

iauto *polska*

Numer 64, 23 lutego 2017





Trudno sobie dziś wyobrazić świat bez robotów, bez komputerów i bez elektroniki. Cyfrowa technologia jest, jak się wydaje, najszybciej rozwijającą się branżą. Konstruuje się wciąż nowe urządzenia, coraz większe moce obliczeniowe pozwalają na implementację coraz to bardziej skomplikowanych aplikacji. Postęp rzeczywistości jest ogromny, jego miarą może być fakt, że moc obliczeniowa wszystkich komputerów obsługujących lot na Księżyc jest mniejsza od tej, jakie zarządzają urządzeniami we współczesnym samochodzie.

Nie dziwi dziś nikogo, że można sterować urządzeniami wpływającymi na komfort jazdy, charakterystykę pracy zawieszenia czy układu napędowego przesuwając palce po ekranie. Bezprzewodowe połączenie telefonu komórkowego z samochodowym systemem audio jest czymś oczywistym. Samochody są wyposażane w urządzenia z dostępem do Internetu, można za pomocą łączności w samochodzie poprosić o pomoc przy wyszukiwaniu restauracji, hotelu czy warsztatu. Oczywiście w razie potrzeby można wezwać pomoc, a w niektórych sytuacjach samochód robi to samodzielnie. Można też z zewnątrz – dysponując odpowiednim urządzeniem i wiedzą – wydać polecenia hamowania, zatrzymania pracy silnika, zablokowania drzwi. Takie sztuki już były wykonywane, dwaj informatycy na prośbę producenta przejęli kontrolę nad samochodem. Oczywiście hakerzy w tej dziedzinie mają trudne do przewidzenia, za to wielkie perspektywy.

A będzie gorzej. Naukowcy i badacze na całym świecie intensywnie pracują nad stworzeniem sztucznej inteligencji. Mają na koncie pewne sukcesy, tyle że sukcesy naukowców mogą być definitywną klęską gatunku homo sapiens. Czy bunt robotów to na pewno science fiction?

Prototyp samochodu samodzielnie uczącego się zwyczajów, upodobań, zachowań i najróżniejszych preferencji kierowcy, będzie pokazany niebawem na salonie w Genewie. Jak się już nauczy, to zacznie wiedzę nabytą wykorzystywać. Jak myślicie, czego nauczy się inteligentne auto od tępego właściciela, który z upodobaniem bije żonę? Czy taki inteligentny samochód też będzie "bił" żonę właściciela auta, czy może podejmie jakieś działania wychowawcze?

Szerokiej drogi



Prezentacje

Geländewagen – str. 4

Diesel czy benzyna? – str. 10

Technologie

Czyste auto - str. 16



Wydarzenia

20 lutego 1993 roku - str. 18

Motul Królewski Winter Cup - str.



Felieton

Mały Jasio testuje - str. 22

Babskie gadanie

Zimą nie w samochodzie - str. 25

Kalendarium

Kalendarium - str. 26





Geländewagen

TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W dzisiejszych czasach crossoverów czy SUV-coupé klasy premium, prawdziwych samochodów terenowych zostało już niewiele. Mam na myśli te samochody, które stworzono przede wszystkim do pracy, a nie jako symbol statusu.

Jest więc nieśmiertelny Jeep Wrangler, jest japońska trójka: Mitsubishi Pajero, Toyota Land Cruiser i Nissan Patrol. Nie ma już, niestety, Land Rovera Defendera, w zeszłym roku pogrzebano go po prawie 70. latach produkcji. Ostatnio coraz częściej słychać, że w tym roku umrze kolejna legenda – czyli Mercedes klasy G.

