamowania (EBD-Electronic Brake Distribution), światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów oraz (wymuszony regulacjami unijnymi) system monitorowania ciśnienia opon (TPMS). Ponadto, w zależności od wersji wyposażenia, dostępne są czujniki parkowania, tylna kamera cofania, czujnik zmierzchu, deszczu oraz tempomat. Na uwagę w Fiacie Tipo zasługuje system ESC (Electronic Stability Control), który włącza się kiedy stabilność samochodu jest zagrożona.

Podróżowało się nam Tipo bez zarzutu – trudno na cokolwiek narzekać, a pochwalić warto np. dobry komfort i bezpieczne prowadzenie oraz doskonałą, manualną skrzynię biegów. Podstawowa jednostka benzynowa 1.4 16V o mocy 95 KM, to silnik raczej dla tych, co większość czasu podróżują po mieście. Fiat Tipo sedan dostępny jest w Polsce w czterech poziomach wyposażenia: Tipo, Pop, Easy, Lounge. Otwierająca cennik wersja Tipo, wyposażona jest w silnik benzynowy 1,4 o mocy 95 KM połączony z 6-biegową manualną skrzynią biegów. Bogate wyposażenie standardowe tej wersji zawiera już m.in. klimatyzację, radio z portem USB, centralny zamek sterowany z pilota w kluczyku, elektrycznie sterowane szyby przednie oraz elektrycznie wspomagany układ kierowniczy z dwoma trybami pracy wraz z dwupłaszczyznowo regulowaną kolumną kierownicy. Tak wyposażony Fiat Tipo w premierowej cenie został wyceniony na 42 600 zł. Najdroższa wersja Tipo kosztuje około 70 tysięcy - konkurenci czasem startują z tego pułapu. Warto rozważyć tę propozycję Fiata albo poczekać na nie mniej udane wersje hatchback oraz kombi. ■



subiektywny TOP 10

BARTOSZA ŁAWSKIEGO

Zainspirowany wyborem Naczelnego postanowiłem dokonać własnego. Przyjąłem jasne i proste kryterium – w moim „Top 10” znajdą się wyłącznie te samochody, które absolutnie musiałbym mieć... w kolekcji (gdyby, oczywiście, było mnie stać na jej stworzenie). No i utknąłem na dłużej – najchętniej stworzyłbym kilka takich list... Top 10 samochodów amerykańskich, francuskich, niemieckich (z osobnym dla samych Mercedesów) i tak dalej. Z konieczności więc poniższa lista jest mocno wrywkowa. Tak, to są samochody, które musiałyby znaleźć się w moim garażu. Ale nie sądzę, żeby pozostały tam długo bez towarzystwa.



1

Wilys MB Jeep – samochód, który wygrał II wojnę światową. Może nie aż tak, ale z całą pewnością znacznie się do tego przyczynił. Żeby było śmieszniej, nie była to konstrukcja Wilysa, tylko Bantama, a Jeep to nie była marka, tylko sloganowa nazwa tego pojazdu. Jego oficjalna nazwa brzmiała U.S. Army Light Utility Truck, ¼ ton, 4x4, General Purpose – czyli lekki pojazd ciężarowy ogólnego przeznaczenia. Ogólne przeznaczenie sprawiło, że Jeepy obecne były na wszystkich frontach służąc we

wszystkich armiach alianckich. W sumie w latach 1941-45 Bantam, Wilys i Ford natłukły ich prawie 650 tys. Używano ich jako pojazdów łącznościowych, sanitarek, samochodów dyspozycyjnych, a nawet jako lekkich pojazdów bojowych – brytyjski Special Air Service stworzył specjalną, pustynną wersję uzbrojoną w cztery karabiny maszynowe. Lekkie i szybkie, Jeepy LRDG (Long Range Desert Group) siały spustoszenie na niemieckich i włoskich lotniskach, pojawiając się znikąd i rów-

nie błyskawicznie znikając po zniszczeniu wszystkiego wokół. Po wojnie demobilowe Jeepy stały się popularne wśród farmerów, dlatego stworzono ich cywilną wersję, zwaną CJ – czyli Civilian Jeep. Marka zmieniała właścicieli, po bankructwie Wilysa byli nimi Kaiser, AMC, aż w końcu Jeep stał się częścią Chryslera. Dzisiejsze Wranglery z dumą noszą znaczek „Since 1941” i mają do tego prawo, w końcu są oparte na tych samych założeniach co pierwszy Wilys.



2

Mercedes 300 SEL 6.3 – 6,5 sekundy od zera do setki i 230 km/h prędkości maksymalnej w luksusowym sedanie dzisiaj na nikim nie robi wrażenia. Ale w roku 1968 były to osiągi niedostępne dla niejednego czysto sportowego samochodu. Zaczęło się od prywaty – jeden z inżynierów Mercedesa, Erich Waxenberger, przeszczepił największy z ówczesnie produkowanych silników, ośmiocylindrowy M 100 używany tylko w limuzynie Mercedes 600, do zwykłej „trzysetki” z serii W 109. Zmieściło się to jakoś, a efekt zaimponował nawet szefostwu dość konserwatywnej firmy, jaką wtedy był Mercedes. Podjęto więc decy-

zję o wprowadzeniu tego modelu do produkcji. Samochodem zainteresowała się nieznana wtedy firma AMG, której inżynierowie zwiększyli pojemność silnika do 6,8 litra, a moc do 420 KM. Powstała niezwykła wyścigówka, która zajęła drugie miejsce w 24-godzinny wyścigu na torze Spa w 1971 roku. Prawdopodobnie wygrałaby, gdyby nie konieczność częstego tankowania i zmiany opon. Cóż, prawie siedem litrów pojemności... Ale reklama zrobiła swoje i przez cztery lata wyprodukowano ponad 6,5 tysiąca 300 SEL 6.3, głównie na rynek amerykański. Dzisiaj są to jedne z najbardziej pożądanych przez kolekcjonerów Mercedesów.



3

VW 1303 LS – najbardziej zaawansowany technicznie Garbus, z silnikiem 1,6, zmienionym przednim zawieszeniem (dzięki wydłużeniu przodu zmieszczono kolumny McPhersona), panoramiczną szybą przednią i zupełnie nowym wnętrzem. Mimo to produkowano je niezbyt długo, w latach 1973-76, a jako kabriolet do 1979. Wśród ponad 21 milionów wyprodukowanych Garbusów stanowią zaledwie drobny ułamek i wcale nie są wersją najbardziej poszukiwaną. Jednak wyglądają bosko, szczególnie w wersji amerykańskiej, z dużymi kierunkowskazami na błotnikach (pełniły jednocześnie rolę świateł pozycyjnych) i tak zwanymi „5 mph bumpers”, czyli pochłaniającymi energię zderzakami zamocowanymi na teleskopowych wysięgnikach. Poza wszystkim mam do tego modelu szczególny sentyment – to był mój pierwszy samochód...



4

Ford Mustang GT – A Fastback “Bullitt” – nie, nie Shelby GT 350, biały z niebieskimi pasami. Ciemnozielony, dokładnie identyczny z tym, którym w kultowym filmie Petera Yatesa Steve McQueen ścigał Dodge’a Charger’a. Rocznik 1968. Ważne, żeby miał silnik 390 c.i. (6,4 litra po naszymu), 320 KM, sprzężony z trzybiegowym automatem (bo czterobiegowy manual działa, delikatnie mówiąc, średnio przyjemnie, cho-

ciaż samochody użyte w filmie właśnie w taką skrzynię były wyposażone). Na plan dostarczono dwie sztuki, jedna po zdjęciach została zezłomowana. Druga zmieniała właścicieli kilkakrotnie, ostatnio podobno pojawiła się na rynku. Spodziewam się, że osiągnie niebotyczną cenę, bo i dobrze zrobione repliki nie są tanie. Pochodzące z renomowanego warsztatu kosztują od 85 do 100 tysięcy dolarów.



