

iauto ^{polska}

Numer 60, 25 stycznia 2017



Półowa lat 90. Rajdy samochodowe w owym czasie były nadzwyczaj emocjonujące, tysiące kibiców śledziło rywalizację na odcinkach specjalnych, na trasach jechali legendarni dziś kierowcy, a zacięta rywalizacja trwała od startu do mety. Mam wrażenie, że zwycięstwo w stawce Maluchów w owych czasach dawało więcej prestiżu i satysfakcji, niż dziś triumf w klasyfikacji generalnej Mistrzostw Polski. Ale może się mylę. Dzień po powrocie z jednego z takich rajdów jechaliśmy taksówką na jakieś przyjęcie. W czasie jazdy dzieliliśmy się wrażeniami z zawodów, wymienialiśmy opinie o kierowcach, i ich różnych wypadkach. W pewnym momencie warszawski taksówkarz włączył się do rozmowy, komentując wypadki. W wielkim skrócie było jakoś tak: **Ten Hołowczyc to co, koło urwał, Kuzaj rozwalił samochód, rajdowcy wielcy, dojechać do celu nie potrafią. Ja już od dwudziestu lat nie miałem wypadku, a jeżdżę po Warszawie codziennie.** I tak dalej, w tym stylu. Pan kierowca taksówki uznał, że kierowcy wyczynowi nie potrafią jeździć, bo rozbijają samochody. O swoich umiejętnościach miał jak najlepsze zdanie, skoro nie miał wypadku - znaczy jeździ bardzo dobrze.



Policja wyjaśnia przyczyny i przebieg wielkiego karambolu na autostradzie A1, z kolei żandarmeria wojskowa zajęła się wypadkiem kolumny MON. Już wiadomo, że w czasie, gdy doszło do karambolu na autostradzie była mgła, a przyczepność, jak to zimą, nie za dobra. Czy zgodnie z logiką przywołanego wcześniej warszawskiego taksówkarza, wszyscy, którzy znaleźli się w karambolu nie umieli jeździć?

Inaczej ma się rzecz cała z wypadkiem pod Toruniem. Zgodnie z ustaleniami mediów, kolumna wioząca ministra jechała zbyt brawurowo, z kolei przedstawiciele partii rządzącej twierdzą, iż wszystko było OK, tylko warunki atmosferyczne były niewłaściwe. Jak było, tak było, szczęśliwie nikomu nic poważnego się nie stało.

Powyższe wywody zakończę pytaniami. Jak należy rozumieć stwierdzenie, że ktoś potrafi jeździć, a ktoś inny nie? Czy obecne systemy i programy szkoleniowe właściwie przygotowują kierowców do posługiwania się samochodem? Co oznacza pojęcie "szczególna ostrożność" w przypadku uczestników karambolu na A1, a co oznacza w przypadku kierowców samochodów uprzywilejowanych?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Babskie gadanie

Dacia Duster – str. 4

W kraju

Ekologia w ruinie - str. 8

Samochód w firmie - str. 11



Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 14

Znane i nieznane

Polska Skoda - str. 18



Patronat iAuto

II Motul Królewski Winter Cup - str. 20

Kalendarium

Kalendarium - str. 26



Na dobre i na złe



TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Dacia Duster. Rumuńska motoryzacja, najtańszy SUV na rynku – nie brzmi to dobrze. Nadzieja na nowinki technologiczne i designerskie fajerwerki płonna, ale postanowiliśmy sprawdzić co i jak.

Wygład. Ku mojemu zdziwieniu linia nadwozia bardzo spodobała się moim koleżankom, a to duży plus dla Duster – zawsze oceniają auto emocjonalnie, tak jak ocenia się kreacje koleżanek. A poza tym są abnegatkami w dziedzinie

motoryzacji i liczy się tylko ogląd auta, a nie jego konotacje, tło i porównania. Spojrzałam i ja nieco inaczej na Duster i właściwie trudno coś mu zarzucić. Wdzięku, lekkości i finezji trudno wymagać od projektantów tego samochodu, podobnie jak trudno takich



cech wymagać od zawodnika sumo. Ale liczy się efekt. W wersji limitowanej Blackshadow, w metalizowanym brązowym kolorze Tourmaline, z wlotami powietrza o błyszczącej, czarnej barwie, światłami przeciwmglowymi otoczonymi obwódką w kolorze matowego chromu, auto prezentowało się bardzo dobrze. Do tego czarne obręcze kół Théma, wykonane ze stopu metali lekkich, relingi dachowe (też w kolorze matowego chromu), wzmocnienia z tyłu i przodu oraz duże lampy sprawiły, że uznałam ten SUV za więcej niż poprawny, który nie różni się zbytnio od innych „osobników” tego gatunku. A więc Duster to nie uboga krewna, tylko ma taki nieco modny, oldskulowy styl.

Wewnątrz auta jest bardzo przestronnie i nie jest to przesada. Duże boczne szyby, nisko poprowadzona linia okien sprawia, że kokpit jest odpowiednio doświetlony i czujemy się w nim dobrze, nawet mimo nieco monottonnych, szarawych detali. Oczywiście nie znajdziemy zaawansowanych systemów multimedialnych, ani cudownie miękkich, kolorowych plastików, ale okazuje się, że te elementy nie są niezbędne

w codziennym użytkowaniu auta. Można doskonale się bez nich obejść. Nieliczne, prawie luksusowe dodatki, takie jak tablica rozdzielcza z ozdobnymi elementami w błyszczącym czarnym kolorze, specjalnie dobrana tapicerka, kierownica pokryta skórą i czytelna deska rozdzielcza z wyrazistymi przyciskami sprawiają, że we wnętrzu Duster pocujemy się dobrze i uznajemy je za przyjazne.

Poza tym możemy poczuć się komfortowo, bo dostępne są również m. in. podgrzewane fotele, elektrycznie sterowane lusterka, nawigacja Media Nav Evolution, regula-



tor-ogranicznik prędkości oraz wspomaganie parkowania tyłem. Bagażnik jest duży – 443 litry, a po złożeniu tylnych siedzeń ogromna przestrzeń do wykorzystania.

Podwyższony prześwit sprawił, że w terenie, w trudnych warunkach Duster radził sobie świetnie i zupełnie nie bałam się wjechać w zasypaną śniegiem leśną drogę, podjechać pod sporą górkę i w trasie, w bardzo zimowych warunkach objechać korek bocznymi drózkami. Auto dało radę, a ja czułam się bezpiecznie. Natomiast podczas autostradowych podróży w aucie było cicho – obecna generacja Dustera jest naprawdę niezłe wyciszona. Oczywiście jeżeli nie zechcemy pobijać tym samochodem rekordów prędkości. Do wyboru tryby 2WD, Auto i Lock. Standardowo napęd na jedna oś.

Nasza Dacia Duster to topowa odmiana z silnikiem diesla 1,5 dCi o mocy 110 KM. Elastyczna jednostka napędowa dobrze współpracowała z manualną skrzynią o sześciu przełożeniach. W zależności od potrzeb Dusterem możemy jeździć dynamicznie np. na autostradach, spokojnie lub nieco poszaleć w terenie.