Gjak Geländewagen, czyli samochód terenowy po prostu. Niemcy lubią nazywać rzeczy po imieniu. Takiej klasycznej terenówki nigdy w ofercie Mercedesa nie było, a terenowa ciężarówka, czyli Unimog, nie była konstrukcją marki – po prostu na początku lat 50-tych kupiono firmę, która Unimogi produkowała. Do współpracy



zaproszono więc Austriaków ze Steyra, który miał akurat w produkcji lekki wojskowy pojazd terenowy Pinzgauer. Steyr (a właściwie Steyr-Daimler-Puch, chociaż tutaj Daimler oznacza austriackiego Daimlera, a nie koncern Daimler-Benz) dysponował nie tylko know-how, ale też mocami przerobowymi w nowiutkiej fabryce w Grazu. Docelowym klientem miała być Bundeswehra, ale że armia niemiecka od lat gustuje w Volkswagenach, ostatecznie zakupiła Iltisy. Nikt z tego powodu w Mercedesie ani w Puchu nie płakał, bo Geländewageny na pniu kupiły armie z Norwegii, Argentyny, a nawet Iranu. Francuzi zaś na bazie G klasy stworzyli Peugeota P 4, którego niektóre jednostki armii francuskiej używają do dzisiaj.

Klasyczna, ramowa konstrukcja od początku umożliwiała oferowanie wielu wersji nadwoziowych, tak więc oprócz podstawowych – krótkiej, trzydrzwiowej i pięciodrzwiowej, o dłuższym rozstawie osi, można było zamówić wersję krótką otwartą, długą zamkniętą jako blaszanego dostawczaka lub podwozie z kabiną do dowolnej zabudowy.

W miarę ewolucji modelu Geländewagen został podzielony na dwie linie, można je nazwać osobową i roboczą. Cywilna miała stały napęd na cztery koła z elektronicznie blokowanymi trzema dyferencjałami, a robocza napęd na tył z dołączanym przednim i mechanicznie blokowanymi dyferencjałami oraz reduktorem. Sprawności w terenie dowiodło też zwycięstwo →



w Rajdzie Paryż – Dakar w roku 1983, czyli w czasach, kiedy Dakar w nazwie oznaczał też miasto docelowe.

O tym, że prostą roboczą wersję G klasy nadal można kupić dzisiaj już mało kto wie. Od jakiegoś czasu te samochody

stały się bardzo luksusowe, bardzo popularne jako symbol statusu w środowiskach, które raczej z fanami off-roadu się nie



kojarzą. Większość Geländewagenów porusza się raczej po eleganckich bulwarach, nie zdziwiłbym się też, gdyby znaczna część ich właścicieli w ogóle nie wiedziała, do czego służą trzy przyciski z oškami...

A choć nie zarzyna się kury znoszącej złote jajka, Mercedes jakoś chyba tej G klasy nie lubi, bo od kilku lat uparcie twierdzi, że nadchodzi jej koniec. Czyżby ktoś rozsądny dostrzegł, że ten samochód z symbolu niezawodności w terenie zamienił się w symbol nienajlepszego gustu nuworyszów? Niestety nie... dowodem tego są kolejne, coraz bogatsze i absurdalnie kosztowne wersje. Ostatnia, ponoć przewidziana na zakończenie produkcji, czyli (uwaga!) Mercedes-Maybach G 650 Landulet to już po prostu sen pijanego cukiernika. Z porządnej niegdyś terenówki zrobiono kiczowate marzenie szejka, bo →→





nawet rosyjscy mafiosi nie mają aż tak fatalnego gustu, a poza tym preferują czarne „gelendy”. Na szczęście produkcję tego czegoś ograniczono do 99 sztuk. Tytuł ekstrawaganckich dyktatorów lub obwieszonych złotem raperów na pewno się znajdzie...

I pomyśleć, że kiedy Land Rover kończył produkcję Defendera, ostatnia seria nawiązywała



do pierwszych modeli z lat czterdziestych, a Jeep na 75 urodziny zafundował sobie serię specjalną z motywami z Willysa i białymi gwiazdami na masce... Jeśli prawdą jest, że Mercedes zamierza rzeczywiście, a nie tylko deklaratywnie, uśmiercić Geländewagena, to moim skromnym zdaniem można było to zrobić nie narażając się na niewybredne żarciki. No, ale co kto lubi. ■



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

REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ

AutoRok 2016/2017
Opel GT

www.autorok.pl

Lynk&Co
Z wizytą u Zagato
Swincar Spider

AutoRok 1900-2000
www.autorok.pl

1900 1902 1908 1916 1920 1925 1926 1935 1939 1943 1946 1951 1955 1964 1966 1972 1980 1986 1997 1995 2000 1954 1976 1988 1995

Ford Model T
CAR OF THE CENTURY

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

ZAMKNAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Diesel czy benzyna?