5 **Tucker '48** – nie da się ukryć, że Preston Tucker był świrem. Ale był też genialnym konstruktorem. Od dziecka zafascynowany samochodami, poszedł nawet do szkoły technicznej, ale jej nie ukończył. Imał się różnych zajęć – był policjantem, prowadził stację benzynową, pracował na taśmie u Forda, sprzedawał samochody itd. Zaangażował się też w sport samochodowy, tworząc spółkę z producentem silników Harry Millerem. Sukcesu nie odnieśli, Tucker wrócił więc do rodzinnego Michigan, gdzie zajął się projektowaniem i konstrukcją pojazdu opancerzonego dla armii holenderskiej. Prototyp ukończono, gdy Holandia była już pod okupacją niemiecką, Tucker próbował więc sprzedać swój pojazd armii amerykańskiej. A nie był to zwyczajny samochód opancerzony – wyposażony w zmodyfikowany przez Millera silnik Packarda osiągał prędkość 160 km/h. Jego uzbrojenie znajdowało się w obrotowej, przeszklonej (choć w pleksiglas) wieżyczce. I choć armia projekt odrzuciła jako „zbyt szybki”, wieżyczka zwana Tucker Turret zyskała zainteresowanie marynarki i lotnictwa. Przez całą wojnę z powodzeniem stosowano ją w bombowcach B-17 i B-29, oraz na łodziach patro-

wych PT Boat. Po wojnie zainteresowania Prestona Tuckera zwróciły się w kierunku samochodów cywilnych – postanowił opracować i wyprodukować najnowocześniejszy samochód świata. Zakupiono ogromną fabrykę pod Chicago, przygotowano projekty samochodu istotnie wybiegającego w przyszłość o dobrych kilkanaście lat. Hamulce tarczowe, wtrysk paliwa, bezdętkowe opony, samonośne nadwozie z klatką bezpieczeństwa nie były rzeczami oczywistymi w samochodach z końca lat 40-tych. Do napędu użyto silnika pierwotnie przewidzianego do zastosowania w śmigłowcu. Zakłady Tuckera uruchomiły produkcję, powstało 51 samochodów przedseryjnych i... na tym się skończyło. Tuckera oskarżono o oszustwa giełdowe, firmę przejął zarząd komisaryczny. Jest wielce prawdopodobne, że stała za tym „wielka trójka” z Detroit, tak przynajmniej twierdził sam Preston Tucker. Dzisiaj jego samochody z rzadka pojawiają się na aukcjach, trudno jednak zdobyć je za mniej niż pół miliona dolarów. Wszystkie jeżdżące Tuckery spotkały się w 1988 roku na planie filmu Francisca Forda Coppoli pod wymownym tytułem „Tucker” – biografii genialnego, niestety nieco zapomnianego konstruktora.



6 **Citroën DS 23 Pallas** – DS to w świecie motoryzacji nie jakieś tam dwie literki. To symbol samochodu, który w dniu premiery 5 października 1955 naprawdę wyglądał, jakby przybył z innego świata. Hydropneumatyczne, samopoziomujące zawieszenie z regulowaną wysokością, półautomatyczna skrzynia biegów, tarczowe hamulce czy wspomaganie kierownicy w połowie lat pięćdziesiątych naprawdę były czymś niezwykłym. Do

tego futurystyczny design, wyprzedzający konkurencję o lata świetlne. DS 23 Pallas, największa, najbardziej luksusowa wersja od 1968 roku wyposażona dodatkowo w reflektory kierunkowe (wewnętrzna para skręcała wraz z ruchem kierownicy) nawet w prawie 20 lat od rozpoczęcia produkcji nie ustępowała młodszej o dwie dekady konkurencji. To pokazuje, jak genialnie nowatorski był to samochód.



7

Chrysler Airflow – aerodynamika była w czasach przedwojennych pojęciem praktycznie nieznanym w motoryzacji. Owszem, pojawiały się inspirowane lotnictwem eksperymentalne konstrukcje, były to jednak wynalazki nie nadające się do praktycznego użytku. Dopiero inżynierowie Chryslera wyciągnęli właściwe wnioski z poprzednich doświadczeń, budując pierwszy tunel aerodynamiczny dla samochodów. Rezultatem tych badań był model nie tylko znacznie odbiegający wyglądem od pudełkowatych konstrukcji z lat trzydziestych, ale także znacznie bardziej zaawansowany technicznie. Dzięki przesunięciu silnika do przodu, nad osi i wydłużeniu rozstawu osi (co spowodowało, że pasażerowie z tyłu nie siedzieli już nad osią) uzyskano bardzo korzystny rozkład masy. Poprawiło się prowadzenie, wzrósł komfort jazdy, a aerodynamiczne nadwozie pozwoliło na wzrost osiągnięć bez zwiększania zużycia paliwa. Przepis na natychmiastowy sukces, wydawałoby się. Niestety, nic z tych rzeczy... klienci do nowego modelu nie byli przekonani, zbyt różnił się od reszty samochodów dostępnych na rynku, a nawet od pozostałych modeli Chryslera. W 1937 roku zakończono produkcję, ale – idea wprowadzenia aerodynamiki do projektowania nadwozi samochodowych chwyciła, a sam Airflow stał się wyraźną inspiracją dla wielu innych modeli. Wystarczy wspomnieć o Toyocie AA, Volvo PV 36 Carioca czy nawet pierwszych projektach Ferdynanda Porsche (które potem stały się garbusem).



8

Mini Traveller/Countryman – Mini to, jak wiadomo, pomysł genialny w swej prostocie: mały samochodek na małych kółkach, z małym silnikiem umieszczonym poprzecznie z przodu. Za to z przestrzenią wystarczającą do przewiezienia czterech osób i nawet odrobiny bagażu. No właśnie, odrobiny – zbyt małej nawet jak na klasyczną brytyjską powściągliwość. Wielu klientów, w tym korporacyjnych, jak Royal Mail, oczekiwało jednak większych możliwości przewozowych. Wystarczyło więc wydłużyć podwozie (i rozstaw osi) o 10 cm i zaprojektować wydłużone nadwozie. Bez większego

wysiłku uzyskano więc wersję kombi. Cechą charakterystyczną tego modelu były podwójne tylne drzwi, jak w prawdziwym samochodzie dostawczym. Bo dostawcza wersja też była, po prostu pozbawiona tylnych okien. Był nawet pick-up, uzyskany w równie wyrafinowany sposób – poprzez odcięcie tylnej części dachu. Droższe wersje Mini Travellera dekorowano drewnianymi listwami jak popularne kiedyś amerykańskie woodies (i kombi większego kuzyna, Morrisa Minora). Gdyby ogłoszono plebiscyt na najśrodszy samochód wszechczasów, głosowałbym na Mini Travellera we wszystkich jego odmianach.





9 **Mazda MX-5** – tak, wiem, że to żaden klasyk, bo jest w produkcji do dzisiaj i to już w czwartej chyba odmianie. Ale po pierwsze – egzemplarze z pierwszej serii mogą być już pełnoprawnymi klasykami, bo MX-5 produkowana jest od 1989 roku. Po drugie – ta właśnie pierwsza seria (z podnoszonymi światłami) jest zdecydowanie najładniejsza. Wszystkie kolejne generacje traciły część uroku, a obecna najładniejsza jest jako Fiat 124 Spider (bo Włosi wiedzą, co dobre, ale wiedzą też,

jak projektować sportowe samochody). Po trzecie – małe sportowe roadstery to była zawsze specjalność Brytyjczyków (no i trochę Włochów właśnie), a to Japończycy zrobili samochód, który wszystkie te oryginalne konstrukcje pobił na głowę. I to w czasie, kiedy era tych niepraktycznych zabawek właściwie dobiegała końca. Nic dziwnego, że Mazda MX-5 wyprodukowano już ponad milion. Niby niewiele, ale przypominam, że jest to wyłącznie samochód – zabawka.



10

Volvo 240 GL – kombi, naturalnie. Kultowy, niezniszczalny „telewizor” z czasów, gdy Volvo było firmą szwedzką, a średnia żywotność egzemplarza wynosiła 21 lat. Dla mnie, oczywiście, w wersji z rynku amerykańskiego, z podwójnymi reflektorami i dużymi zderzakami. Zważywszy na fakt, że 240 produkowano przez 19 lat (1974-93) prawdopodobieństwo trafienia dobrze zachowanego egzemplarza jest bardzo duże. Od początku zresztą robiono je z ocynkowanej bla-

chy, mogą więc zdarzać się problemy z mechaniką (choć nie powinny, szczególnie w wersjach z czterocylindrowymi silnikami), ale korozja raczej się ich nie ima. Podrzewiałe Volvo 240 to zapewne samochód nieumiejętnie naprawiony po wypadku. Jeśli pojazd nie miał żadnych przygód, był starannie utrzymywany i serwisowany, przebiegi rzędu miliona kilometrów nie są niczym niezwykłym. Jeździłbym nim, aż by koła odpadły... no nie, nie odpadłyby...



Stąd do przyszłości

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od zawsze podobał mi się ten model Hondy. Najbardziej z wyglądu. Z każdą nową generacją poprawiano nie tylko jego wygląd, ale również jakość i komfort wnętrza, osiągi i właściwości jezdne. Teraz podoba mi się jeszcze bardziej.



Najnowsza generacja Civica dostępna od początku 2015 została poddana delikatnym zmianom, o których pewnie niewielu wie, bo specjalnej reklamy nie było. Zresztą słusznie, bo jeżeli jest to już dziewiąte wcielenie Civica, które nadal jest cenione, lubiane i chętnie kupowane, to promocja nie jest konieczna.

Co ciekawe, ostatnia generacja Hondy Civic, po latach przerwy dostępna jest w nadwoziu kombi oznaczonym dopiskiem Tourer.