Nawet dość trudnym. W każdych warunkach mało pali, a przy jeździe zgodnej z zasadami ekonomicznej jazdy i przepisami ruchu drogowego zużycie paliwa jest wyjątkowo małe. Pomaga w tym system Start-Stop. Przebyta trasa na jednym baku to: Warszawa-Kraków-Zakopane-Kraków-Częstochowa plus trochę kręcenia się po mieście. Mało prawdopodobne, ale możliwe. I za to Dustera kocham.

Miłą niespodzianką może być również cena. Najtańsza wersja figuruje w cenniku za 39 900 zł. Nasza limitowana wersja, bogato wyposażona kosztuje 52 600 (2WD), najwyższa cena jaka trzeba zapłacić za Dustera (4 WD) to 75 200zł. Konkurencja dopiero startuje z cenami z tego najwyższego dla Dustera cenowego pułapu.

Dacia Duster niczego nie udaje, jest prosta i mało skomplikowana, ale w tym dobrym znaczeniu. Ma kompaktowe rozmiary, zapewnia komfortową jazdę, kusi tanią eksploatacją i przystępną ceną. I podczas testu wzbudzała spore zainteresowanie innych użytkowników dróg - wypytywali, dyskutowali, komentowali. ■



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
Svincar Spider

ZAMKLAĆ PRZESZŁOŚĆ

AutoRok 1900-2000
www.autorok.pl

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

EKOLOGIA W RUINIE



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Atmosferę mocno podgrzewa mróz; im większy, tym więcej węgla i węglopodobnych produktów trafia do palenisk pieców i tym więcej świństwa wylatuje kominami. Im większy mróz, tym bardziej dramatyczne są dane dotyczące powietrza w miastach, miasteczkach i wsiach. W tym roku alarmy smogowe są wyjątkowo dramatyczne.

Nie ma żadnych wątpliwości co do tego, że sytuacja jest katastrofalna. Co prawda w powietrzu nie ma więcej smrodu niż w latach ubiegłych, ale dopiero teraz temat zanieczyszczeń został przez media szczególnie mocno nagłośniony. Największe stężenie szkodliwych substancji jest tam, gdzie źródłem ogrzewania domów jest marnej jakości węgiel i miał węglowy z dodatkami. Wśród takich dodatków można znaleźć ścinki skórzane, odpadki plastikowe, opakowania,

palety, stare meble, buty, szmaty nasączone zużytym olejem silnikowym i wszystko, co spalić się da, a za co płacić nie trzeba. Jako że w starych piecach byle czym palą niezbyt zasobne gospodarstwa domowe, to raczej oczywiste jest, że wiele zrobić się w tej materii nie da. Nowoczesne piece kosztują kilkakrotnie więcej od smrodorodów, za dobrej jakości węgiel też trzeba zapłacić więcej. Przejście na ogrzewanie gazowe nie wchodzi w grę, bo zgodnie z obowiązującą doktryną, węgiel

jest naszym dobrem narodowym, a kopalnie, nawet jeśli przynoszą straty, trzeba chronić. Władze samorządowe na miarę swoich możliwości starają się wspomóc mieszkańców dofinansowując wymianę pieców grzewczych, jednocześnie srogimi karami chcą ograniczyć spalanie najbardziej toksykogennych substancji. To jest jednak proces kosztowny, długotrwały i bez uświadomienia ludziom konsekwencji obecnej praktyki, niezbyt skuteczny.

I chociaż samochody generują od 6% do 15% zanieczyszczeń powietrza, to rząd właśnie od kierowców zaczyna systemowe i rozwiązywanie problemu smogu. Kłopot w tym, że w rzeczywistości są to działania pozorne, więc skutek będzie wątpliwy, za to kosztowny dla kierowców.

Na dzień dobry wicepremier Mateusz Morawiecki zapowiedział wprowadzenie obowiązku dokumentowania jakości spalin w stacjach kontroli oraz badanie spalin przez policję na drodze. Świetnie, tylko do... chrzaniu. Policja praktycznie nie ma narzędzi, podobnie zresztą stacje kontroli pojazdów.

O ile sprawdzenie spalin w samochodach z silnikami benzynowymi jest do zrobienia, to już w rury wydechowe Diesla nie bardzo jest co włożyć. Analizatorów spalin po prostu brakuje. A to właśnie z silnikami o zapłonie samoczynnym jest największy problem. Co nie oznacza, że kontrolę jakości spalin i sprawności tych silników należy sobie darować. Wręcz przeciwnie. Wprowadzenie jednolitych standardów w stacjach kontroli pojazdów to konieczność, o którą od lat zabiega m.in. Instytut Transportu Samochodowego. **Samochód z wyciętym katalizatorem czy filtrem DPF powinien być wyłączony z ruchu**, a to w Polsce zdarza się sporadycznie. Pomiar jakości spalin w starszych samochodach z silnikami wysokoprężnymi wymaga wyposażenia diagnostów i policję w kosztowne analizatory. Badanie przeprowadzone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. określające procedurę badania spalin Diesla może skończyć się zniszczeniem silnika. Trzeba więc zmienić procedurę badania i zakupić nowoczesne urządzenia pomiarowe. W końcowym rachunku zapłacą za to kierowcy. →→





Skład spalin silników samochodowych można uporządkować według składu chemicznego oraz wielkości cząstek pyłowych. Od lat producenci mają obowiązek poprawiać czystość spalin, zmniejszając też zużycie paliwa. Mniejszy apetyt na paliwo w sposób proporcjonalny powoduje zmniejszenie ilości spalin. O poprawę ich składu mają dbać optymalizacja procesów spalania w silnikach, natomiast cząsteczki stałe mają zatrzymywać systemy filtrów. Wszystkim sterują oprogramowania komputerów na podstawie danych z szeregu czujników. Wszystko świetnie działa, jeśli działa. Filtry cząstek stałych (silniki Diesla) zatrzymują te o wielkości 10 μm i 2,5 μm , z mniejszym (0,1 μm) już sobie nie radzą. Kiedy auto jest użytkowane na krótkich dystansach, filtr nie uzyskuje odpowiedniej temperatury i może ulegać uszkodzeniu. Wymiana jest kosztowna, zatem wielu kierowców prosi o usunięcie filtra i przeprogramowanie komputera sterującego osprzętem silnika. Ten proceder można uznać za zbrodniczy, bowiem z rury wydechowej w powietrze wypuszczane są cząstki nie tylko małe, ale i te duże. Duże, jako cięższe, opadają na ziemię, mniejsze utrzymują się w powietrzu odpowiednio dłużej. I te maleństwa właśnie są największym zagrożeniem dla naszego zdrowia. Dostają się bowiem do płuc i mogą być przyczyną wielu różnych chorób, rów-

niez nowotworowych. Europejska Agencja Środowiska informuje, że nadmierne stężenie pyłów 2,5 μm przyczynia się do śmierci o. 50 tys. rodaków.