SKODA RAPID

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Ostatnio dużo się mówi i dzieje, jeśli chodzi o silniki wysokoprężne. Na przykładzie Skody Rapid spróbuję się zastanowić, co jest korzystniejsze i dla kogo?

Mam wrażenie, że diesel stał się „kozłem ofiarnym” lub „chłopcem do bicia”, gdy mówimy o zanieczyszczeniu środowiska. Oczywiście smog jest groźny dla wszystkich, ale czy samochody

w ogóle, a przede wszystkim diesle są główną przyczyną złego wskaźnika pyłu w powietrzu PM10, jaki ostatnio notujemy? Zanim poszukam odpowiedzi, przynajmniej częściowych, na te pytania, warto przypomnieć,

że zanieczyszczone powietrze mieliśmy już dawno. Kiedyś regularnie na Śląsku podawano w lokalnym programie tv poziom pyłu zawieszonego. Co prawda od tego czasu trochę hut i kopalń zostało zamknię-

tych, ale jednocześnie przybyło samochodów. Niemniej nadal górnicy, także na emeryturze, otrzymują deputat węglowy, który albo odsprzedają (po konkurencyjnej cenie oczywiście), albo spalają we własnych piecach. Dla niezorientowanych, deputat ma postać papierowej asygnaty. Dzięki tym, popularnie zwanym „kartkom na węgiel”, sporo tego surowca znika z ogromnych zwałowisk przy kopalniach. Kończąc temat węgla dodajmy tylko, że jest on nadal uwzględniany w planach energetycznych Polski na następne lata, jako nasze bogactwo narodowe. Wiele elektrowni jest przystosowanych do spalania miazgi węglowej, bardzo



szkodliwego, lecz taniego. De facto są to resztki po normalnym węglu. Mówi się o nowoczesnych piecach itd. ale nie mówi się o gatunkach niskiej jakości tego surowca, tanich i chętnie kupowanych...

W drogę

Skoda Rapid dobrze wpasowała się między popularną Fabię i Octavię. Samochód jest chętnie kupowany jako auto flotowe. Daje więcej i lepiej się trochę prezentuje od „zasłu- ➔➔





zonej" Fabii, którą niejedyn przedstawiciel handlowy przemierzył Polskę wzdłuż i wszerz. Stosunkowo dużo miejsca na tylnej kanapie może też przyciągać taksówkarzy, aby tym autem wozić pasażerów. Dłuższe spędzanie czasu za kierownicą z pewnością praktycznie wspomogę regulowany podłokietnik. Takiego, precyzyjnego ustawienia brakuje zagłównom, ale jest za to regulacja wysokości fotela kierowcy. Kubełkowe siedzenia i wykończenie

pokazują, jak bardzo Czesi chcą się wpisać w ten trend podnoszenia komfortu samochodów kompaktowych, obserwowany też u innych producentów. Do tradycyjnych zalet, poprawiających komfort jazdy, zwłaszcza na trasie, zaliczamy oczywiście regulowany podłokietnik z przodu.

Funkcjonalność

Skoda przyzwyczała nas do wyraźnych informacji na desce rozdzielczej. Precyzyjny szyb-

kościomierz i obrotomierz, a do tego kierowca dostaje czytelny komputer pokładowy z mnogością informacji. Skórzana, wielofunkcyjna kierownica dobrze leży w dłoniach. Samochód ma wszystkie najpotrzebniejsze systemy i dodatki, za to jest pozbawiony dodatkowych urządzeń i „bajerów”, które m.in. podnoszą jego ciężar, a nie zawsze są wykorzystywane lub potrzebne. Do tego mamy bardzo duży, jak na tę klasę, bagażnik. Gdyby jeszcze miał nieco niższy próg, aby nie podnosić tak wysoko pakowanych przedmiotów... To nie tylko pragnienie płci pięknej. Siegając głęboko do bagażnika musimy uważać, aby nie ubrudzić spodni o tylny zderzak. Ale ilość miejsca oraz dodatkowe uchwyty, siatki oraz schowki są na pewno zaletą Rapida. I jeszcze niskoprofilowe opony na ładnych felgach. Wyglądają znakomicie, ale takiemu na przykład, wspomnianemu wyżej taksówkarzowi nie przypadną do gustu. Są znakomite na autostradę, ale w warunkach