Z nową twarzą Honda Civic wygląda doskonale: wyładniała, wyszlachetniała i pokazuje swój zadziorny charakter. Co prawda zmiany



są niewielkie ale trafione w punkt. Światła do jazdy dziennej oparte na technologii LED zostały przeniesione z dolnych rejonów zderzaka na obramówki lamp głównych, zmienił się także sam zderzak oraz grill. Dzięki temu widziany od przodu Civic wygląda jeszcze bardziej drapieżnie i nowocześnie. A wersja Tourer? Rzadko się zdarza tak udana wersja kombi. Aż niezręcznie (bardzo modne ostatnio słowo, więc używam) określać to auto mianem kombi, bo kojarzy się z pewną ociężałością i topornym designem. Tymczasem Civic w tej wersji - wprost odwrotnie

-wydaje się lekki, wyrafinowany, ma sportową sylwetkę, zwraca uwagę wyjątkowym designem. Linia nadwozia według zamysłów projektantów miała robić wrażenie i robi. Jest futurystyczna w sam raz, epoki nie wyprzedza, z niczym nie przesadzono. Zresztą spojrzenie w przyszłość, zwłaszcza jeżeli chodzi o design Civica, od zawsze było immanentną cechą tego modelu.

We wnętrzu przede wszystkim jest przyjaźnie i po domowemu czytaj: po staremu, bo zmiany w kokpicie są prawie niezauważalne. →→





Nadal wewnątrz jest wyjątkowo ciekawe, nietypowo zaprojektowane i znacznie różni się od konkurencji. A poza tym są nowe boczki drzwiowe i lepszej jakości, bardziej eleganckie materiały wykończeniowe. W bogatszych wersjach Civic zyskał także nowy system multimedialny oparty na systemie Android. Zgodnie z najnowszymi trendami oferuje nam nie tylko dobrze znane i lubiane funkcje, takie jak nawigacja czy dobry grający system audio, ale także wiele opcji internetowych. Pomimo dość rozbudowanego menu obsługa systemu Honda Connect plus jest łatwa, intuicyjna i przyjazna i nikomu nie sprawi kłopotów. Dotykowy ekran jest czytelny, ma prostą, ale ciekawą grafikę.

Często się zdarza, że cel uświęca środki i perfekcyjnie dopracowane w detalach wnętrza auta jest mało praktyczne. W tym przypadku interesujący design nie odbił się negatywnie na funkcjonalności samochodu. Civic jest niezwykle praktyczny.



A w wersji kombi wyjątkowy pod tym względem. Aż żal nie wykorzystać jego możliwości np. podczas długich narciarskich podróży, czy pomagając znajomym w przeprowadzce. Bagażnik jest ogromny i doskonale zorganizowany. 624 litrów pojemności nie ma żaden z rywali Hondy. A dodatkowo jeszcze można go powiększyć w niezwykle prosty sposób, dzięki systemowi Magic Seats, który umożli-



liwia szybkie i bardzo proste składanie siedzisk tylnej kanapy. Siedziska można ustawić w pionie zyskując w ten sposób jeszcze więcej przestrzeni. Ale możliwości aranżacji wnętrza auta jest wiele. A poza tym na pochwałę zasługuje: dobrze leżąca w dłoniach kierownica, precyzyjny układ kierowniczy oraz równie precyzyjna manualna, skrzynia biegów o sześciu przełożeniach.

Możliwości wyboru – jeżeli chodzi o jednostki napędowe – są niewielkie. Honda Civic Tourer może być napędzana benzynowym silnikiem 16 V o pojemności 1.8 litra (którym jeździliśmy) lub 1.6-litrowym dieslem. Nasz Civic miał moc 142 KM oraz maksymalny moment obrotowy 174 Nm. Te parametry wystarczyły, by auto było dynamiczne, na tyle, na ile potrzebowaliśmy (9,4 s od 0 do 100 km/h, prędkość maksymalna 210 km/h). Warto jednak pamiętać, że to samochód rodzinny, choć my mieliśmy wrażenie, że jest niezwykle zwinny i lekki, a prowadzi się go łatwo i przyjemnie.

Warto wiedzieć- i robić z tego użytek – że w tym samochodzie można zamówić sobie (opcjonalnie) system adaptacyjnych amorty-

zatorów. Regulacji amortyzatorów i sposobu zmiany tłumienia: normal, dynamic i comfort dokonujemy przyciskając jeden z trzech przycisków wkomponowanych w konsolę. Sposób prowadzenia Civica Turner możemy dostosować do naszych możliwości w danym dniu, humoru i nastroju. Możemy wkręcać silnik na wysokie obroty i wtedy radość z jazdy jest duża (podobnie jak spalanie), ale po aktywacji trybu ECON jedziemy spokojnie i sporo oszczędzamy podczas wizyty na stacji benzynowej. Co ciekawe, elektroniczny sufler podpowiada najbardziej odpowiedni moment zmiany biegu na wyższy.

Najtańsza, podstawowa wersja Hondy Civic Tourer - S (bogato wyposażona) kosztuje około 71 000zł. Cena Hondy Civic Tourer w bogatej wersji Lifestyle (nasz testowany egzemplarz) to około 92 000 zł.

Reasumując: Honda Civic Tourer najnowszej generacji to auto w pełni dojrzałe: ma atrakcyjny, dopracowany w detalach design, bardzo dobrą jakość wykonania, jest niezwykle funkcjonalne i ma niezawodne jednostki napędowe. Kupujecie. ■

Mroźna weryfikacja

TEKST: MARIUSZ LEŚNIEWSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Zimą marzną nosy i uszy, marzną paluszki, marzną nogi. Czapka, szalik i dobre buty, a potem gorąca herbata pomaga. A jak sprawić, aby nasze auto zimę zniosło bez niedomagań?

Przez kilka ostatnich dni temperatury powietrza w ciągu dnia niemalże w całym kraju utrzymywały się na bardzo niskim poziomie oscylując w okolicach -15 stopni Celsjusza. W nocy spadki poniżej -25 stopni przywoływały do pamięci tęgie zimy sprzed kilkunastu lat, czyli czasów gdy samochód nie był jeszcze tak technologicznie skomplikowany jak dziś. Warto zastanowić się, co możemy zrobić, aby nasz samochód dotrwał do momentu, gdy słupek rtęci znajdzie się po dodatniej stronie skali...

O stanie akumulatora i instalacji elektrycznej odpowiedzialnej za jego właściwe naładowanie napisano już bardzo wiele. Warto nadmienić, iż nowoczesne samochody wyposażone w system Start-Stop, posiadają systemy monitorujące na bieżąco ładowanie i dystrybucję energii elektrycznej w cyklicznych fazach, gdy silnik pracuje lub jest unieruchomiony. Co więcej, gdy takowy nowoczesny akumulator odmówi nam posłuszeństwa, jesteśmy zmuszeni do wymiany, której kluczową procedurą będzie zakodowanie nowej baterii do



“systemu”. Oczywiście aby wydłużyć okres eksploatacji akumulatora w pojeździe z systemem Start-Stop, biorąc pod uwagę tak niskie temperatury, możemy system ten wyłączyć dedykowanym przyciskiem, i aktywować go, gdy silnik osiągnie właściwą temperaturę pracy. W ten sposób ograniczymy również nadmierną eksploatację rozrusznika, alternatora i wielu innych mechanizmów, których zadaniem jest odzyskiwanie energii ruchu pojazdu i magazynowanie jej właśnie w akumulatorze. Niezmiernie ważną rolę podczas mroźnych startów silnika, poza niebagatelnym stanem układu zasilającego/zapłonowego, odgrywa olej, zarówno silnikowy jak i ten w skrzyni biegów manualnej, a tym bardziej automatycznej. Właściwy poziom i jakość oleju są w stanie zapewnić optymalny rozruch i pracę motoru. Olej w ciągu kilku sekund musi dotrzeć do najdalszych zakątków silnika niwelując tarcie poszczególnych części. Właśnie wtedy dochodzi do nadmiernego zużycia współpracujących elementów. Przez pierwsze minuty pracy powinniśmy delikatnie obchodzić się z pedałem przyśpieszenia, a górny zakres obrotów silnika wykorzystywać tylko wówczas, gdy motor osiągnie optymalną temperaturę pracy (zwykle

90o Celsjusza). Użytkownicy samochodów z automatyczną skrzynią biegów z pewnością zwrócili uwagę na charakter jej pracy w ujemnym zakresie temperatur powietrza. Pełną płynność, którą tego typu skrzynie są w stanie zapewnić, osiągnięta zostaje po kilku, kilkunastu kilometrach jazdy. Oczywiście za ten stan rzeczy odpowiada olej (w tym przypadku przekładniowy), który musi osiągnąć optymalną temperaturę pracy. Olej w automacie, to medium odpowiedzialne nie tylko za smarowanie i chłodzenie komponentów skrzyni, jego rola to pośredniczenie w sterowaniu tej przekładni. I tu również taktyka spokojnej jazdy w czasie pierwszych kilometrów po zmrożonych drogach odwdzięczy się bezawaryjną pracą skrzyni. Zaniedbania dotyczące nieprzestrzegania interwałów wymiany oleju bądź filtra oleju w automatycznej przekładni, ignorowanie nieszczelności lub kontynuowanie jazdy, gdy skrzynia wyraźnie niedomaga, to niepotrzebne narażanie się na spore koszty naprawy. To właśnie mroźne dni weryfikują wszelkie niedostatki obsługi samochodu, odsłaniając jego słabe strony. Warto o tym pamiętać, zwłaszcza że po kilku dniach odwilży można spodziewać się powrotu zimy.