W powszechnej świadomości największym zagrożeniem jest dwutlenek węgla (CO_2), ale w rzeczywistości jest najmniej szkodliwy spośród związków wytwarzanych przez silniki samochodów. Śmiertelną trucizną jest czad, czyli tlenek węgla (CO), kwaśne deszcze powodują tlenki azotu (NO_x), skutecznie trują też węglowodory (HC) i ich pochodne aldehydy (RCHO), sadza (C) czy tlenki siarki (SO_x). Sprawne silniki i układy wydechowe przytłaczają większość tych trucizn ze spalin eliminują. Gorzej jest z samochodami starszymi, zważywszy jednak, że transport samochodowy odpowiada za 6-15% smogu, to wyeliminowanie z ruchu takich aut, nie poprawi w istotny sposób sytuacji na froncie smogowym. Podobnie mrzonką jest wizja miliona samochodów elektrycznych. Raz, bo ich nie ma, dwa, że nie ma ich gdzie „tankować”, a trzy, bo energia elektryczna w Polsce w 70% jest ze spalania węgla, więc trucizny wylecą z kominów elektrowni. Wychodzi więc na to, że kowal zawinił, Cygana powieśz. Piece jak dymią tak będą dymiły, walka z kierowcami niewiele zmieni, za to mocno utrudni korzystanie z samochodu. \square

Samochód w firmie. To proste?



TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Na pozór nie jest to nic wielkiego, nabycie pojazdu do użytku firmowego. Są koszty, które się rozlicza, jeździ się, a po pewnym czasie samochód się sprzedaje lub oddaje.

Właściciele firm lub osoby zajmujące się flotą pojazdów, wraz z księgowymi, uśmiechają się tylko. Bo to, co laikowi wydaje się proste, urzędom skarbowym już wcale takie proste się nie jawi. Uczestniczyłem ostatnio w konferencji z cyklu Flotowe Prawo, zatytułowanej „Samochody w firmie 2017 – nowości w podatkach, prawie i regulaminach”. Na zakończenie pomyślałem sobie, że w ekstremalnych przypadkach, może lepiej jeździć środkami komunikacji miejskiej, albo taksówkami, gdzie dostaniemy po prostu rachunek, który wliczymy w koszty działalności własnego przedsiębiorstwa. $\rightarrow\rightarrow$



biście lub udostępniając go pracownikom. I tu pojawiają się kolejne niuanse. Czy tenże pracownik będzie także wykorzystywał ten pojazd do celów prywatnych, np. podwożąc po drodze do pracy, dziecko do szkoły lub przedszkola. Od tego musi zapłacić podatek ryczałtowy. Niby proste, ale używając pojazdu służbowego do celów prywatnych, pracownik zużywa paliwo i inne materiały eksploatacyjne.

Najważniejsza informacja jest taka, że Rada UE zaakceptowała w październiku 2016 r. przedłużenie dotychczasowych zasad odliczania podatku VAT od pojazdów do 3,5 dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) do końca 2019 r. Czyli nabywca odliczy jedynie połowę tej daniny, zawartej w cenie nowego auta. Przedsiębiorcy od lat czekają na normalne zasady, czyli pełne odliczenie VAT-u, jak w przypadku innych zakupów dla firmy. Jednak na kolejne dwa lata mogą o tym zapomnieć. Wyjątkiem są pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej nabywcy. Nie podlegają temu także małe autobusy, czyli przypomnijmy, przystosowane do przewozu więcej niż 9 osób z kierowcą. Oczywiście trzeba prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu, czyli taki „pamiętnik” samochodu.

Przy okazji warto wspomnieć o zmianie, która już nie pozwoli korzystać z przywilejów samochodu firmowego specjalnego znaczenia, kupionemu sportowemu bolidowi. Piękna limuzyna, czy sportowe cacko nie mogą już być bankowozem, pomocą drogową lub karawanem. W myśl nowego rozporządzenia, te pojazdy specjalne służą do działalności gospodarczej w tym zakresie i takowymi być muszą. Kiedy już nabyliśmy w jakiejś formie samochód firmowy (leasing, wynajem lub rzadko zakup), zaczynamy nim jeździć. Osoby

tu jest tyle przepisów, że nie starczyłoby nam miejsca, aby wszystko opisać. „Szacun” dla księgowych i prawników. Komuś, kto nie ma z tym do czynienia, może to być trudne do zrozumienia, ale paliwo można kupować, płacąc firmową kartą paliwową, albo gotówką, biorąc fakturę. Ale tu też nie wszystko jest oczywiste, ponieważ na stacji należącej do jakiejś dużej, znanej sieci, fakturę może wystawić np. agent, franczyzobiorca itp., prowadzący ten punkt pod jej szyldem. Z kolei pracodawca powinien w swoich dokumentach napisać, że „zapewnia pracownikowi samochód gotowy do jazdy w celach prywatnych”. Nie należy używać wyrazu „paliwo”...

Jednocześnie, aby odliczyć VAT od paliwa, zakupionego na kartę paliwową, musi być spełniony m.in. taki warunek, aby podmiot udostępniający tę kartę „miał wpływ na warunki, na jakich dochodzi do transakcji”. Czyli, aby miał np. wpływ na cenę sprzedawanego paliwa. Niby proste, bo przecież sprzedawca ma na stacji wpływ na ceny sprzedawanych paliw i często je zmienia. Ale to wszystko musi być zapisane w umowie i warunkach użytkowania firmowej karty paliwowej.

Polskie przepisy podatkowe i ich interpretacje są piękne – powiedziałby kto. Bo taki np. koszt wynajmu samochodu do działal-

ności gospodarczej, nie jest wcale kosztem eksploatacji tego pojazdu, a kosztem uzyskania przychodu w tejże działalności. Z kolei Minister Finansów nie odniósł się do raty serwisowej, gdy ktoś na takowy pakiet się zdecydował. Koszt użytkowania pojazdu? Pewnie tak, ale jak to w Polsce bywa, interpretacje izb skarbowych i sądów mogą być różne. Opłaty za autostrady i parkingi również są kosztami działalności gospodarczej, a nie eksploatacji pojazdu.

Inna sprawa, to sytuacja odwrotna, gdy pracownik używa swojego pojazdu do celów służbowych, otrzymując za to tzw. kilometrówkę, niekoniecznie na trasie Warszawa – Madryt – Warszawa. Ale o tym może innym razem, gdy odsapnę po tej dawce jakże pożytecznych informacji, jakie mi zaaplikowano.

