

iauto ^{polska}

Numer 59, 18 stycznia 2017



wielka orkiestra
świątecznej
pomocy



Zazwyczaj w styczniu w naszej szerokości geograficznej pada śnieg, a temperatury są ujemne. Kilka ostatnich lat nie bardzo zgadzało się z owym "zazwyczaj". Tegoroczny styczeń zimowy jest, ale też jakby trochę mniej zimowy od tych sprzed pięciu i więcej lat. Jest trochę śniegu, jest mróz, przez kilka dni nawet tęgi. Czyli - zima.

Dla kierowców zima (taka zwyczajna), to trudny czas. Samochody parkujące pod chmurką trzeba odśnieżać, zamrożone szyby oskrobać z lodu, otworzyć przymarznione drzwi i, co nie zawsze jest łatwe, uruchomić silnik. A potem, w grubych kurtkach, rękawicach, ciężkich butach, sprawnie i zgrabnie jechać tam, gdzie trzeba. Spory kłopot sprawiają zaparowane szyby zwłaszcza, że nie wolno rozgrzewać samochodu na postoju. A więc jazda. Zanim dmuchawa osuszy szyby, kierowca niewiele widzi. Przewornicy mają przygotowane szmatki, kawałki irchy bądź papierowe ręczniki, mniej przewornicy wycierają szyby tym, co mają pod ręką. Efekty bywają różne. Niewiele widać, do tego te grube ciuchy, czapka uszanka, może kapelusz... no cóż, zimą słabo się jeździ.

Co innego, gdy samochód stoi w garażu. Nie trzeba nic skrobać, odśnieżać, wewnątrz też jakby bardziej sucho. Auto po uruchomieniu jest gotowe do jazdy, szyby przejrzyste, nawet zimowa odzież niespecjalnie przeszkadza...

Tyle, że na jezdniach i dla jednych, i dla drugich jest równie ślisko. Kierowcy jeżdżą najlepiej, jak potrafią, a przecież o stłuczki – zwłaszcza zimą – nietrudno. Tym łatwiej, że na polskich drogach pojawiło się dawno niewidziane zjawisko zwane "czarnym lodem". Prawie niewidoczne, pojawiające się niespodziewanie na suchej i odśnieżonej jezdni obszary gładkiego, bardzo śliskiego lodu nie wybaczą ani zbyt dużej prędkości, ani nerwowych ruchów. Szansą na unikanie "czarnolodowych" kłopotów jest wcześniejsze przygotowanie się na jazdę bez przyczepności.

Posiadacze garażu mają lepiej; mało że nie muszą walczyć z zaśnieżonym autem, to jeszcze mają szansę szybciej przygotować się na zimową (wredną) pułapkę. Zimą też okazuje się, że nie ma sprawiedliwości na świecie.

Szerokiej drogi



Prezentacje

Nissan Qashqai – str. 4



Wydarzenia

Świąteczna motoorkiestra - str. 8

Słowo droższe pieniędzy... - str. 12



Eksploatacja

Lina czy kable – str. 14

Sport

Rajd w wersji klasycznej - str. 15

Podium w Dubaju - str. 22

Dakar w fotografii - str. 26



Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 20

Znane i nieznanne

Z czego produkuje się opony? - str. 24



Patronat iAuto

Mad Cat's Garage - str. 32

Felieton

Drastyczne? Zmiany? - str. 35



Auto na miarę sukcesu



QASHQAI 1,2 DIG-T

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Qashqai to najlepiej sprzedający się crossover w Europie. Według założeń Nissana to auto do miasta. Sprawdziliśmy więc, jak się sprawdza w małych i dużych aglomeracjach, a także na trasie. Bo trochę obiekcji mieliśmy: trochę za duży do manewrów w mieście, niewielki silnik może nie sprostać trudom autostradowych podróży. A jak było?

Ale od początku. To już druga generacja tego modelu i można śmiało stwierdzić, że modę na crossovery zapoczątkował właśnie Nissan w 2006 roku prezentując pierwszą generację Qashqai. Potem był mniejszy Juke, większy X-Trail. Nissan specjalizuje się w tego typu samochodach, więc Qashqai to ukoronowanie wieloletnich doświadczeń firmy w projektowaniu crossoverów. Nic więc dziwnego, że to bardzo udane auto.

Wygląd auta znacznie poprawiono, w stosunku do poprzedniej generacji – jest teraz bardziej proporcjonalny, nowoczesny i lekki dzięki doskonale poprowadzonym przetłoczeniom i ogromnej, mocno pochylonej przedniej szybie. LED-owe reflektory, chromowane elementy, tylny spojler, dobrze dobrany kolor lakieru - to wszystko sprawia, że z przyjemnością patrzymy na „nasze” auto. Jeżeli chodzi o wybór lakierów to jest niewielki, ale w każ-



dym z kolorów (czerwonym, czarnym, brązowym, szarym i granatowym) Qashqaiowi do twarzy. I ma niezłe obuwie – 19-calowe felgi ze stopów metali lekkich to dobry styl i elegancja.

We wnętrzu jest nie mniej miło i przyjemnie. A co istotne – praktycznie i ergonomicznie.

System bezkluczykowy to idealne rozwiązanie zwłaszcza w mieście, kiedy nie musimy każdorazowo poszukiwać kluczyka, by otworzyć samochód. Uruchamiamy auto przyciskiem Start. Ja już siadamy za kierownicą w wygodnych fotelach, to przede wszystkim czujemy się swobodnie, miejsca jest sporo, a szklany dach idealnie doświetla wnętrze. Gorąco polecamy auto z tą opcją: szklany, panoramiczny dach z filtrem UV i z regulowaną elektrycznie przesłoną, bo dopłata niewielka (teraz

w promocyjnej cenie 1700zł), a robi wrażenie. W kokpicie skóra i wszelkie inne materiały oraz dodatki aspirują w kierunku luksusu niż taniochy i tandety. Bagażnik o pojemności 439 litrów jest doskonale zorganizowany: ma duże kieszenie po bokach, a w podłodze drugie dno czyli spory schowek dodat-



kowo dzielony, w którym idealnie możemy unieruchomić walizkę.