Ambitne plany

W tym roku Opel zapowiada wprowadzenie na rynek siedmiu nowych modeli, a do 2020 ma pojawić się ich aż 29. Podstawą do tak ambitnych planów jest rosnąca sprzedaż. Opel chwali się, że w minionym roku do klientów trafiło milion sto sześćdziesiąt tysięcy samochodów tej marki, co oznacza wzrost sprzedaży o 4%. Duże znaczenie miał tytuł Car of the Year 2016, jakim dziennikarze prasy branżowej obdarzyli produkowaną w gliwickiej fabryce Astrę. W nadchodzącym roku obok Astry dużym zainteresowaniem klientów według Opla mają się cieszyć Insignia Country, Crossland X oraz Grandland X. To samochody zaliczane do klasy określanej

jako CUV, czyli Crossover Utility Vehicle. To takie trochę SUV, trochę kombi o wyglądzie sugerującym dzielność w terenie.



Dacia gra z Orkiestrą

Osoby, które wezmą udział w tegorocznej charytatywnej aukcji internetowej WOSP, mogą wylicytować specjalny przejazd samochodem Dacia Duster Cup z Krzysztofem Hołowczyem po torze off-roadowym. Renault Polska przekazało na licytację rajdową przygodę z Krzysztofem Hołowczyem specjalną wersją samochodu Dacia Duster Cup. Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy zagra w tym roku po raz 25. Zebrane fundusze zostaną przekazane dla ratowania życia i zdrowia dzieci na oddziałach ogólnopediatrycznych oraz dla zapewnienia godnej opieki medycznej seniorom.



To już kolejny nasz udział w tej wspaniałej inicjatywie. Cieszymy się, że mamy szansę przekazać na licytację atrakcyjną nagrodę, przejażdżkę z mistrzem rajdowym i ambasadorem naszego nowego cyklu rajdowego Dacia Duster Cup – mówi Grzegorz Zalewski, dyrektor generalny Terytorium East. – Mam nadzieję, że aukcja spotka się z dużym zainteresowaniem i będziemy mogli przekazać

na tegoroczne cele Wielkiej Orkiestry jak największą kwotę.

Zainteresowani licytacją mogą wziąć udział w charytatywnej aukcji internetowej WOŚP na Allegro, pod adresem:

<http://aukcje.wosp.org.pl/rajdowe-emocje-dacia-duster-cup-z-holowczyem-i4075198>

Przejazd odbędzie się po torze off-roadowym, znajdującym się na terenie Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault w Warszawie, w terminie dogodnym dla obu stron.

Premiera w Akademii

Octavia to najlepiej sprzedający się model w historii Škody. Od momentu debiutu w 1996 roku po dziś dzień czeska marka dostarczyła Klientom ponad pięć milionów egzemplarzy tego modelu. W minionym roku na całym świecie sprzedano 436 300 sztuk Octavii trzeciej generacji, co odpowiada ponad 38% całkowitej produkcji marki. W Europie model ten wybrało w 2016 roku 255 100 Klientów, co stanowi wzrost o 4,2% wobec wyniku z roku 2015. W Polsce Octavia niezmiennie pozostaje na pozycji lidera polskiego rynku motoryzacyjnego: w 2016 roku została dostarczona do 16 966 Klientów, co stanowi wzrost o aż 19,5% wobec wyniku z roku 2015. Premiera gruntownie zmodernizowanej trzeciej generacji modelu Octavia miała wczoraj miejsce w Akademii Sztuk Pięknych w Wiedniu. Podczas trwającej dwadzieścia minut prezentacji Prezes Zarządu Škody Bernhard Maier oraz szef

Działu Designu Škody Jozef Kabaň zaprezentowali udoskonalone wydania modeli Octavia kombi oraz Octavia RS przed ich premierą na Targach Samochodowych w Wiedniu. Nowy język stylistyczny przynosi kompaktowemu modelowi Škody jeszcze bardziej dynamiczny i emocjonalny wymiar.



Życzenia od Mitsubishi

Wraz z najlepszymi noworocznymi życzeniami przesyłam Państwu kilka słów na temat rozwoju i planów Mitsubishi Motors Corporation. Rok 2017 z pewnością będzie nowym rozdziałem dla firmy MMC. Będzie to rok poświęcony odnowie i świętowaniu, sprzyjający podejmowaniu świadomych decyzji przy poszanowaniu naszego dziedzictwa. Wszystko to będzie miało miejsce dokładnie 100 lat po tym, jak pierwsze Mitsubishi Model-A zjechało z taśmy fabryki Kobe Mitsubishi Shipyard, co miało miejsce w sierpniu 1917 roku.

Czego potrzeba, aby zacząć Nowy Rozdział?...

Nowej sytuacji korporacyjnej - niedawne dołączenie do Aliansu Renault-Nissan stworzy wiele nowych okoliczności, korzystnych dla wszystkich sojuszników;

Nowej filozofii projektowania - po zaprezentowaniu wielu uznanych samochodów koncepcyjnych, nowe modele w wersjach produkcyjnych zaprojektowane zgodnie z nowymi



zasadami pojawiają się w naszych salonach sprzedaży jeszcze w tym roku;

Nowego portfolio produktowego - potwierdzającego pozycję firmy MMC, jako producenta oferującego (niemal) wyłącznie SUV-y, szczególnie w Europie;

Nowego pozycjonowania firmy - wraz z gamą samochodów nowej generacji powracamy do miejsca, które Mitsubishi Motors może pełnoprawnie zajmować - znajduje się ono wśród japońskich marek oferujących wysoką jakość.

(Już) setna Fabia R5

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Skoda Fabia w rajdowej wersji R5 okazuje się prawdziwym hitem czeskiego producenta. Niedługo po Nowym Roku setny egzemplarz tego samochodu trafił w „prywatne ręce” - tym razem holenderskiego zespołu, którego właścicielem jest Erik Wevers.

Fabia R5 uzyskała homologację rajdową FIA na początku kwietnia 2015 roku. Konstruktorzy przy jej budowie korzystali z doświadczeń zdobytych przy Fabii Super 2000. Między innymi tutaj tkwi jedna z głównych przyczyn, iż R5 błyskawicznie stała się świetną rajdówką, obecnie chyba najlepszą na świecie w tej klasie.

Wiele teamów, już po niewielu miesiącach od uzyskania homologacji rajdowej, zamówiło

dla siebie egzemplarze R5, by w sezonie 2016 walczyć nim na rajdowych oesach. O (wykorzystanym) potencjale Fabii R5 świadczy długa lista sukcesów odniesionych przez rajdowe załogi w minionym roku. Do najważniejszych należy tytuł Rajdowego Mistrza Świata FIA WRC 2 wywalczony przez fabryczną załogę Skody (Finów) Esapekkę Lappi i Jane Fermę oraz tytuł wicemistrzowski zdobyty przez prywatny zespół (i także Finów) Teemu Suni-



na i Mikko Markulę. Fabie R5 pozwoliły ponadto zdobyć ich kierowcom trzy tytuły w mistrzostwach kontynentalnych (Paragwajczyk Gustavo Saba w Ameryce Południowej, Hindus Guarav Gill wygrał wszystkie sześć rund Rajdowych Mistrzostw Azji i Pacyfiku

FIA APRC, a Nasser Al-Atijja z Kataru zdobył najwyższe rajdowe wyróżnienie na Bliskim Wschodzie). I ponadto, po raz drugi, Fabie R5 dały tytuły mistrzowskie w dziesięciu krajach, m.in. Czechach, Belgii, Litwie, Irlandii i Węgrzech.



– Dostarczenie setnego egzemplarza Škody Fabia R5 to kolejny kamień milowy w pełnej sukcesów historii tego modelu – powiedział dyrektor Škoda Motorsport Michal Hrabánek. – To najlepszy dowód na to, jak popularna jest nasza najnowsza rajdowa konstrukcja wśród zawodników na całym świecie, oraz jak świetną robotę wykonuje nasz Dział Klientki Škoda Motorsport. W końcu Škoda Fabia R5 dokonała tych wszystkich niesamowitych rzeczy zaledwie w półtora roku od swojego debiutu. ■

Dealerzy w sprawie akcyzy

Od tygodni śledzimy projekt nowej ustawy, która określi sposób i wysokość akcyzy nakładanej na samochody osobowe. Poniżej najnowszy komunikat ZDS w tej sprawie.