W tym miejscu należałoby napisać znaną formułkę, że „podobieństwo wszelkich osób może być jedynie przypadkowe”, albo „naśladownictwo zaprezentowanych przykładów odbywa się wyłącznie na własną odpowiedzialność naśladowcy” czy coś takiego... A tak całkiem poważnie, jeśli ktoś dopiero zaczyna przygodę z samochodem lub samochodami w firmie, koniecznie musi zasięgnąć

opinii fachowców, a potem korzystać najlepiej ze sprawdzonych szablonów i formularzy. W żadnym wypadku nie powodować sytuacji nadzwyczajnych, do których będą potrzebne interpretacje, ale wyroki sądowe. Pomijając fakt, po jakim czasie zapadną. A przy okazji, warto również występować o interpretację, o ile mamy wątpliwości, do ZUS. Ten, w odróżnieniu od urzędów skarbowych, ma nie 3 a 1 miesiąc na udzielenie nam odpowiedzi.

Tak sobie myślę, że naprawdę nie warto się wychylać i lawirować w tej „dżungli”, bo już nie „gąszczu” przepisów prawnopodatkowych. Podejrzewam, że w wielu przypadkach, czasem niezgodnie z prawdą, użytkownicy aut służbowych właśnie takie rozwiązania stosują – standardowe zdarzenia, aby nie robić sobie dodatkowych kłopotów. A może by tak uprościć przepisy, nie tylko te zresztą...?

Przedstawione opinie są jedynie wymysłami autora i nie mogą być podstawą do powoływania się na nie gdziekolwiek i w jakiegokolwiek sprawie. Autor oświadcza, że nie korzysta z żadnego samochodu służbowego, a tankuje i użytkuje jedynie swój prywatny samochód w tymże samym celu, płacąc gotówką na stacjach różnych... ■



EyesOn Design dla Kia Stinger

Podczas salonu samochodowego American International Auto Show (NAIAS) w Detroit najnowsze dzieło Kia Motors – Stinger wyróżniony został nagrodą EyesOn Design za doskonałość stylistyczną samochodu produkcyjnego (Production Car Design Excellence). Na imprezie zazwyczaj zdominowanej przez firmy motoryzacyjne z USA – Kia Stinger znalazła się w centrum zainteresowania i okrzyknięta została największą niespodzianką targów. Nadzór nad projektem Kia Stinger sprawował Peter Schreyer, główny projektant marki.

– Stworzyliśmy wiele wspaniałych samochodów, z których jesteśmy prawdziwie dumni, lecz

Stinger to coś specjalnego – powiedział główny stylistka Kia Motors.



Dakarowe popołudnie

Dzięki uprzejmości Toyota Team Classic mogliśmy wziąć udział w bardzo interesującym spotkaniu (choć jego bohaterowie z Toyotami nie mają nic wspólnego). Grzegorz Baran i Paweł Grot, bo o nich mowa, znani są jako zawodnicy Rajdu Dakar, jeszcze od czasów oryginalnego, przemierzającego pustynie i bezdroża Afryki. W tym roku nie mieli okazji wystartować, ale, jak sami stwierdzili

– nic straconego, bo ta edycja nie należała do najlepszych. Wśród niekończących się rajdowych anegdotek poruszono też tematy poważniejsze, rozmawialiśmy o kondycji Dakaru w obecnej, południowoamerykańskiej formule. Weterani są zgodni – wyczerpały się możliwości tego kontynentu, a rosnące koszty i coraz trudniejsze warunki są barierą nie do przeskoczenia dla dużej liczby zawodników.

Dlatego w tym roku panowie Baran i Grot wystartują w Silk Way Rally, imprezie, której wzrastająca co roku popularność ma szansę zagrozić Dakarowi. Trasa ponad 10 000 kilometrów, start w Moskwie, meta w Pekinie. A licząc dojazdówki i powrót na kołach cały dystans w ciągu miesiąca pewnie przekroczy 20 000 km. Zawodnicy obiecali dzielić się z nami relacjami z przygotowań i z trasy, możemy więc zapewnić, że w lipcu będzie o czym poczytać.



Finaliści COTY 2017

Car Of The Year, to najstarszy (organizowany od 1964 roku) i najbardziej prestiżowy europejski plebiscyt na samochodowy debiut. Stało się już tradycją, że ogłoszenie wyników tego konkursu odbędzie się podczas Geneva Motor Show.

To tegorocznej edycji COTY zgłoszonych zostało 29 modeli, z których jurorzy (58 dziennikarzy motoryzacyjnych z 22 europejskich krajów) pod koniec ub. roku wytypowali do ścisłego finału siedem. W lutym, samochody te poddane zostaną serii ostatecznych sprawdzianów, które odbędą się na torze testowym ośrodka badawczego w Mortefontaine niedaleko Paryża.

Ostateczne głosowanie odbywa się w ten sposób: każdy z jurorów otrzymuje pulę 25 punktów. Musi nimi obdzielić nie mniej niż pięć aut, faworyt może dostać maksymalnie 10 punktów, ponadto najwyższą ocenę może dostać tylko jeden kandydat. Jak więc

widać, reguły są proste, a wynik głosowania można uznać za rzetelną wypadkową odczuć wszystkich jurorów. Sędziowie biorą pod uwagę przede wszystkim bezpieczeństwo auta, jego design, wyposażenie, właściwości jezdne, a także jego cenę i koszty eksploatacji. Z tego względu do finału z reguły nie trafiają luksusowe i drogie limuzyny, ale bardziej popularne modele, chociaż w historii COTY zdarzały się również dosyć kontrowersyjne wybory.

Kto zdobędzie prestiżowy tytuł Car Of The Year 2017 przekonamy się na początku marca. Wiadomo już, że będzie to jeden z tej finałowej siódemki (podanej tutaj w kolejności alfabetycznej) – Alfa Romeo Giulia, Citroen C3, Mercedes E-Class, Nissan Micra, Peugeot 3008, Toyota C-HR oraz Volvo S90/V90. Naszym zdaniem tegorocznym triumfatorem zostanie Nissan Micra, czy rzeczywiście tak się stanie, okaże się dzień przed salonem samochodowym w Genewie, gdy zostaną ogłoszone wyniki konkursu. (MRZ)



Nagrodzona Ampera-e

Jury plebiscytu Best Cars złożone z 27 redaktorów naczelnych czasopisma auto motor und sport i partnerskich publikacji z 21 krajów uhonorowało mistrza zasięgu z oferty Opla „Międzynarodową Nagrodą im. Paula Pietscha” za 2017 rok. Paul Pietsch, znany pod pseudonimem Rennbaby, był niemieckim kierowcą wyścigowym i współzałożycielem wydawnictwa Motor Presse Stuttgart. W wyścigach F1 startował w latach 1950 – 1953, Zmarł w wieku 101 lat w maju 2012 roku. Jej patronem jest Paul Pietsch,.