Benzynowy, turbodoładowany silnik 1,2 o mocy 115 KM (w który wyposażony był testowany Qashqai) to jednostka najbardziej lubiana przez nabywców Nissanów - aż 46 procent tego modelu sprzedaje się właśnie z tym silnikiem. Do jazdy w mieście w sam raz, na autostradzie, np. przy manewrach

wymijania przydałoby się nieco więcej mocy. Ale przyspieszenie w 11,6 sekund do setki to niezły wynik przy dość sporo ważącym aucie (1318 kg). Co istotne jednak - rzadko odwiedzamy stacje benzynowe, bo auto apetyt na paliwo ma bardzo niewielki, poza miastem spala poniżej 6 l/100km, w mieście o dwa litry więcej. W oszczędnej jeździe pomaga system Start/Stop. Z tą jednostką napędową doskonale



współpracuje manualna, 6-biegowa skrzynia, o krótkich przełożeniach.

Podróżując tym crossoverem czujemy się bezpiecznie ponieważ zawieszenie jest komfortowe, dodatkowo aktywnie steruje nim komputer. Nasz model dostępny był z napędem tylko na przednie koła. Zwiększony prześwit sprawia, że auto jest odporne na miejskie pułapki - wysokie krawężniki, koleiny, dziury.

Auto jest wyposażone we wszystko, co konieczne i co sprawia, że nasza podróż jest komfortowa. Jest więc: dwustrefowa klimatyzacja, reflektory LED, pakiet bezpieczeństwa Safety Shield wyposażony w 16 czujników, które stale monitorują drogę wokół auta. W efekcie samochód pomaga uniknąć zderzenia czołowego ostrzegając

o zagrożeniach znajdujących się w martwym polu lusterek oraz zapobiegając niezamierzonemu zjeżdżaniu z pasa ruchu. Auto najpierw ostrzega o zagrożeniu kierowcę, a gdy ten nie reaguje, samo hamuje. Rozpoznawanie znaków drogowych z kolei ostrzega nas o ograniczeniach prędkości i zakazach (czasem się myli). Oprócz kamery cofania jest system kamer 360 stopni, który pokazuje teren dookoła auta, co znacznie ułatwia manewry w mieście. Natomiast

nowoczesny system Nissan Connect wyposażony jest w bogatą gamę funkcji. Łączy on w sobie audio, nawigację oraz pakiet możliwości łączności ze smartfonem, a tym samym dostęp do aplikacji muzycznych, społecznościowych i rozrywkowych.

Nissan Qashqai to auto bardzo przyjazne dla swoich użytkowników - ma niezły, nowoczesny wygląd, przestronne, dobrze zaprojektowane wnętrze, komfortowo zestrojone zawieszenie. Nie brakuje wszelkich dostępnych dziś technologii. Warto dołączyć do grona zadowolonych klientów zwłaszcza, że właśnie obchodzimy 10 urodziny crossoverów Nissana i możemy je kupować z urodzinowym rabatem. ■





TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jeszcze trwają licytacje, jeszcze nie zakończyła się gra Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, a już wiadomo, że wyniki są znakomite. Po raz 25. do szpitali w całym kraju trafi mnóstwo nowoczesnego sprzętu ratującego życie i zdrowie. 15 stycznia pokazaliśmy, że jesteśmy fajni, że się kochamy i mamy wielkie serca.

Jak Polska długa i szeroka w dniu wielkiego finału tysiące wolontariuszy zbierało pieniądze. Jak co rok do akcji przyłączyli się miłośnicy sportowej jazdy samochodem, ludzie na co dzień zajmujący się bezpieczeństwem na drogach i pasjonaci motoryzacji.

W wielu ośrodkach organizowano imprezy pod wspólną nazwą „Motoorkiestra”. Najczęściej zabawa polegała na tym, że kibice, fani (ale też i ci, dla których samochód jest jedynie środkiem komunikacji), licytowali przejazdy po krętych i śliskich torach w niecodziennych



samochodach prowadzonych przez kierowców wyczynowych, legendy torów wyścigowych i tras rajdowych. Pasjonaci jazdy terenowej organizowali swoje „motogranie” i, podobnie jak na autodromach, licytowali przekazane przez uczestników przedmioty. Takie imprezy z licytacjami, pokazami, jazdami i koncertami odbywały się w Łodzi, w Warszawie, Makowie Podhalańskim, Zgierzu, Toruniu, Skoczowie, Tarnowie, Szczecinie...

W tym roku dla bardzo wielu ludzi udział w WOŚP był również manifestacją polityczną. A właściwie antypolityczną. To efekt reakcji na szereg krytycznych, wręcz brutalnych i agresywnych wypowiedzi prominentnych przedstawicieli partii rządzącej na temat rzetelności

i celowości działania fundacji Jurka Owsiaka. Skandalem też należy określić przemilczanie przez „media publiczne” wydarzenia, którym

żyła cała Polska. Do mediów niezależnych przedostały się informacje o zakazie udziału żołnierzy, strażaków, urzędników, policjantów w tym konkretnym ogólnopolskim przedsięwzięciu charytatywnym. Skutek był taki, że poza werbalnym wyrażaniem oburzenia, Polacy z radością i solidarnie wsparli WOŚP jeszcze hojniej, niż rok wcześniej. Również prezydent z małżonką nie tylko deklarowali, ale też publicznie wsparli akcję, przekazując do licytacji słynną fotografię Pierwszej Damy oraz spinki Andrzeja Dudy. Oba przedmioty zostały wylicytowane za naprawdę duże pienią- ➔➔



dze, które trafiły do fundacji WOŚP. Zapewne agresywne ataki wymierzone w Jurka Owsiaka i WOŚP były obliczone na zdyskredytowanie całej akcji po to, aby wykazać, że Polacy nie są solidarni, nie mają poczucia wspólnoty, a te wartości są bliskie jedynie zwolennikom wybranej demokratycznie władzy. Okazuje się jednak, że w tej akurat sprawie nie daliśmy się wmanipulować w polityczne rozgrywki i wszelkie podziały tego jednego dnia odeszły w cień. Niestety, tylko tego jednego dnia. ■



Słowo droższe pieniędzy...