Nie ulega wątpliwości, że (dotychczasowy) system naliczający stosowne podatki w zależności od kwoty widniejącej na fakturze był zawodny i sprzyjał nieuczciwym praktykom. Użytkownicy pojazdów muszą mieć też świadomość, że ich oraz ZDS-u interesy niekoniecznie będą się ze sobą pokrywały. W jakiejkolwiek ostatecznej treści ustawa zostanie

przyjęta, zapewne nie zadowolą w 100 procentach wszystkich zainteresowanych stron. Najważniejsze, by najwięcej powodów do zadowolenia z nowych rozwiązań prawnych był po prostu właściciel samochodu, który i tak w trakcie eksploatacji pojazdu odda do Skarbu Państwa mnóstwo pieniędzy w postaci podatków i akcyz zawartych w cenie paliwa, części zamiennych, opłat za autostrady, itp. Może jednym z najważniejszych kryteriów powinna być jednak norma emisji spalin? (MRz)

TAK dla nowego modelu akcyzy od samochodów Dealerzy samochodów piszą do posłów

Informacja prasowa z dn. 10 stycznia 2017

Związek Dealerów Samochodów i dealerzy samochodów z całej Polski rozpoczęli akcję wysyłania listów do posłów, mającą na celu przekonanie ich do poparcia projektu zmian opodatkowania akcyzą samochodów osobowych.

Dealerzy apelują do posłów, aby poparli nowy projekt ustawy, polegający na zastąpieniu dzisiejszego systemu akcyzowego, opartego o deklarację wartości pojazdu na rzecz ustalania wysokości podatku w oparciu o obiektywne i mierzalne parametry – normę emisji spalin EURO i pojemność skokową silnika. Dzięki zmianie ustawy zniknie powszechny problem fałszowania umów i zaniżania wartości pojazdów używanych sprowadzanych do Polski. Nowa ustawa pozwoli także uczciwym sprzedawcom aut konkurować na rynku z nieuczciwymi handlarzami, oszukującymi Skarb Państwa i nabywców tychże pojazdów.

Związek Dealerów Samochodów i dealerzy samochodów popierają projekt nowej ustawy, jednak zdecydowanie postulują o wypracowanie w dalszych pracach legislacyjnych rozwiązań, zwalniających z tej daniny samochody dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 T. Według dealerów uzasadnienie objęcia nową daniną wszystkich samochodów, w tym pojazdów homologowanych jako N1 (ciężarowe), potrzebą uproszczenia systemu i walką z patologią „pseudociężarówek”, nie uzasadnia poświęcenia w tym zakresie interesów uczciwie działających przedsiębiorców, dla których samochody takie stanowią podstawę ich codziennej działalności. Co więcej, wysokość tego podatku po ostatniej modyfikacji stawek powodujących skokowy wzrost stawek dla pojemności powyżej 2000 cm³ z całą pewnością negatywnie wpłynie na finanse i konkurencyjność polskich przedsiębiorców. Ponadto, właśnie z uwagi na walory użytkowe tych pojazdów, montowane są w nich silniki o wyższych pojemnościach niż w samochodach osobowych. Dodatkowo należy także uwzględnić realną obawę o pogorszenie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw w stosunku do firm z państw nas otaczających – gdzie wszelkie pojazdy użytkowe są zwolnione z podatków pośrednich.



Jak zwykle
co roku, od
20 grudnia w Empikach
lub redakcja@autorok.pl



Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

100 lat w konserwie



Citroën Traction Avant fot.: wikiwand.com

TEKST: ANDRZEJ GLAJZER
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Samochody dzielimy na różne sposoby. Oprócz tego, że są dobre i złe, to można je również kwalifikować na te z nadwoziami otwartymi (choć nie wszystkie to kabriolety) i zamkniętymi, które z kolei niekoniecznie muszą być limuzynami.

Chronologicznie pierwsze nie miały dachów. Te pojawiły się dopiero na początku XX stulecia i zazwyczaj zamykały drewniane konstrukcje nadwozi w całości montowane na drewniano-stalowych lub stalowych ramach nośnych.

Na zewnątrz nadwozia miały różne pokrycia. Raz były to płyty blach stalowych lub aluminiowych, a w niektórych przypadkach wykonywano materiały lżejsze i tańsze jak np. impregnowane sklejki i tkaniny. Jeśli wierzyć historykom motoryza-

cji pierwszym samochodem z całkowicie stalowym nadwoziem otwartym był parowy, wyścigowy bolid Eastmana z 1902 roku, a z aluminiowym Marmon z tego samego roku.

Mniej więcej w 1900 roku zaczęto sprzedawać blachę



Dodge Fast Four, fot.: dodgebrothersclub.org

stalową w cienkich arkuszach, a od 1912 firma Edward G. Budd z Philadelphii zaczęła przetwarzać ją na elementy nadwozi samochodowych. Pierwszymi klientami całkowicie stalowych nadwozi otwartych byli bracia John i Horacy Dodge. Do roku 1916 Edward Budd zbudował ich około 70 tysięcy.

Dlaczego mowa akurat o tej dacie? Ponieważ w wtedy w firmie Budd Manufacturing Company opracowano technologię wytwarzania, uznawanego za pierwsze całkowicie stalowe, nadwozia zamkniętego. Pierwszym samochodem, w które go wyposażono, był Dodge Four. Metoda tłoczenia blach stalowych i technologia

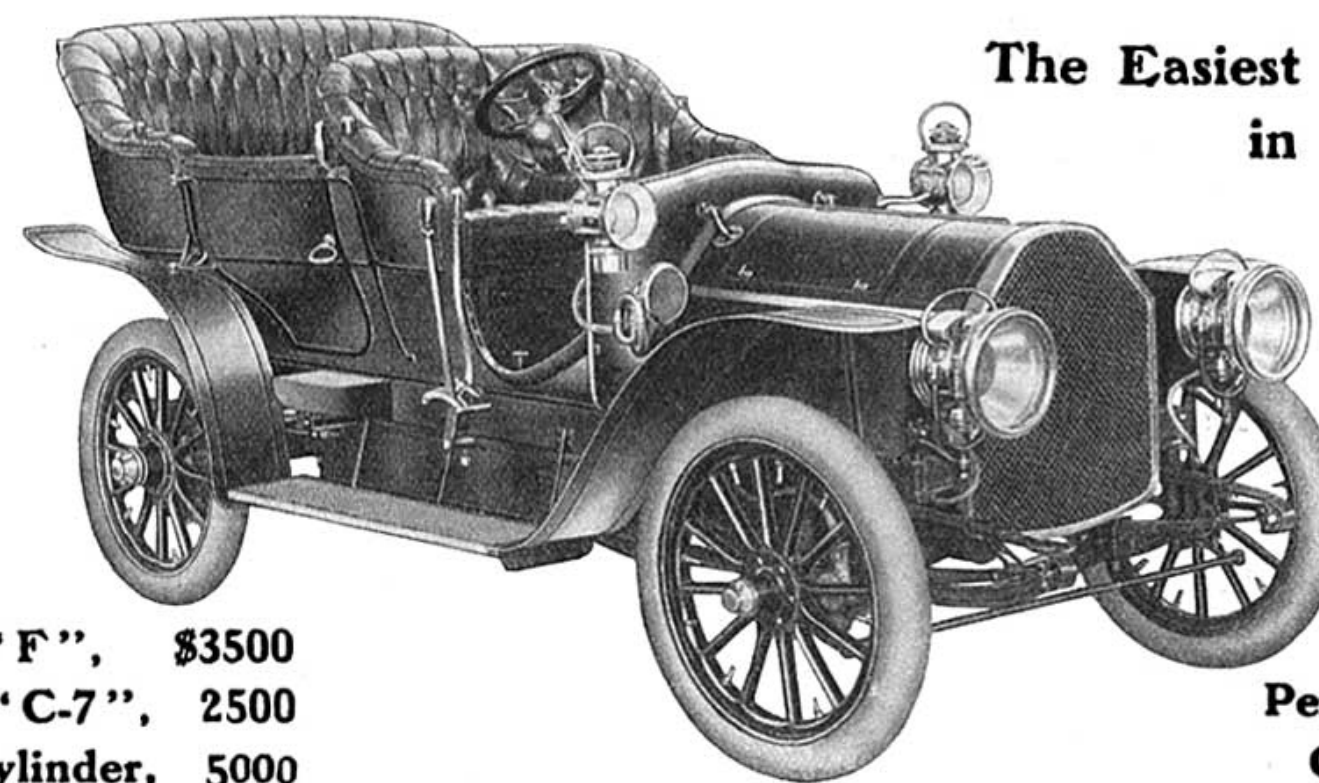
E. Budda szybko się rozpowszechniły na świecie. W Anglii powstała The Pressed Steel Company of Great Britain Ltd. Cowley produkująca między innymi nadwozia dla Morrisa i angielskiego Forda, w Niemczech Ambi-Budd zaopatrująca w zabudowy marki: Adler, Audi, Wanderer i BMW, a we Francji od roku 1934 tą metodą wykonywano samonośne nadwozia Citroëna 7CV Traction Avant.