miejskich już nie jest tak pięknie. Krawężniki, tory tramwajowe i czasem kolejowe, a także dziury w jezdni, chociażby po zimie, robią swoje. Dyskomfort jest wtedy odczuwalny, a do tego dochodzi strach, że uszkodzimy nasze piękne felgi z lekkiego metalu. Trzeba po prostu do tego przywyknąć. Skoda Rapid ma coraz dłuższą i bogatszą listę wyposażenia dodatkowego. Niemniej dalej pozostaje dobrym, nieskomplikowanym samochodem, który można wyposażyć w najpotrzebniej-

sze dodatki i w praktyczny sposób wykorzystywać, zarówno do użytku prywatnego lub jako samochód flotowy. Wśród elementów poprawiających bezpieczeństwo jazdy mamy m.in. seryjne systemy ABS i ESP, a do tego opcjonalny ASR, mechaniczną blokadę mechanizmu różnicowego (EDS), system przeciwdziałający poślizgowi kół napędowych podczas hamowania silnikiem (MSR), wspomaganie hamowania (HBA), hamulec multikolizyjny (MCB), halogeny przeciwmgielne z funkcją

doświetlania zakrętów (Corner-Funktion) czy asystent jazdy pod górę (Hill-Hold-Control).

Silnik benzynowy

Zacznijmy od benzynowej jednostki 1,2 TSI, mocy 66 kW / 90 KM, która miała zaledwie 700 przejechanych kilometrów. To chyba nieco usprawiedliwia wysokie zużycie paliwa. No, może jeszcze stosunkowo niska temperatura. Choć wówczas nie było jeszcze ostrych mrozów. W jeździe miejskiej, w korku komputer pokładowy pokazywał ok. 8 l Pb95 średniego zużycia na 100 km. To dużo, jak na samochód tej wielkości. Na trasie komputer „zszedł” do 5,7 litra na 100 kilometrów. Ale „czwórki” z przodu nie zobaczyłem, co mnie bardzo rozczarowało. Owszem, trasa nie była długa, niecałe 400 km, a komputery pokładowe w całej Grupie VW są znane z szybkiego reagowania na zmianę średniego zużycia. Ale poniżej 5 litra nie pokazał. Oczywiście jadąc dłużej lub resetując wskaźnik, pewnie ten wynik by się pojawił. Niemniej tak wysokie zużycie benzyny jest rozczarowujące, nawet uwzględniając fakt, →→





że nowiutki silnik może jeszcze być trochę „niedotarty”. Po tej przejażdżce podawany przez producenta wynik 4,71 / 100 km

się nieosiągalny albo uzyskany w idealnych warunkach, nieznanym nam, zwykłym użytkownikom. Może na trasie, po większym przebiegu i w miarę

stałej, ekonomicznej prędkości, wynik spadłby poniżej 5 l. Ale w cyklu mieszanym, trudno mi w to uwierzyć. Jeszcze ważna informacja, samochód miał skrzynię automatyczną DSG, której zalety są znane od dawna. Na liczniku długoterminowym, samochód po przejechaniu 1 122 km, średnie zużycie wskazywało 8,6 l. To dużo, choć przypomnijmy, że jest to wynik osiągnięty praktycznie tuż po zjechaniu auta z taśmy produkcyjnej, przez różnych kierowców w zmiennych warunkach. Wynik naszego testu w cyklu mieszanym, to 6,6 l Pb / 100 km.