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Tak Pawlak mówił do Kargula w popularnej komedii. Muzeum Techniki też miało nadzieję, że wreszcie ktoś dotrzyma słowa i uratuje jego byt. Wygląda jednak na to, że tak się nie stanie.

Przypomnijmy, że 30 września 2016 r. minął termin wypowiedzenia umowy najmu pomieszczeń w PKiN w Warszawie, wynajmowanych przez Muzeum Nauki i Techniki (MNiT). Powodem takiej decyzji stało się zaprzestanie płacenia czynszu w wysokości 147 tys. zł miesięcznie z początkiem 2016 r. Muzeum z powodu trudności finansowych nie było w stanie regulować tej należności. Zresztą nie tylko tej, również pracownicy dostawali jedynie zaliczki po kilkaset złotych, zamiast regularnych pensji w pełnej wysokości. Nie były za nich płacone składki do ZUS.

Szefowie Muzeum szukali intensywnie pomocy zewsząd. Było poklepywanie po plecach, zapewnienia, ale na tym się kończyło. A przypomnijmy, że już w listopadzie 2015 r. Wicepremier Piotr Gliński zapowiadał zmianę nazwy na Narodowe Centrum Techniki, finansowane ze środków resortów kultury, nauki i rozwoju. Niestety, te plany nie doszły do skutku. Muzeum działało, próbowało się ratować, lecz twarde reguły ekonomii pokonały tę zasłużoną i ważną w naszej historii instytucję. Rozpoczął się proces likwidacji, choć nie jest ona jeszcze przesądzona. Organizator i właściciel MNiT Naczelna Organizacja



Techniczna (NOT) rozpoczęła procedurę zwolnień grupowych. W tym miejscu trzeba chyba jednak wyrazić uznanie dla NOT, która nie brnie dalej w długi, jak to robią np. niektóre kopalnie czy szpitale. Przeciagające się i nie dające żadnych rezultatów negocjacje z Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego (MKiDN), przyczyniły się w głównej mierze do tej decyzji. Resort kultury miał odkupić od NOT całą kolekcję eksponatów, składających się na MNiT, oraz przejąć wszystkich pracowników. Takie były i są warunki NOT – wszystko albo nic.

Wciąż są szanse na załatwienie sprawy, ale ruch jest po stronie MKiDN Prof. Glińskiego. Nawet nie próbowaliśmy tam pytać, czy resort ma jeszcze jakieś środki przeznaczone na zakupy po nabyciu Kolekcji Książąt Czartoryskich ze słynną „Damą z gronostajem” na czele.

– Procedura zwolnień grupowych ruszyła 10 stycznia. Mamy 20 dni na negocjacje ze związkami zawodowymi. Na początku lutego więcej się wyjaśni – informuje nas Dyrektor MNiT Piotr Mady. Część pracowników ma trzymiesięczny okres wypowiedzenia, ale nie musi z niego skorzystać. Może odejść od razu. Jeśli większość osób tak postanowi, Muzeum trzeba będzie zamknąć od razu, ponieważ nie będzie

miał tam kto pracować. To wielce prawdopodobny scenariusz.

Choć z drugiej strony, ciągle gdzieś tli się ta nadzieja, że ktoś jednak tę zasłużoną instytucję uratuje przed zagładą lub „rozparcelowaniem”.

– Od 13 miesięcy nie mamy ani pieniędzy, ani decyzji. Z naszej strony zrobiliśmy wszystko, aby przetrwać. Mieliliśmy wiele rozmów i spotkań. Szukaliśmy pomocy w wielu miejscach, ale nie pomogło. Zalegamy z czynszem, pensjami i składkami za naszych pracowników – ubolewa Dyrektor Mady. W sumie, na koniec stycznia 2017 r., zadłużenie MNiT wyniesie niespełna 5 mln złotych.

Pisaliśmy już wcześniej o pięknej kolekcji i historii Muzeum (w numerach 39, 44 i 47 iAuto). Także o tym, jak niewielka (10 mln zł rocznie) jest kwota, która pozwoliłaby tej instytucji działać i się rozwijać, przy innych wydatkach, czy to Miasta Stołecznego czy MKiDN. Nie wdajemy się w dyskusję, czy ostatni, gigantyczny zakup był nam aż tak bardzo potrzebny. Na pewno był spektakularny, czego o MNiT powiedzieć nie można. No i gdzie ta dbałość o nasze dobra narodowe, o naszą polskość i tożsamość, o których od kilkunastu miesięcy tak wiele słyszymy... ■

Lina czy kable?

Zimą samochody potrafią się zbuntować i odmawiają współpracy. Taki kłopot miała nasza Czytelniczka. Interwencja fachowców była skuteczna, ale czy właściwa?