Nadwozia samonośne, które wraz z produkcją masową zaczęto stosować powszechnie po II wojnie światowej i obowiązują do dziś, mają więc swój początek w Ameryce. Mówiąc o nadwoziu „buda” może nie zdajemy sobie sprawy z poprawności genetycznej tej nazwy... ■

THE MARMON

“A Mechanical Masterpiece”

The Easiest Riding Car
in the World



Model “F”, \$3500

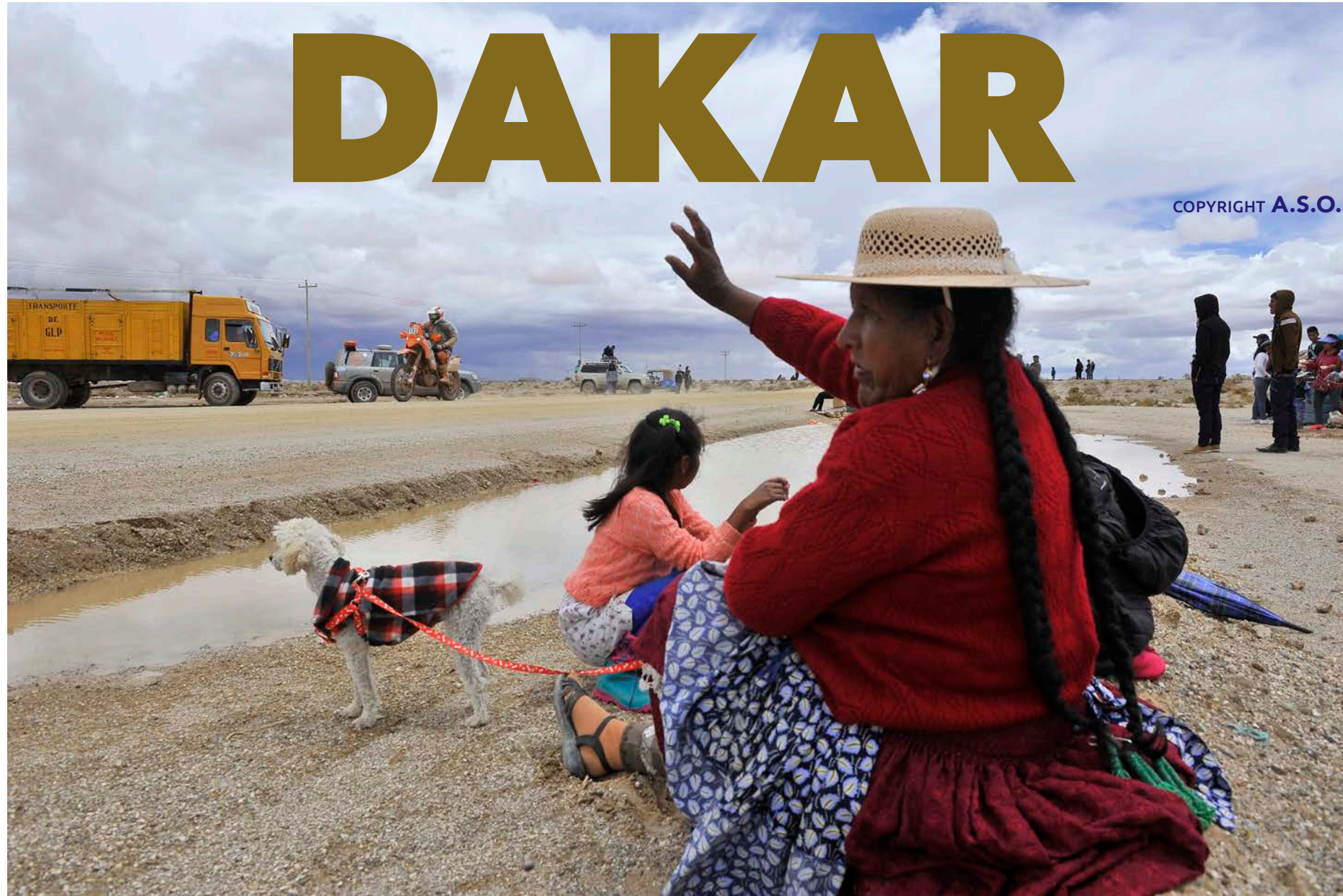
Model “C-7”, 2500

Eight Cylinder, 5000

Perfect Score
Glidden Tour

DAKAR

COPYRIGHT A.S.O.







O to chodzi

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Zimy ostatnio jakoś niechętnie mrozą i śnieżą. Śnieg pojawił się dopiero w styczniu, mróz chwilę później. W pierwszy weekend tego roku warunki do rywalizacji o zwycięstwo w I rundzie „Motul Królewski Winter Cup” były idealne.

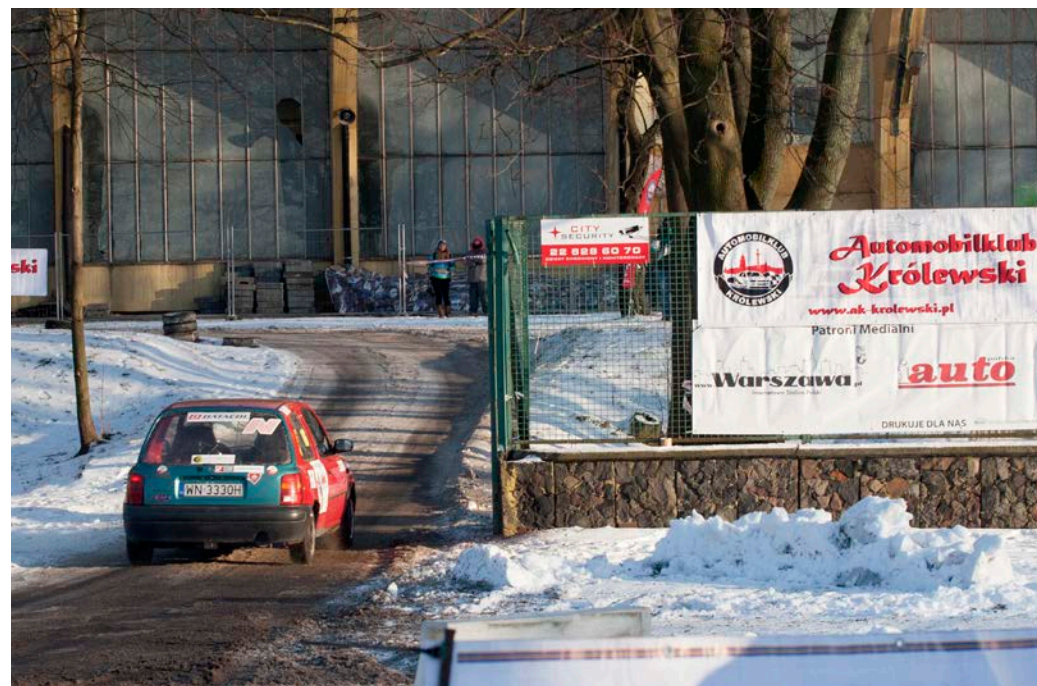
Na terenach Wyścigów konnych organizator przygotował znaną z poprzednich lat trasę. Trochę prosto, trochę kręto, po kilkudniowych mrozach i wcześniejszych opadach trasa w większości była lodowiskiem. Było słonecznie i mroźno. W takich warunkach kluczowe znaczenie miały przede wszystkim umiejętność opanowania emocji i technika jazdy kierowców. Samochód, oczywiście, też miał znaczenie; najważniejsze były opony, oczywiście, zimowe, takie, jakich można używać na drogach. Znaczenie miał też stan zawieszenia, hamulców, przekładni kierowniczej i, dopiero na koniec, moc i moment obrotowy silnika. Nawierzchnia, która po pierwszym przejeździe pokazała szereg lodowych pułapek, wymagała dużej precyzji w operowaniu gazem, znajdowaniu

właściwych punktów hamowania, odpowiednim skręcaniu kół i utrzymaniu płynności jazdy. Drobnym błędem kończył się opuszczeniem trasy, szczęśliwie z uwagi na niewielkie w tych warunkach prędkości, kończyło się jedynie stratą czasu przejazdu.

W pierwszej odsłonie tegorocznego Pucharu Zimy organizowanego przez Automobilklub Królewski, startowało 120 kierowców. Chętnych było więcej, jednak możliwości organizacyjne zostały wykorzystane do maksimum.

Dziesiątki takich imprez organizowanych przez automobilkluby w całym kraju cieszą się coraz większym zainteresowaniem, bardzo często chętnych jest więcej, niż przewidzieli organizatorzy. Na starcie takich, otwartych dla wszystkich imprez określanych jako KJS (Konkursowa Jazda Samochodowa), pojawiają się kierowcy stawiający swoje pierwsze kroki w sporcie samochodowym, ale są też zawodnicy mocno zaawansowani, niektórzy to wręcz weterani prezentujący prawdziwy kunszt jazdy wyczynowej. Wydawać by się mogło, że ci ostatni powinni raczej startować w rajdach rangi mistrzostw okręgowych czy Polskiego. Nic z tych rzeczy. Zapewne niejedna załoga umiałaby namieszać w klasyfikacji swojej klasy czy grupy, jednak wcale nie palą się do robienia licencji wyczynowej. Dlaczego?