Warunkami otrzymania nominacji w kategorii innowacyjności są gotowość do produkcji seryjnej oraz widoczna wartość dodana dla klientów w obszarach ochrony środowiska, komfortu, bezpieczeństwa i kosztów eksploatacji. Inżynierowie firmy Opel uwzględnili wszystkie te aspekty w trakcie prac nad elektryczną Amperą-e. Samochód w testach odzwierciedlających rzeczywiste warunki jazdy wykazał zasięg 380 kilometrów. 30-minutowe ładowanie za pomocą szybkiej ładowarki stałoprądowej o mocy 50



kW pozwala na kontynuowanie podróży przez dalsze 150 kilometrów. Silnik elektryczny zapewnia osiągi odpowiadające silnikowi spalinowemu o mocy 150kW/204 KM, i maksymalnym momencie obrotowym 360 Nm, co pozwala na dynamiczne ruszanie i sprawną jazdę po autostradzie. Podane wartości dotyczą akumulatora litowo-jonowego nowej generacji, zastosowanego w modelu Ampera-e.

Pierwsza jaskółka

Każdego roku na początku marca, czyli u progu wiosny, odbywają się w Genewie Międzynarodowe Targi Motoryzacyjne. To najważniejsza europejska impreza tego typu. Jest ona o tyle istotna, iż światowe koncerny właśnie tam najczęściej chcą prezentować nowości, które danego roku zostaną wprowadzone na rynki Starego Kontynentu.

Jeszcze kilka-kilkanaście lat temu szczegóły dotyczące premier trzymane były w tajemnicy do dnia rozpoczęcia targów. Obecnie – w dobie internetu – koncerny coraz częściej ujawniają



niają jeszcze przed targami niektóre szczegóły dotyczące własnej ekspozycji. Tak zrobiła już koreańska KIA, która zapowiedziała, że podczas Geneva Motor Show 2017 zaprezentuje (m. in.) trzecią generację popularnego

Picanto. Producent ujawnił pierwsze zdjęcia tego samochodu, ale większość szczegółów technicznych nadal pozostaje tajemnicą.

Na razie dowiedzieliśmy się, że długość auta będzie identyczna w porównaniu do poprzednika (3597 mm), ale poprzez nieznaczne zwiększenie rozstawu osi (do 2400 mm) nieco powiększona została objętość kabiny i bagażnika. Ponadto, zgodnie z aktualnymi trendami, zwiększono funkcjonalność samochodu w zakresie wykorzystywania technologii „okołointernetowych” poprzez zainstalowanie nowoczesnego ekranu systemu infotainment. Klienci będą mieli także bardzo duże możliwości „personalizowania” swojego samochodu poprzez bardzo szeroki dobór kolorów nadwozia oraz tapicerki.

Nowe Picanto ma pojawić się w polskich salonach sprzedaży już w drugim kwartale tego roku. (Mrz)

Dobre wyniki Renault i Dacia

Sprzedaż samochodów Renault i Dacia do firm w 2016 roku wyniosła rekordowe 34 766 samochodów osobowych i dostawczych, co daje 10,4% udziału w rynku. Na rynku samochodów dostawczych marka Renault zajmuje drugie miejsce w Polsce, z udziałem 14,3%. Dacia znalazła się w pierwszej dziesiątce na rynku samochodów dostawczych w 2016 roku. Obie marki Grupy Renault mają 18,2% udziału w polskim rynku samochodów dostawczych.

Renault niezmiennie pozostaje liderem rynku samochodów specjalistycznych (modyfikowanych) na bazie podwozi.

Naszym kluczem do tegorocznego sukcesu na pewno była bogata oferta produktowa najmłodszej floty samochodów w Europie. Zapewniamy wyposażenie auta dostosowane do potrzeb klienta instytucjonalnego. Oferujemy też atrakcyjny pakiet usług finansowych i posprzedażowych. Dysponujemy profesjonalną siecią obsługi klienta firmowego. Mamy także pełną ofertę samochodów dostawczych i modyfiko-

wanych – powiedział Tomasz Mróz, dyrektor sprzedaży flotowej Terytorium East. Rynek sprzedaży do firm w Polsce wzrósł o 20%. Sprzedaż aut Renault i Dacia do firm wzrosła w 2016 roku o 27%. Firmy na polskim rynku zakupiły rekordową liczbę samochodów marki Renault – 22 676 szt. Marka Renault znalazła się w Top 5 w sprzedaży samochodów kierowanej do firm (samochody osobowe i dostawcze). Dacia zajmuje dziewiątą pozycję na rynku. ■



Polska Škoda

TEKST: ANDRZEJ GLAJZER

Marka Škoda naszym nieco młodszym Czytelnikom kojarzy się przede wszystkim z bardzo dobrymi samochodami osobowymi, a ich wysoka sprzedaż na polskim rynku jest tego widowym potwierdzeniem.

Dzisiejsze Skody są synonimem najnowocześniejszych konstrukcji, technologii i jakości jak również dbałości o tradycje.

Starsi, pamiętają zapewne pierwsze powojenne Skody 1100, które zakupione w roku 1948 motoryzowały nasz kraj po drugiej wojnie światowej, służąc jako samochody użytkowe. Były jednymi z pierwszych ambulansów i samochodów pocztowych. Również ciężarówki i autobusy, doskonale sprawdzały się w pierwszych latach odbudowy. W latach 60 i na początku 70, kolejki oczekujących w Polmozbytach na „auta z motylkiem” wydłużały się coraz bardziej, co niewątpliwie świadczyło o ich walorach.

Niewiele jest natomiast osób, które wiedzą, że tradycja tej firmy i jej związki z naszym krajem dotyczą nie tylko samochodów.

Na mocy przejęcia przez Departament Ministerstwa Spraw Wojskowych zbankrutowanej Spółki Akcyjnej „Francusko-Polskich

Zakładów Lotniczych „Francopol” i odsprzedaniu fabryki w końcu roku 1926 nowym właścicielom, uruchomiono w Warszawie firmę o nazwie Polskie Zakłady Škoda S.A mieszczące się nieopodal lotniska na Okęciu. Zajmowały obszar ok. 30 morgó (75 000 m²), z czego ponad 20 tys m² stanowiły hale fabryczne i zabudowania, w których początkowo produkowano 450-konne silniki lotnicze Lorraine-Dietrich (pozostałe w produkcji jako zobowiązanie Francopolu) oraz 200-konne Wrigt'y.

Przygotowując się do podjęcia produkcji, na podstawie kontaktów z czeskimi Zakładami Škody, w pierwszym rzędzie opracowano instrukcje warsztatowe i technologiczne oraz na miejscu wykonano w całości niezbędne oprzyrządowanie. Jednocześnie od samego początku nawiązano również kontakty z krajowymi

dostawcami materiałów i części (m.in. odlewnia i kuźnia Ursus, firma Babbit, odlewnia Mieszczanski i S-ka, fabryka pierścieni tłokowych Abratyński itp.), co stanowiło wymóg administracyjny w odbudowywanym się kraju mający na celu podniesienia poziomu przemysłu pomocniczego. Na początku roku 1927 w fabryce zatrudnionych było 121 pracowników, ale już w roku następnym (30 czerwca 1928) ich liczba wzrosła do 971. Znaczący faktem jest, że niemal wszyscy inżynierowie i majstrowie przeszkoleni zostali w Zakładach Škody na terenie Czechosłowacji.