Pani Olga opisała w mailu do redakcji swoje wątpliwości: *W czasie ostatnich mrozów moje Renault nie chciało zapalić. Kolega powiedział, że nie da się samochodu uruchomić ciągnąc na linie, ani pchając, bo ma automat. Odradził używanie kabli połączonych z innym samochodem, bo może się spalić elektronika. Pomoc drogowa zabrała samochód na lawecie do warsztatu, co mnie sporo kosztowało. W warsztacie dowiedziałam się, że trzeba było uruchomić auto przez kable. Proszę o radę.*

Na pytanie odpowiada ekspert, inż. **Mariusz Leśniewski**: Sytuacja którą Pani opisała to przykład typowych zimowych niedogodności z którymi boryka się wielu posiadaczy czterech kółek. Brak możliwości uruchomienia pojazdu mógł być spowodowany rozładowanym akumulatorem, jednakże określenie dokładnej przyczyny zaistniałej sytuacji nie jest łatwe. Sprawę komplikuje fakt, iż nie podała Pani danych samochodu – marki, typu silnika i roku produkcji. Te informacje stanowią kluczową rolę w znalezieniu pomocy. Jeśli sprawa dotyczy starszego modelu Renault, to uruchamianie silnika metodą zapożyczenia prądu z innego pojazdu jest jak najbardziej właściwe, w przypadku najnowszych konstrukcji wyposażonych w systemy Start-Stop sprawa się komplikuje. Te nowsze kilkuletnie samo-



chody mogą posiadać dedykowane przyłącza do podpięcia baterii rozruchowej jak i instalacje podtrzymującą napięcie elektronicznych sterowników. Obowiązkiem posiadacza samochodu jest zapoznanie się z instrukcją obsługi która wyraźnie reguluje tego typu sprawy. Pani kolega miał rację mówiąc iż samochodu z automatyczną skrzynią biegów nie sposób uruchomić poprzez holowanie lub inną siłową metodą co również wyraźnie napisane jest w instrukcji obsługi danego pojazdu. Po sytuacji która się Pani przydarzyła warto skontrolować stan naładowania akumulatora oraz instalacji ładowania pojazdu (choć powinien to zrobić wspomniany warsztat udzielający pomocy). Wielokrotnie perypetie dotyczące mroźnych rozruchów związane są z układem zasilania pojazdu o który warto zadbać szczególnie właśnie zimą. ■

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/



Rajd w wersji klasycznej

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W drugi weekend stycznia miałem okazję uczestniczyć w treningu załóg startujących w tegorocznym Rajdzie Monte Carlo Historique. Jako dodatkowy balast w samochodzie załogi Andrzej Wodziński/Tomasz Ciecierzyński przyglądałem się specyfice rajdów na regularność. Jeśli ktoś sądzi, że to taki lajtowy rajd, to się bardzo myli.

Co chodzi w rajdach samochodowych – wiadomo. Z rampy startowej ruszają na trasę. Jadą zgodnie z przepisami ruchu drogowego do startu do odcinka specjalnego. Czekają na sygnał startu – najczęściej zielone światło – i ruszają. Jadą najszybciej, jak to tylko możliwe. Oni, to znaczy kierowca

i pilot.

Odcinek specjalny to droga w zasadzie zamknięta dla ruchu. Pilot z mapą i itinerarem pilnuje, aby nie pobrać, przede wszystkim jednak informuje kierowcę o konfiguracji drogi, krzywiźnie zakrętów, przeszkodach, zmianach nawierzchni i kierunku jazdy.

Wszystkie informacje muszą być przekazywane w odpowiednim tempie, precyzyjnie i w sposób nie budzący żadnych wątpliwości. Od lat załogi dysponują interkomami, zatem pilot nie musi wrzeszczeć, chociaż historia zna przypadki zerwanej łączności... Kierowca prowadzi samochód, co wydaje się dość łatwe gdy dokładnie wie co czeka go za zakrętem. Wydaje się, ale przecież to jest jazda sportowa. Liczy się każdy ułamek sekundy. Jeśli na przykład kierowca zmienia biegi o 0,1 s wolniej niż rywale, to na kilkunastokilometrowej próbie traci – zależnie od konfiguracji trasy – nawet i pół minuty. Jeśli przed każdym zakrętem hamuje o kilka metrów wcześniej, to na mecie jest odpowiednio później. Jeśli na wyjściu z zakrętu ma prędkość o 1 km/h niższą, to na końcu prostej rozpoczyna hamowanie z 50 km/h, a nie z 60 km/h. I tak dalej, i tak dalej... I kierowca, i pilot muszą urobić ręce po łokcie, aby z sukcesem zakończyć zawody.

W rajdach „na regularność” jazda na odcinkach specjalnych polega na utrzymaniu zadanej średniej prędkości. Wyzwanie nie polega



jedynie na dojechaniu w określonym czasie do mety próby, ale na takim pokonywaniu dystansu, aby pomiar dokonany w dowolnym miejscu odcinka wykazał, że załoga jedzie z zadaną prędkością średnią. Najczęściej jest to wartość poniżej 50 km/h. Wydaje się niewiele, ale na krętych drogach trzeba naprawdę bardzo sprawnie operować gazem, hamulcem i kierownicą, a jednocześnie bardzo precyzyjnie przeliczać czas, drogę i prędkość. Załozde pomaga mechaniczny, precyzyjny metrometr oraz elektronika – dedykowany komputer rajdowy obsługiwany przez pilota wraz z wyświetlaczem nazywanym „reperer”, który wyświetla informacje przed oczami kierowcy. Przed startem do odcinka specjalnego zawodnicy ustalają, który z nich w czasie jazdy resetuje odcinkowy pomiar metrometru, pilot w komputerze, zapisuje obowiązującą prędkość i ustawia parametr wyświetlany na ekraniku „reperera”. Na trasie dojazdowej „reperer” pokazuje prędkość jazdy, na odcinku specjalnym pokazuje w metrach wyprzedzenie lub opóźnienie w stosunku do samochodu wirtualnego. W jeździe na regularność wir-



tualny samochód jest odwzorowaniem samochodu poruszającego się ze stałą prędkością od startu do mety odcinka specjalnego. Na alpejskich odcinkach specjalnych, gdzie śnieg i lód, podjazdy i zjazdy, zakręty i nawroty uniemożliwiają utrzymanie jednostajnego tempa, kierowca nieustannie musi hamować i przyspieszać, natomiast pilot dyktując konfigurację trasy jednocześnie na bieżąco koryguje wskazania drogomierza. Korekty są konieczne bowiem rajdówka nigdy nie jedzie środkiem drogi, a koła na śliskiej nawierzchni czasem kręcą się, gdy samochód nie jedzie, a czasem samochód jedzie, ale koła się nie obracają.