Powodów jest kilka. Najważniejszy jest taki, że kwalifikowany sport samocho-



dowy odjechał w finansowy kosmos. Warunkiem dopuszczenia do startu w rajdzie z cyklu RSMP (Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski) należy na badaniu technicznym, poza sprawnym samochodem, posiadać kompletne wyposażenie w elementy bezpieczeństwa. Kłopot w tym, że kombinezon, bielizna, skarpety, rękawiczki, kask (plus HANS), pasy bezpieczeństwa, klatka przeciwkapotażowa, system gaśniczy muszą mieć aktualną homologację. Produkt, który posiada homologację nieaktualną, nawet jeśli jest nowy, powoduje niedopuszczenie do zawodów. Dziwnym trafem wszystkie elementy homologowane są tylko na pewien czas, i te, które tę homologację mają aktualną są znacznie droższe... Samochód rajdowy również musi spełniać szereg wymogów regulaminowych, co oczywiście

powoduje, że kosztuje znacznie więcej, od tego samego modelu w wersji „cywilnej”. Przygotowanie najtańszego samochodu pozwalającego na starty w RSMP to wydatek ponad stu tysięcy złotych, rajdówka pozwalająca rywalizować o zwycięstwa kosztuje co najmniej pół miliona złotych. Do tego dochodzą koszty serwisu, części zamiennych, opon, paliwa czy utrzymania zespołu w czasie rajdu. A po rajdzie – przeglądy, przygotowanie do kolejnych zawodów, współpraca ze sponsorami, mediami i fanami. Jak z tego widać talent, pasja i praca nad doskonaleniem rajdowego rzemiosła na niewiele się zda bez pieniędzy. I to niemałych.

Ranga KJS-u i prestiż zwycięstwa w takich zawodach są, oczywiście, nieporównywalne z ze startami i sukcesami w rajdach cyklu →→



RSMP, jednak emocje sportowe i satysfakcja zawodników wcale nie mniejsze. A do tego można startować dowolnym samochodem, który jest dopuszczony do ruchu. Trudno też przecenić walor edukacyjny KJS-ów, startujący nie tylko uczą się techniki jazdy, panowania nad samochodem i własnymi emocjami, ale również zasad obowiązujących w sporcie samochodowym. Te umiejętności procentują na drogach w codziennym ruchu, kierowca, który ma za sobą starty w zawodach zna ograniczenia własne i samochodu, potrafi też reagować na niespodziewane sytuacje i błędy innych uczestników ruchu drogowego. Ważna jest też atmosfera zawodów. Podobnie jak w roku ubiegłym, również i w czasie pierwszej tegorocznej rundy Motul Królewski Winter Cup, atmosfera zawodów była znakomita. Zawodnicy na trasie rywalizują bez taryfy ulgowej, w strefie serwisu pomagają sobie, dzielą się doświadczeniami i służą radą. Wiele zależy od organizatora. Jasny, nie budzący wątpliwości regulamin, życzliwe zachowanie sędziów i osób obsługi zawodów wobec kierowców sprawiają, że startujący mają poczucie, iż impreza jest robiona po to, aby w czystej sportowej walce mogli pokazać, na co ich stać. I właśnie ta sportowa rywalizacja wydaje się najważniejszym powodem, dla którego ludzie Automobilklubu Królewskiego podejmują wysiłek organizowania tego KJS-u, a sędziowie cały dzień marzli w kilkunastostopniowym mrozie. ■



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/



Baba za kółkiem nie taka straszna

W minioną niedzielę cały zespół Mad Cat's Garage pojawił się na pierwszych w tym sezonie zawodach, czyli 1 rundzie Królewski Winter Cup. Dla Warszawy to już jest kultowa impreza, tak kultowa, że miejsca na liście startowej zapełniły się w... 8 minut! Na szczęście całej dziewiątce kierowców-kotów udało się na tę listę 120-tu szczęśliwców dostać.

Mróż był niemiłosierny, termometry rano wskazywały -16 stopni Celsjusza, a o 7 rano słońca jeszcze nie było. Było tak zimno, że nawet kilka wartsw odzieży termicznej nie było dobrym zabezpieczeniem przed zimnem. Później zaś wyszło słońce i zrobiło się całkiem przyjemnie.

Trasa była podobna do tej z zeszłego roku, jednak było bardzo ślisko. Na pierwszych przejazdach jeszcze jakoś szło, bo leżało trochę śniegu, później już trzeba było jechać nielo-



giczną nieco linią, ponieważ "standardowa" ścieżka była mocno wyslizgana. Ten dzień zdecydowanie nie faworyzował aut z napędem na tylną oś, więc Kocur, Janek i Hubert uplasowali się dość nisko w generalce i w klasach. Na szczęście honor drużyny uratował Kuba Kosiński, zajmując 3-cie miejsce w klasie 4 (do 2000 cm³) oraz absolutnym hitem okazała się jazda Agnieszki Korzeniowskiej, która zdobyła 1. miejsce w klasie Pań z 46-sekundową przewagą nad rywalką z miejsca 2. Warto wspomnieć, że Agnieszka nie ma w swojej Hon-

dzie szpery i była zdana wyłącznie na swoje umiejętności jazdy po luźnej nawierzchni, nabytej zapewne na słomczyńskich szutrach, gdzie również królowała w klasie Pań, wygrywając każde z pięciu zawodów cyklu PTS. Na królewskiej rundzie Agnieszka uzyskała również 6. miejsce w najtrudniejszej, bo najbardziej licznej i obsadzonej w topowych zawodników klasie 3 (do 1600 cm³), a byłoby wyżej, gdyby nie jeden błąd, który kosztował ją około 20 sekund straty na wygrzebywaniu się z pobocza i dziesięciosekundową karę →→





za potrącenie dwóch elementów wyznaczających trasę. To już drugi raz, kiedy Agnieszka pokazała, że lód i śnieg to jej żywioł. Sytuacja przedstawiała się podobnie rok temu w podobnych warunkach, a w niedzielę swoje niesamowite czasy konsekwentnie powtarzała na kolejnych przejazdach.

Adam, mistrz "luźnego" wśród kotowej gawiedzi niestety został mocno zawiedziony



przez opony i w zasadzie stał w miejscu, nie mógł w ogóle ruszyć. Tutaj, niestety, wyniku nie było. Świetnie poradził sobie Łukasz i mimo awarii auta uplasował się dość wysoko. Debiut Ani był zaś bardzo udany i z pomocą Samanty - doświadczonej pilotki i kierowcy na prawym fotelu udało się jej dojechać w całości do mety, bez większych błędów. No i warto wspomnieć, że Ania nie była ostatnia. Zuzka pojechała nieprecyzyjnie i potrącone słupki odebrały jej 3. miejsce w klasie Pań, ale jak to mówią - "to je rejli".

Atrakcji na ten tydzień nie koniec, bo już w nadchodzącą niedzielę będziecie mogli licytować przejazdy z Kubą i Kocurem podczas Moto Orkiestry, czyli wydarzenia wspierającego Wielką Orkiestrę Świątecznej pomocy. Serdecznie zapraszamy na Autodrom Bemowo w Warszawie 15 stycznia od godziny 13:00 do 20:00. Po wspólnym przejeździe dostaniecie od kotów pamiątki, ale niewątpliwie największą atrakcją przygotowaną przez Mad Cat's Garage będzie kompletnie odremontowany, doładowany kompresorem samochód Kocura i latanie bokami z tym narwanym kierowcą. Do Waszej dyspozycji będzie także prawy fotel u Kuby w jego bardzo szybkiej Hondzie, dysponującej wielką mocą w porównaniu do masy auta. To prawdziwa karuzela z Mistrzem i V-ce Mistrzem Okręgu Warszawskiego.

Serdecznie zapraszamy!