W maju roku 1927, w fabryce wyprodukowano już ponad 13 tysięcy części, których jakość specjalna kontrola wojskowa oceniła pozytywnie. Jednocześnie, od roku 1928, korzystając już wyłącznie z surowców krajowych, utworzono własne laboratorium wyko-

nujące niezbędne w produkcji silników lotniczych badania materiałowe.

Od początku dyrektorem naczelnym Polskich Zakładów Škoda był inż. Tadeusz Heyne, którego związki z tą firmą sięgają roku 1907. Pracując w zakładach Laurin&Klement w Mlada Boleslav, wraz z inżynierem Hieronimusem skonstruował tam samochód wyścigowy z silnikiem benzynowym osiągający prędkość 100 km/h. Jego zaangażowanie, pasja i talent nie tylko w automobilizmie, ale również w lotnictwie sprawiły, że zaproponowano mu wówczas stanowisko kierownika. Kierował częścią fabryki w Mlada od roku 1908, startując również w licznych rajdach i wyścigach.

We wczesnych latach 30, Polskie Zakłady Škoda S.A znacznie się rozbudowały, dołączając

do produkowanych silników lotniczych chłodzonych powietrzem (Škoda Jupiter VI F.H, Škoda Jupiter VI F.M, Škoda Jupiter VI F.L, Škoda Jupiter VII F i Škoda Jupiter VIII F) na licencji Bristol Co. Ltd i silników chłodzonych cieczą (Škoda 12EB - Lorraine-Dietrich), również produkty z branży elektrycznej.

Wytwarzano tu między innymi szeroki asortyment silników prądu trójfazowego, silniki prądu stałego do napędu tramwajów, elektryczne lokomobile dla gospodarstw rolnych, oraz różnego rodzaju wyłączniki, izolatory, nastawniki i oporniki.

Warto wspomnieć, że urządzenia te doskonale sprawdzały się podczas elektryfikacji warszawskiego węzła kolejowego. Zakłady Škoda wytwarzały także wszelkiego rodzaju kable elektryczne,

w tym również przesyłowe i specjalne, stosowane przy budowie trakcji kolejowej. Zakładem podwykonawczym warszawskiej Škody była fabryka kabli elektrycznych w podwarszawskim Ożarowie, gdzie tradycje tej produkcji przetrwały aż do roku 2002.

W czasie drugiej wojny światowej w Zakładach Škody na Okęciu, remontowano silniki lotnicze i dokonywano napraw niemieckich samolotów. Pomimo ścisłego nadzoru i represji nie udało się okupantowi zapobiec licznym akcjom sabotażowym. Wiele remontowanych samolotów nawet po „remoncie” nie nadawało się do dalszych lotów. Stąd także pochodziło sporo paliwa do samochodów używanych przez ruch oporu w licznych akcjach, jak również do produkcji słynnych „koktajli Mołotowa”.



POLSKIE ZAKŁADY „ŠKODY”



Druga runda MOTUL Królewski Winter Cup 2017 odbędzie się w najbliższą niedzielę w tym samym miejscu, co pierwsza odsłona serialu – na terenie Torów Wyścigów Konnych na warszawskim Służewcu.

Podobnie jak trzy tygodnie wcześniej 2,5

kilometry odcinek przejeżdżany będzie czterokrotnie, jednak w przeciwnym kierunku. Harmonogram zawodów przewiduje dodatkowe dwa przejazdy zapoznawcze. Będzie coś dla sportu (pomiar czasu przez fotokomórki, wyniki publikowane on-line, atrakcyjne nagrody), coś dla ciała (ciepłe jedzonko) i coś dla ducha (książki z serii Wielkie Ściganie i spotkanie z Autorem).

Organizator zapowiada wprowadzenie niewielkich zmian związanych z pracą biura, Badaniem Kontrolnym i wynikami, korekty te mają sprawić, że wszystko będzie funkcjonowało jeszcze lepiej, niż dotychczas.

Cały cykl pod nazwą Winter Cup wspierają partnerzy: MOTUL, Disla, LifestyleCars.

pl, STW Center. Opieką i pomocą techniczną służą Power Factory i R-Racing. Catering zapewnia Pan Marek.

Cyklem Winter Cup medialnie opiekują się: serwis warszawa.pl oraz tygodnik cyfrowy iAuto.

Pierwsza runda cyklu odbywała się przy pięknej, ale bardzo mroźnej pogodzie. Na najbliższą niedzielę prognozy przewidują lekki mróz, zachmurzenie umiarkowane, brak opadów. Zapowiada się więc piękny dzień.



Regulamin Motul Królewski Winter Cup 2017

§1

Ustalenia ogólne

Królewski Winter Cup jest imprezą samochodową klubową dla kierowców amatorów nieposiadających żadnych licencji sportów samochodowych z wyjątkiem licencji R co-driver i kartingowej. Dopuszcza się udział innych zawodników licencjonowanych klasyfikowanych w odrębnej klasie (GOŚĆ). Imprezy organizowane w ramach Królewski Winter Cup 2017 są własnością Automobilklubu Królewskiego.

W 2017 roku planuje się zorganizowanie czterech imprez w terminach:

- 08 styczeń – I Eliminacja
- 29 styczeń – II Eliminacja
- 26 luty – III Eliminacja
- 12 marzec – IV Eliminacja

3. Imprezy składają się 2 części:

- zapoznania z trasą
- rywalizacji czasowej

W każdej eliminacji do startu będzie dopuszczonych 100 uczestników.

Impreza rozpoczyna się od dwukrotnego zapoznania z trasą za samochodem organizatora, w kolumnie. Obowiązuje zakaz trenowania podczas zapoznania z trasą i poruszanie się z maksymalną prędkością 30 km/h. Po zapoznaniu uczestnicy czterokrotnie (w rundzie finałowej dodatkowo Power Stage czyli 5 przejazd) pokonają przygotowane próby sprawnościowe. Sumowane są wszystkie czasy przejazdów. Po skończonej rywalizacji- →→





cji, maksymalnie 30 minut, ogłoszone zostaną wyniki i nastąpi ceremonia rozdania nagród.

§2

PODZIAŁ NA KLASY

- klasa 1 – samochody o pojemności do 1150 cm³ włącznie,
- klasa 2 – samochody o pojemności powyżej 1150 cm³ do 1400 cm³ włącznie,
- klasa 3 – samochody o pojemności powyżej 1400 cm³ do 1600 cm³ włącznie,
- klasa 4 – samochody o pojemności powyżej 1600 cm³ do 2000 cm³ włącznie,
- klasa 5 – samochody o pojemności powyżej 2000 cm³ (wyłączając wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy i Mitsubishi Lancer wyposażone w silniki z turbosprężarką)
- klasa Subaru&Evo – Wszystkie modele i roczniki Subaru Impreza, Subaru Legacy, Subaru Forester i Mitsubishi Lancer wyposażone w silnik turbosprężarkę.
- klasa „Gość” - zawodnicy posiadający licencję sportu samochodowego z wyjątkiem licencji kartingowej oraz licencji R co-driver,
- klasa Pań- (przy zgłoszeniu minimum 3 Kobiet jako kierowców na eliminacje)

Samochody posiadające silniki z turbodoładowaniem dopuszcza się do startu w klasie pojemnościowej wynikającej z pomnożenia nominalnej pojemności silnika (podanej w cm³) przez odpowiedni współczynnik:

- 1,7 dla silników o zapłonie iskrowym,
- 1,5 dla silników o zapłonie samoczynnym.