W czasie treningu odbywającego się w okolicach Góry Kalwarii zawodnicy sprawdzali funkcjonowanie i kalibrację urządzeń, a także doskonalili ich obsługę. Chodzi bowiem o to, aby wskazania miały dokładność taką samą, jak urządzenia jakimi pomiarów dokonują organizatorzy w czasie rajdu, a wprowadzane na bieżąco korekty niwelowały błędy. Oczywiście każdy taki trening poprawia wzajemne zrozumienie załogi, jest też testem samochodu.

Stopień trudności tras na Mazowszu ma się nijak do tych, jakie czekają załogę w legendarnym Monte Carlo, wystarczyły jednak, abym zrozumiał, że ten rajd w wersji "na regularność" to nie hetka-pętka. Polskie załogi od kilkunastu lat biorą udział w tej wersji najtrudniejszego rajdu świata, mają więc spore doświadczenie. Z tego doświadczenia korzystają utytułowani zawodnicy, ale przecież debiutanci, których w czasie treningu podglądałem.

Wśród 330 załóg w tegorocznym Monte Carlo Historique wystartują Polacy:

Andrzej Wodziński/Tomasz Ciecierzyński
– Volvo 122 S (1962)

Paweł Molgo/Janusz Jandrowicz – Polski Fiat 125p (1975)

Jacek Miller/Maciej Orzechowski – Fiat X1/9 (1977)

Jacek Grochowski/Henryk Buszkiewicz – FSO Polonez 1500 LS (1978)

Robert Burchard/Grzegorz Gac – Polski Fiat 125p (1979)

Stanisław Postawka/Andrzej Postawka – Zastava 1100 (1979) ■



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

REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ



AutoRok 2016/2017
Opel GT

Lynk&Co
Z wizytą u Zagato
Swincar Spider

ZAMKLAĆ PRZESZŁOŚĆ

AutoRok 1900-2000

Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na www.autorok.pl

Rośnie sprzedaż BMW

BMW z satysfakcją podsumowuje miniony rok. W informacjach prasowych podkreślany jest fakt sprzedaży 26 egzemplarzy modeli i8 oraz 91 egzemplarzy i3, oba samochody wyposażone w akumulatory o wyraźnie większej pojemności (co przekłada się na większy zasięg tych elektrycznych aut). W segmencie biznesowych samochodów klasy premium wielkość sprzedaży modeli serii 3 i 5 na poziomie ponad 3600 pojazdów oznacza, iż BMW jest liderem w tym segmencie rynku. Z kolei luksusowa limuzyna serii 7 została zakupiona przez 600 klientów w tym połowa w opcji „Indywidual”. W informacjach od BMW jest też mowa o bardzo dobrej sprzedaży motocykli. W 2016 roku BMW Motorrad osiągnęło sukces dzięki zarejestrowaniu 1182 motocykli. Marka umocniła się na pozycji lidera w kla-

sie motocykli powyżej 500cm³, z 24% udziałem w polskim rynku. Najpopularniejszymi modelami były R 1200 GS ADVENTURE oraz R 1200 GS.



Dacia Duster Cup

Pierwsza runda Dacia Duster Cup odbędzie się podczas rajdu Baja Drawsko w dniach 7-9 kwietnia br. Organizator sprzedał już 7 samochodów, zostały jeszcze 3 egzemplarze Dacia Duster.

Dacia Duster Cup to nowa klasyfikacja w ramach Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych. W sezonie 2017 zawodnicy pojawią się na starcie w identycznie przygotowanych samochodach Dacia Duster. Nagrodą główną jest Dacia Duster z napędem 4x4. Zwycięzcy poszczególnych rund otrzymają nagrody pieniężne.

Puchar przeznaczony jest dla kierowców amatorów, którzy często pierwszy raz są w sytuacji organizacji środków na wystawienie swojego zespołu. Zawodnicy zainteresowani udziałem w Dacia Duster Cup mogą zgłaszać się do kwietnia br. za pośrednictwem strony internetowej daciadustercup.pl.

Organizatorem pucharu jest Renault Polska, we współpracy z Polskim Związkiem Motorowym, Over Limit Motors i Hołowczyc Racing. Mentorem dla zawodników jest jeden z najbardziej utytułowanych polskich kierow-

ców rajdowych – Krzysztof Hołowczyc, który będzie towarzyszył zawodnikom przez cały sezon. Poza bieżącym doradztwem i wsparciem poprowadzi również specjalne szkolenie w terenie przed rozpoczęciem cyklu. Kierowcy nie muszą posiadać licencji. Warunkiem udziału jest podpisanie umowy z organizatorem i posiadanie samochodu Dacia Duster 4x4 w wersji określonej w regulaminie.



W ostatnim czasie samochód przeszedł szereg testów w różnych warunkach, w tym zimowych i spisywał się doskonale.