Zdjęcia: Konrad Jaskulski SILCO PHOTO, Konrad "Kodix" Sieczkowski Photography
Tekst: Pomarańcza

Wydarzenia i rocznice: styczeń 2017

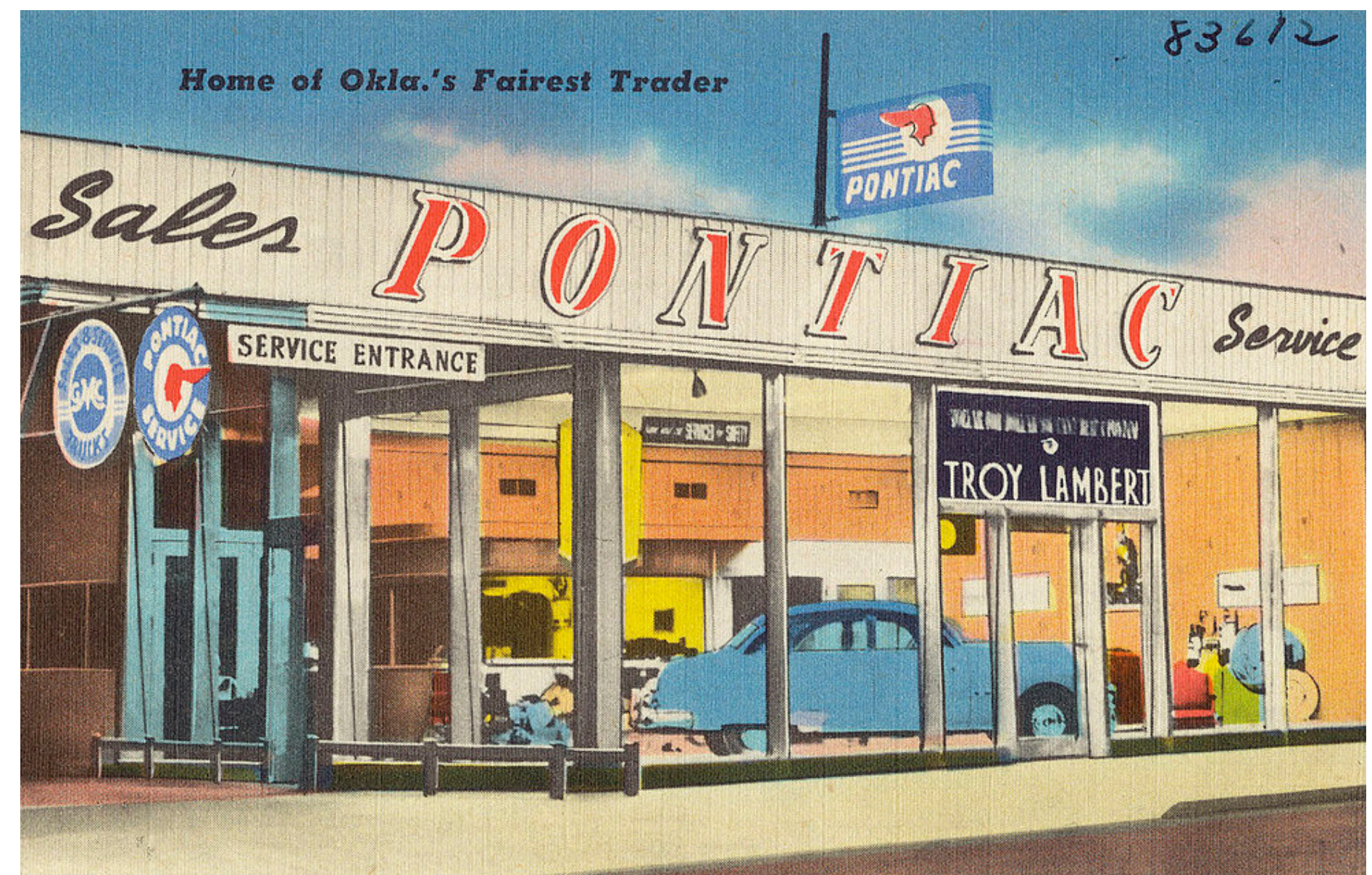
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Kapitalistyczne meandry

We wczesnych latach 70-tych w mojej szkole podstawowej pojawiła się wśród nas – 10-12-latków moda na kolekcjonowanie samochodowych folderów. Nikt z nas nie znał języka angielskiego, ale krążyły wśród nas przepisywane ręcznie "prośby" o takowe foldery, które wysyłało się do producentów samochodów, olejów, opon, części zamiennych (nie zawsze orientowaliśmy się – bo i skąd – kto, co produkuje). Oczywiście, każdy się zarzekał, że jego tekst jest najlepszy i gwarantuje otrzymanie przesyłki (teraz wiem, że ktoś, kto czytał te ręcznie przepisywane zdania miał bardzo dużą tolerancję, a może bardziej wyobraźnię, domyślając się o co nam chodzi). Do najpilniej

strzeżonych tajemnic należał adres do danej firmy. Udostępniany był tylko najbliższemu kolegom, a i to dopiero wtedy, gdy samemu otrzymało się już kopertę z bajecznie kolorowymi zdjęciami pięknych aut z opisami technicznych parametrów czy kurtuazyjną odpowiedź z kilkoma naklejkami np. od firmy Penzzoil, Elf czy Michelin. Były to pożądan przedmioty handlu wymiennego.

To był mój pierwszy kontakt ze światową motoryzacją. Wówczas to, po raz pierwszy w życiu, zobaczyłem (na zdjęciach) jakie wspaniałe samochody produkowane są na świecie - Buick'i, Fordy, Toyoty, Renaulty, Volvo, Chevrolety czy Oldsmobile. →→





Teraz - z perspektywy lat – wcale bym się nie zdziwił, gdybym się dowiedział, że działa PR tamtych firm doskonale wiedziały, że nikt z za “żelaznej kurtyny” nie kupi ich samochodów, ale bynajmniej nie wyrzucają pieniędzy w błoto. Przecież był to świetny argument w ideologicznej wojnie pomiędzy Zachodem, a Wschodem. Z jednej strony telewizja, radio i inne “Trybuny Ludu” przekonywały o zaleczeniach socjalistycznej gospodarki, podkreślając jednocześnie, jakie te kapitalistyczne państwa są “be”. Zakazane książki i czasopisma słane

czy przywożone do Polski były bezwzględnie konfiskowane na granicy, zagraniczne stacje radiowe zagłuszane... A tymczasem, do młodych chłopaków w Polsce docierały przesyłki z barwnymi folderami i naklejkami. I w wielu głowach kiełkowały ciekawe pytania i rodziły się niejasne wątpliwości co do wyższości socjalizmu nad kapitalizmem. Dodatkowo, niedługo później rozpoczęła się w Polsce era Pewexu i Baltony...

Ale wracam do głównego tematu. Jedną z takich marek samochodów, o której istnieniu dowiedziałem się z otrzymanych folderów był Pontiac. Nazwę przyjęto od imienia indiańskiego wodza z plemienia Ottawa, który wślawił się w XVIII wieku w wojnie przeciwko wojskom brytyjskim w rejonie dzisiejszego pogranicza amerykańsko-kanadyjskiego). W pierwszej dekadzie XX wieku powstał koncern General Motors, który skupiał kilka mocnych marek, m. in. Buicka, Cadillaca i Chevroleta. Znalazł się tam także producent



z czasów PRL-u. Silniki o pojemności 4-5-6 litrów też nie stanowiły problemu, gdyż benzyna była najtańszym płynem nie licząc wody z kranu.

Sielanka Pontiac trwała do końca lat 70-tych. Kryzys paliwowy i coraz większy tłok w miastach spowodował, że gigantyczne samochody stawały się z każdym rokiem mniej pożądane. W latach 80-tych podjęto więc próbę zmiany wizerunku Pontiac proponując modele o sportowym charakterze (Firebird Trans Am, Fiero Sport Coupe, Firefly)...

Pontiac, jako marka samochodowa, zniknęła z rynku w 2010 roku. Dla GM nie była to jednak jakaś wielka strata, a być może nawet oszczędność na wydatkach reklamowych. Udane modele marki produkowane były nadal, ale pod innymi nazwami, generalnie wszystko zostało w rodzinie... Pozostała tylko nazwa Pontiac w historii motoryzacji...

I na koniec jeszcze dygresja, ale jak najbardziej związana z kalendarium. W latach PRL-u tysiące razy wysłuchiwałem, jak to kapitaliści bezwzględnie wykorzystują klasę robotniczą. Z drugiej strony – np. katowicka dzielnica Giszowiec wzięła swą nazwę od nazwiska Giesche, przemysłowca, który dla swojego koncernu hutniczo-górniczego wybudował całe osiedle domów dla swoich pracowników.

Innym przykładem jest Ford, który w swoich zakładach, (już) 5 stycznia 1914 roku ustanowił 8-godzinny dzień pracy oraz płacę minimalną w wysokości 5 dolarów dziennie. ■

o nazwie Oakland. W GM postanowiono, by nieco tańsze modele - z “niższej półki” - sprzedawać pod nazwą Pontiac. I tak też się stało – oficjalnie 3 stycznia 1926 roku.

Sprzedaż Pontiaców szła tak dobrze, że w 1933 roku zlikwidowano markę Oakland. Jednak GM nie planował światowej ekspansji tej marki i Pontiac oferowany był przez kolejne dekady wyłącznie w USA, Kanadzie i Meksyku. Poważną zmianę w wizerunku przeprowadzono w drugiej połowie lat 50-tych. Wówczas pojawiły się pierwsze samochody tej marki, które włączyły się do wyjątkowej w historii motoryzacji serii pojazdów określanych ogólnym mianem “krażowników szos”. Stany Zjednoczone stały się światową potęgą gospodarczą. Mieszkańcom powodziło się świetnie i stać ich było na nowe domy, a przede wszystkim duże samochody. I pojawiły się takie – ogromne, o powierzchni niewiele mniejszej niż kawalerka w bloku



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 Żołędowski

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