§3

Klasyfikacja w imprezach

W imprezach Królewski Winter Cup 2017 będzie prowadzona klasyfikacja kierowców:

- klasyfikacja generalna;
- klasyfikacja w klasach
- klasa Gość jest wyłączona z klasyfikacji generalnej
- klasa Pań - jeśli zostaną spełnione warunki regulaminowe

§4

Klasyfikacje końcowe

Do klasyfikacji końcowej każdemu uczestnikowi zalicza wszystkie wyniki uzyskane podczas Królewski Winter Cup 2017 oraz wyniki Power Stage.

Podczas ostatniej eliminacji dodatkowo odbędzie się PowerStage. Podczas PowerStage (5 przejazd odcinka) będzie prowadzona odrębna klasyfikacja, podczas którego za zajęcie 1., 2., 3. miejsca kierowcy w każdej z klas będą mogli zdobyć dodatkowe punkty w klasyfikacji generalnej wg klucza:

- 1 miejsce – 3 punkty
- 2 miejsce – 2 punkty
- 3 miejsce – 1 punkt

Klasyfikacja końcowa dotyczy klasyfikacji generalnej oraz klasyfikacji we wszystkich klasach;

Klasyfikacji końcowej podlegają uczestnicy, którzy ukończą minimum dwie rundy i zdobędą minimum 1 punkt.

Zwycięzcą każdej z klasyfikacji jest uczestnik, który zdobył największą ilość punktów w danej klasyfikacji. Uczestnik, który zdobył drugą w kolejności mniejszą ilość punktów zajmuje drugą pozycję, itd. W przypadku zdobycia równej ilości punktów przez dwóch lub więcej uczestników w którejkolwiek klasyfikacji, liczy się



większa ilość lepszych miejsc (nie punktów) w poszczególnych imprezach Królewski Winter Cup 2017 w danej klasyfikacji. W przypadku dalszego braku rozstrzygnięcia klasyfikacji o kolejności decyduje **wyższe miejsce w ostatniej rundzie. Jeżeli zawodnicy zdobędą równą liczbę punktów, a nie jechali w ostatniej eliminacji, to liczy się wcześniejsza eliminacja, jaką jechali.**

§5

Punktacja

W klasyfikacji generalnej stosuje się następującą punktację:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

W klasyfikacji w klasach stosuje się następującą punktację, niezależnie od frekwencji:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1

§6

Nagrody w klasyfikacjach końcowych

Za zajęcie 1., 2., 3. miejsca w klasach oraz w 1., 2., 3. miejsca w klasyfikacji generalnej puchary dla kierowcy. Inne nagrody wg. komunikatu organizatora.

Organizator zastrzega sobie prawo do zmian w przedstawionym regulaminie.



Wydarzenia i rocznice: styczeń 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Jak Japonia pokonała Amerykę

Przez ponad 70 lat – do 2008 roku - koncern General Motors był największym producentem samochodów na świecie. Produkcja (Buick, Cadillac, Chevrolet, GMC, Pontiac, Oldsmobile, Hummer) trafiała głównie na lokalny, amerykański rynek, ale i tak to wystarczyło, by – mimo istnienia konkurencji np. w postaci Forda – utrzymać światowy prymat.

Tymczasem, po cichutku, powolutku rosła na świecie potęga Toyoty, która chętnie eksportowała swoje samochody gdzie tylko się dało. W rezultacie, 21 stycznia 2009 roku, po ogłoszeniu statystyk okazało się, że globalnym liderem w produkcji samochodów - z liczbą prawie 9 mln sztuk rocznie – stała się właśnie Toyota, detronizując GM z produkcją 8,36 mln pojazdów.

Do sukcesu Toyoty przyczyniło się bez wątpienia załamanie się zachodniej gospodarki. Kryzys ekonomiczny, wyprowadzenie produkcji do Chin, rosnące ceny paliwa w USA oraz coraz większe kłopoty ze znalezieniem miejsca do parkowania sprawiły, że Amerykanie masowo zaczęli przesiadać się do mniejszych, tańszych i bar-

ziej oszczędnych samochodów. Ten moment (o ile dobrych kilka lat można nazwać momentem) generalnie przegapili amerykańscy producenci, no może z wyjątkiem Forda. Nie zareagowali dostatecznie szybko i elastycznie na zmianę preferencji klientów, a powstała luka skwapliwie wykorzystali wschodnioazjatyccy konkurenci.



Najstarszy rajd świata

Myślę, że nie będzie nadużyciem stwierdzenie, iż w naszej ludzkiej naturze zapisane jest – może nawet genetycznie - dążenie do rywalizacji. Od niepamiętnych czasów mężczyźni walczą między sobą o kobiety, władzę czy/i sławę. Już w starożytnej Grecji wymy-

ślono igrzyska, które wyłaniały najlepszych biegaczy, oszczepników czy zapaśników. Od tysięcy lat ludzie ścigają się na wszelkie sposoby na lądzie, w wodzie i powietrzu. Więc, gdy tylko pojawił się samochód, niemal natychmiast zaczęto organizować różnego typu zawody, które miały wykazać wyższość jednej konstrukcji nad inną, a kierowcy →→