Twarze Mitsubishi

Aktorzy Anna Cieślak i Maciej Stuhr odebrali kluczyki do nowych modeli Mitsubishi ASX 2017 i Outlander PHEV 2017. Przy okazji podsumowali rok współpracy z marką spod znaku Trzech Diamentów.

– Muszę przyznać, że ten rok był dla mnie wielką przygodą z Mitsubishi i Japonią. Dzięki tej marce odkryłam jazdę w terenie i możliwości, jakie daje napęd na 4 koła. Mogę powiedzieć, że do listy moich zajęć dopisałam nowe hobby – offroad, który jest niezwykle wciągającą zabawą. – mówiła ambasadorka modelu Mitsubishi ASX, Anna Cieślak. – Czeka nas z Mitsubishi intensywny czas, sporo pracy i ciekawych wydarzeń. Przygotowujemy dwie filmowe serie na kanałach YouTube i Facebook. Pierwszy z odcinków tego cyklu realizujemy już w ten weekend w Krynicy Górskiej. W marcu wybieramy się do Szwajcarii na Geneva Motor Show, a w maju mam nadzieję spotkać się z miłośnikami marki podczas II Złotu Mitsubishi. – podsumowuje aktorka.



Motoryzacyjne odkrycia Macieja Stuhra

– Jestem zadziwiony, ile ciekawych i dobrych zdarzeń kojarzy mi się teraz z samochodem. Jak podkreślam w wywiadach, przywiązuję dużą wagę do ochrony środowiska, więc Mitsubishi Outlander PHEV jako hybryda z elektrycznym napędem jest dla mnie idealnym rozwiązaniem. Co ciekawe, to auto zaskarbiło sobie także względy moich bliskich, polubili to ciche i wygodne wnętrze a nawet rytuał codziennego ładowania. Przyznam, że z zainteresowaniem i ciekawością wchodziłem w motoryzacyjny świat marki, stawiając pierwsze kroki w miejscach kultu, jakimi tylko trochę żartobliwie nazwałbym wystawy dla miłośników 4 kółek w Genewie, czy Poznaniu. Tych ludzi łączy pasja, więc łatwo nam się było dogadać. – podsumowuje swój rok z modelem Mitsubishi Outlander PHEV Maciej Stuhr.



Załoga Michał Broniszewski/Maro Engel/Hubert Haupt/Yelmer Buurman/Abdulaziz Al Faisal zajęła trzecie miejsce w wyścigu Hankook 24 Hours Dubai na torze Dubai Autodrome. Po starcie z piątego pola załoga Mercedesa AMG GT3 zespołu Black Falcon przez cały czas trwania wyścigu utrzymywała się w ścisłej czołówce, zajmując miejsce na podium lub tuż za nim. W końcówce była szansa nawet na drugie miejsce, ostatecznie jednak rywale w Porsche okazali się nieznacznie szybsi.

– Miejsce w pierwszej trójce to zawsze duży sukces, zwłaszcza w tak prestiżowym wyścigu w bardzo mocnej i licznej obsadzie – powiedział Michał Broniszewski po zakończeniu wyścigu. – Znaczenie wyścigu w Dubaju rośnie z roku na rok. Fakt, że odbywa się w martwym sezonie i praktycznie nie ma konkurencji w kalendarzu stanowi o jego atrakcyjności, nawet dla najlepszych zespołów i kierowców. Przed startem marzyliśmy po cichu nawet o zwycięstwie, ale dwie załogi Porsche były nie do pokonania. Niewiele zabrakło nam do drugiego miejsca. Pomimo to, jestem bardzo zadowolony zarówno z wyniku, jak i z tempa, którym jechaliśmy. Samochód był bardzo szybki i niezawodny. Podczas wyścigu mieliśmy bardzo dużo okresów neutralizacji, nazywanych w Dubaju „Code 60”. Mocno przeszkadzało to w utrzymaniu koncentracji, ale to nie do uniknięcia, gdy startuje prawie 100 samochodów o bardzo zróżnicowanych osiągnięciach. Bardzo się cieszę ze startu w Dubaju i osiągniętego wyniku. To bardzo udany początek sezonu. Teraz czeka mnie sporo pracy nad ułożeniem planów na sezon 2017. (opr. m.r.)

Podium w Dubaju



Z czego produkuje się opony?

TEKST: ANDRZEJ GLAJZER
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Wszyscy wiemy, że opony samochodowe produkuje się z gumy, a gumę z kauczuku.

Kauczuk to rodzaj żywicy otrzymywany z drzew kauczukowych, który od stuleci pozyskuje się tą samą, bardzo powolną i dość prymitywną metodą

Na jedną oponę samochodową do auta osobowego średnio potrzeba go ok. 3 kg, co przy obecnym zapotrzebowaniu na gumę (biorąc pod uwagę tylko przemysł motoryzacyjny) jest bardzo poważnym problemem.

Konieczne jest zatem poszukiwanie innych metod, które mogłyby lub mogą uzupełnić istniejące zasoby lub w przyszłości je zastąpić.

Jedną z dróg jest produkcja gumy z kauczuku syntetycznego, którego historia wcale nie zaczęła się wczoraj. Technologia otrzymywania tego surowca znana jest już od roku 1909, a jej prekursora uznaje się pracującego na zlecenie firmy Bayer

A.G inż. Fredricha Hofmana. Pierwszy raz kauczuk syntetyczny znalazł zastosowanie w procesie impregnacji poszycia powierzchni skrzydeł i kadłubów samolotów. W przypadku opon samochodowych zaczęto go używać ok. roku 1933, kiedy niemiecka firma Metzeler wykorzystwała w tym celu produkt o nazwie Buna (powstały w skutek syntezy butylu i sodu). W roku 1936 opony z dodatkiem kauczuku

syntetycznego na skalę przemysłową zaczęła produkować firma Continental.

Również w przedwojennej Polsce prowadzono zaawansowane prace badawcze, czego uwieńczeniem była decyzja o budowie w CÖP (Centralnym Okręgu Przemysłowym) fabryki opon z kauczuku syntetycznego w Dębicy.

W czasie II wojny światowej kauczuk syntetyczny w motoryzacji stosowany

był w dużych ilościach przez Niemcy i ZSRR. Wtedy też zaczęto poszukiwać sposobów pozyskiwania podstawowego surowca do produkcji gumy z innych substancji organicznych... i przy okazji właśnie w ZSRR odkryto, że podobne właściwości ma sok z korzenia chwastu taraxacum kokszyghyz, który jest bardzo bliskim krewnym (tyle że bardziej odpornym na ostry klimat) znanego u nas mniszka

lekarskiego, czyli popularnego mleczu.

Wojna się skończyła i w dobie atomu o pomysły zapomniano. Powrócił całkiem niedawno, kiedy okazało się, że Continental wyprodukował oponę z soków tej rośliny. Po oponach z kauczuku, z kartofla, czas zatem na opony z łąki! Jak dotąd nie są żółte i wiosenne, nie pachną też łąką ani świeżo skoszonym sianem... I nadal są czarne. ■

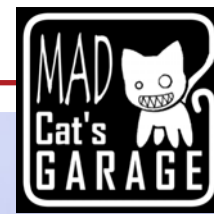
I PO DAKARZE

COPYRIGHT A.S.O.







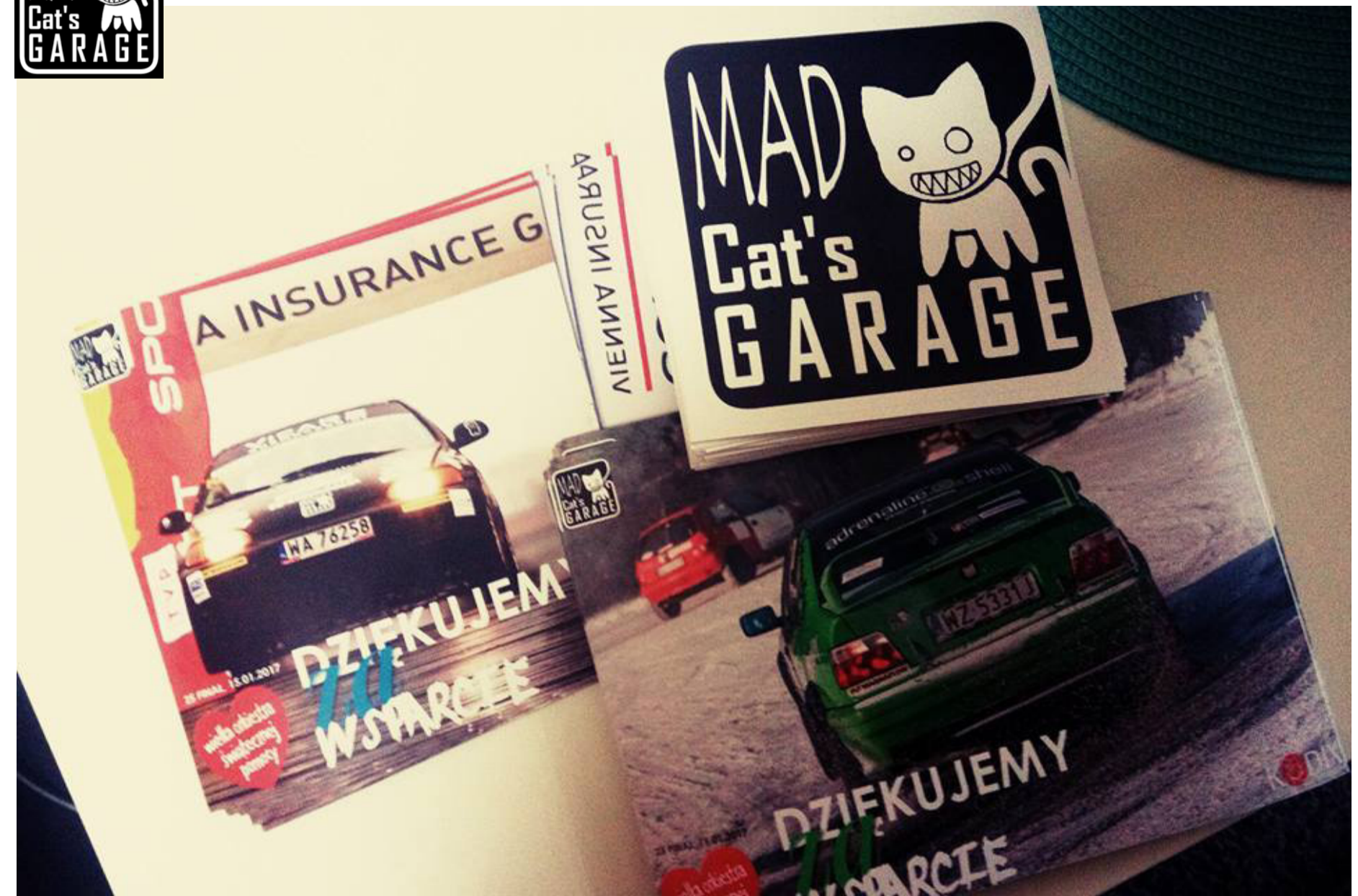


Święto z Orkiestrą

W ubiegłą niedzielę zespół Mad Cat's Garage brał udział w inicjatywie, którą cała Polska (i nie tylko) już zna. Była to Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, organizowana przez fundację Jurka Owsiaaka.