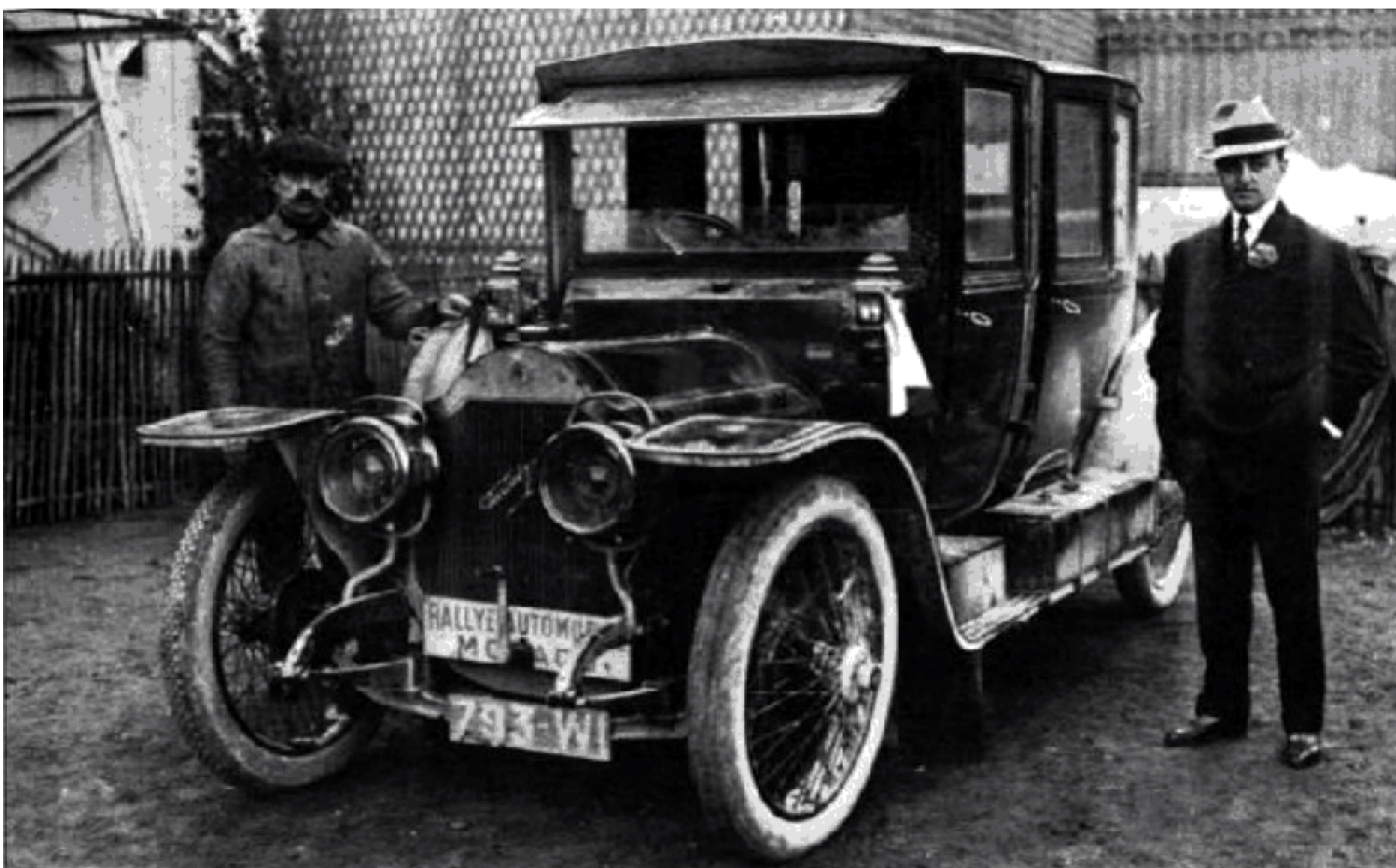
mogli wykazać się odwagą i umiejętnościami zapanowania nad maszyną.

Wzmianki o pierwszych wyścigach samochodowych w Europie datowane są już na początkowe lata XX wieku (np. Puchar Gordona Benetta od 1900 roku, wyścig Paryż-Madryt 1903 czy wyścig LeMans od 1905 roku). Nie minęło wiele lat, gdy książę Monako Albert I zorganizował pierwszy na świecie rajd samochodowy. Pierwsza edycja Rallye Automobile Monte Carlo rozpoczęła się 21 stycznia 1911 roku. (Pierwszy Rajd Polski zorganizowany został 10 lat później, ale i tak jest drugim, najstarszym rajdem samochodowym na świecie). Ten rajd w niczym nie przypominał dzisiejszej rywalizacji, którą prowadzą załogi na odcinkach specjalnych. Zadaniem uczestników było dotarcie samochodem do Monte Carlo z wybranego przez siebie miasta, ale też zaakceptowanego przez organizatora. Oprócz czasu dotarcia do mety liczył się także stan techniczny auta po przejechaniu trasy, komfort jazdy oraz ogólny wygląd samochodu. Kryteria nie były więc tak wyraźne i jednoznaczne, ale uczestnikami tych ekskluzywnych zawodów były w tych

latach zamożne osoby wywodzące się z wyższych sfer. Kroniki nie odnotowywały więc zdarzeń, by na mecie dochodziło do rękoczynów... Pierwszym zwycięzcą Rajdu Monte Carlo ogłoszony został Francuz Henri Rougier jadący samochodem Turcat-Mery. Rougier był przedsiębiorcą, handlował samochodami (właśnie w/w marki), namiętnym miłośnikiem motoryzacji, a później także lotnictwa.

W historii Rajdu Monte Carlo dwukrotnie zawieszano jego organizację – w latach 1913-23 oraz 1940-48. Kilka dni temu odbyła się już 85. edycja tych zawodów, w której zwyciężył Francuz Sebastien Ogier (Ford Fiesta WRC). Natomiast rekordzistą pod względem liczby wygranych jest jego rodak Sebastien Loeb, który siedmiokrotnie najszybciej pokonał legendarne i bardzo trudne odcinki specjalne wokół Monte Carlo.

Niejako w nawiązaniu do atmosfery i regulaminów pierwszych swoich rajdów, automobilklub z Monako od 1988 roku organizuje Rallye Monte Carlo Historique. Obowiązuje tutaj „złot gwiazdzisty” z pięciu europejskich miast zakończony finałowymi, wspólnymi oesami w okolicach Monte Carlo.



Po prostu Fiat

Powojenne modele Fiata nigdy nie powalały mnie swoją stylistyką. Były takimi włoskimi „volkswagenami” - miały być przede wszystkim stosunkowo tanie w chwili zakupu oraz w eksploatacji – niewyszukane, nieskomplikowane. (Wyjątkiem potwierdzającym regułę może być chyba nowa 500-ka). Oczywiście,



model 126 zyskał miano „kultowego”, ale nie zmienia to mojej opinii, że zarówno „maluch”, jak i Tipo, Seicento, Panda czy Cinquecento (o Multipli nie wspominając) sprzedawane były w milionach egzemplarzy bynajmniej



nie z powodu atrakcyjności linii nadwozia.

20 stycznia 1983 roku po raz pierwszy zaprezentowano Fiata Uno, który zastąpił model 127. I chociaż nad karoserią pracował sam Giorgetto Giugiaro z Italdesign Giugiaro, to efekt był taki sobie. Ale może właśnie przez swoją „ascetyczność”, proste linie i płaskie powierzchnie samochód trafił w gusta użytkowników. Włosi do pierwszej generacji Uno (produkowanej do 1989 roku) proponowali głównie niewielkie silniki o pojemności 0,9-1,3

litra i mocy 45-60 KM. Ale to widocznie odpowiadało klientom, gdyż produkcja Uno rosła i rosła. Niedługo później, oprócz rodzimej Italii, samochód wytwarzano także w Brazylii i Argentynie, a produkcję drugiej generacji tego auta uruchomiono także w Tychach i Bielsku-Białej.

Fiat Uno został doceniony zdobywając w 1984 roku tytuł Car Of The Year (346 pkt) nieznacznie wygrywając z Peugeotem 205 (325 pkt) oraz zdecydowanie z VW Golf II (156 pkt).



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