Co by nie gadali o fundacji, drużyna wie swoje - przede wszystkim to, że niektórzy z nich - w tym Kocur - byli diagnozowani w dzieciństwie sprzętem, na który fundacja organizowała zbiórkę 25 lat temu. Dzięki fundacji są zdrowi i mogą się ścigać, żyć normalnie. Dla Kocura było to niesamowite przeżycie, zawsze marzył, aby jako kierowca móc uczestniczyć w niezwy-

kłym wydarzeniu, jakim od 14-tu lat jest Moto Orkiestra. Wreszcie się udało dostać na listę tych właśnie kierowców i wraz z Kubą mieli szansę zbierać trochę pieniędzy dzięki licytowanym przejazdom i "dorzucić" się do jednej, wielkiej, motoryzacyjnej puszk! Razem z kolegami po fachu zbierali ponad 200 000 zł! To niesamowita kwota i wielokrotnie pobity rekord.



To był niezwykle dzień dla całego zespołu, a zaczął się od parady rajdówkami oraz innymi, egzotycznymi samochodami po ulicach Bemowa. Około godziny 12:30 mieszkańcy mogli oglądać to widowisko, a właściwie i słuchowisko, bo dźwięku tylu sportowych wydechów naraz nie można usłyszeć na co dzień. Wśród aut oczywiście pokazały się

dwie rajdówki Mad Cat's Garage oraz żółty Mustang Magnaflow, który ich pilotował. Po powrocie rozpoczęły się licytacje przejazdów, do których była co najmniej godzinna kolejka, lecz nikomu to humoru nie popsulo. To był sygnał, że aut i kierowców chcących pomagać jest tak dużo, że aż trzeba czekać. To tym bardziej ogrzewało serca podczas śnieżnego →





dnia. Był też czas na pogaduchy z odwiedzającymi i prezentacje aut, podczas których Kocur pokazywał nowe oklejenie (kolor jest niesamowity w realu!) oraz instalację kompresora. Potem licytacje ze sceny, prowadzone między innymi przez Bartka Wyszowskiego - znanego na Mazowszu komentatora motorsportu. Dzięki scenie i prowadzącym udawało się uzyskiwać kwoty w wysokości nawet 2600 zł za przejazdy z największymi gwiazdami uczestniczącymi w wydarzeniu.

To był wielki dzień, w którym wszystkie automobilkluby zjednoczyły się, w którym ponad podziałami każdy dumnie stał pod

sceną podczas licytacji. Dzień, w którym w jednym miejscu spotkali się kierowcy rajdowi, wyścigowi, terenowi i drifterzy. Wszyscy zjednoczyli się w jednej, ważnej dla Polski i jej obywateli sprawie.

Koty bardzo cieszą się z tego, że mogli brać udział w tym ważnym wydarzeniu, które dla nich jest już w zasadzie takim świętem. Cieszymy się, że mogliśmy świętować razem z nimi. I naprawdę nic nas nie obchodzi, czy ktoś na tym zarabia, bo wszyscy zarabiamy coś, czego wycenić się nie da – zdrowie i życie, co zostało udowodnione poprzez pobicie kolejnego rekordu zbiórki!

Wciąż trwają licytacje na internetowych aukcjach WOŚP, gdzie między innymi znajdziecie brelok-tłok z logo Mad Cat's Garage oraz pamiątkowe zdjęcia - cegiełki i naklejki. Niebawem też ma się pojawić na aukcjach WOŚP plakat z autografem Chipa Foosé'a, подарowany drużynie przez Magnaflow - ale na to trzeba chwilę poczekać, bo leci do Was aż z Kalifornii!

Sie ma!

Zdjęcia: Szalansky
Tekst: Pomarańcza

DRASTYCZNE? ZMIANY?

ANDRZEJ DĄBROWSKI



kierowcy, którzy korzystają w czasie jazdy z telefonów komórkowych. To wykroczenie ma być karane mandatem w wysokości 300 zł (obecnie jest to kwota 200 zł). To gdzie te „drastyczne” zmiany? Drastyczna zmiana to 1000 zł i taką karę widziałbym w zastrzaniu prawa. Przypomnę tylko, że po pierwsze: na całym świecie specjalistyczne badania jednoznacznie potwierdzają poważne zagrożenie koncentracji u kierującego pojazdem zajmującym się rozmową przez telefon. Już nie wspomnę o pisaniu SMS-ów. Po drugie: są kraje, gdzie kary za telefoniczne rozmowy w samochodzie sięgają kilkuset Euro. Ostatnio często podlegają podwyższaniu. „Komentatorzy” uzależnieni od komórek, w przeważającej liczbie nie zostawiają przyszłowiowej suchej nitki na proponowanych podwyżkach, na policji i wysokości kar. Problem jest poważny. Z danych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że ponad 1/3 polskich kierowców (35 %) każdego dnia korzysta z telefonu w czasie jazdy! Aż 64 % ankietowanych przyznało, że odbiera lub pisze wiadomości tekstowe w czasie prowadzenia pojazdu! Przeróżające!

No to jeden temacik opatrzony wielkimi słowami: „Drastyczna zmiana w taryfikacji mandatów”! Nawet o połowę wzrosnąć mają kary za rozmowę podczas jazdy przez telefon, jazdę bez zapiętych pasów bezpieczeństwa i przewożenie dzieci bez obowiązkowego fotelika.

Z obecnych 300 zł do 500 zł wzrosnąć ma kara za jazdę bez zapiętych pasów. Więcej zapłaća

Podobno nasza policja stara się wylapywać kierowców rozmawiających przez komórkę używając specjalnych teleobiektywów. Wyniki smutnych statystyk wskazują, że głupoty nie wyleczy się teleobiektywem, tylko prawdziwie drastycznymi karami i konkretnymi akcjami policji, których jeszcze w Warszawie nie zauważyłem.

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