Na wyświetlaczu można ustawić sobie funkcję „Green Score”, czyli zielone punkty za jazdę ekonomiczną. Ruszamy z wynikiem 100, a komputer odejmuje nam punkty za nieekonomiczne



zachowanie za kierownicą, czyli np. gwałtowne wciśnięcie pedału gazu. Mamy też obraz liścia, który im bardziej ma intensywny, zielony kolor, tym lepiej wykorzystujemy zasady ekonomicznej jazdy. Znika, gdy „szastamy” paliwem. Te zachowania możemy śledzić na bieżąco, wybierając opcję wykresu słupkowego. Co 5 sekund pojawia się nowy, im wyższy, tym lepiej oszczędzamy paliwo. Kolejna zmiana opcji i mamy wykres słupkowy za ostatnie 30 minut jazdy. Trochę to może wyglądać na zabawkę, ale dla kierowców nie znających dobrze zasad ekonomicznego prowadzenia samochodu jest to bardzo pomocne narzędzie. Zresztą wskazówki, jak zużywać mniej paliwa również są dostępne w komputerze pokła-

dowym. Kto chce się uczyć jazdy ekonomicznej i sprawdzać na bieżąco swoje wyniki, na pewno w Rapidzie z tą opcją znajdzie sprzyjające ku temu rozwiązania, opisane właśnie powyżej. Dla doświadczonych kierowców ten analizator też jest przydatny.

Silnik wysokoprężny

Wcześniej jeździłem, od razu dodam, na dłuższej trasie Rapidem z silnikiem 1,6 TDI mocy 85 kW / 115 KM. Rezultat 4 l ON/100 km, jest bardzo dobry. Został uzyskany na kilkusetkilometrowej trasie, gdzie tryb miejski stanowił tylko 15%. Znakomicie w drodze sprawował się tempomat: przy prędkości 100 km/h komputer pokazywał średnie spalanie na poziomie 4,3 l/100 km, dla 80 km/h było to 3,7 l/100 km. Wspomnijmy jeszcze

o niewielkiej tzw. turbodziurze, którą jednak można „ujarzmzić”. I to wszystko z manualną, pięciobiegową skrzynią. W opcji nie było „szóstki”, która poza miastem jest jak znalazł.

Porównanie silników: iskrowego i wysokoprężnego wydaje się być zdecydowanie na korzyść tego drugiego. Przy dokonywaniu decyzji, warto wziąć pod uwagę nie tylko cenę zakupu plus bieżące koszty, lecz także wartość rezydualną, czyli cenę odsprzedaży. Ta dla Diesla jest przeważnie nieco wyższa. Komu ekologia leży na sercu, może wybrać silnik benzynowy, ze względu na mniej szkodliwe składniki spalin. Ale czy dodatkowe 2 litry zużytego na każde 100 km paliwa, równoważy tę różnicę? ■



Czyste auto



Zima się kończy, jeszcze tylko nocami trochę mrozi, jeszcze rano bywa ślisko, ale już za progiem wiosna. Zanim jednak wiatr i słońce wysuszą drogi, samochody będą brudne.

Mycie samochodu nie wchodzi w grę, wszak pamiętamy, że wciąż jeszcze wieczorna wizyta w myjni może spowodować, że rano nie otworzymy drzwi, bo przymarzną. Pamiętamy też, że mycie samochodu przed domem, na chodnikach, ulicach, zieleńcach, parkingach, placach jest zabronione. Czy rzeczywiście do czasu, kiedy zrobi się naprawdę wiosennie, trzeba jeździć brudnym autem? Oczywiście nie. Można po powrocie z myjni wstawić samochód do garażu. Jeśli nie jest ogrzewany, można wykorzystać grzejnik elektryczny, aby wszystko dobrze

wysuszyć. Ci, którzy garażu nie mają mogą sobie radzić inaczej, wykorzystując specjalnie skomponowane preparaty, które pozwalają doprowadzić lakier do pożądanego blasku bez użycia wody. W sklepach z chemią samochodową czy na stacjach benzynowych można takie środki znaleźć, my polecamy preparat produkowany przez polską firmę TROTON. W serii produktów marki **Brayt**, środek o nazwie **T3** umożliwia „mycie” samochodu bez użycia wody. Prawidłowe użycie nie tylko usuwa zanieczyszczenia, ale również zabezpiecza i konserwuje lakier samochodu. ■





TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W ostatniej drodze Mariana Bublewicza uczestniczyły tysiące ludzi. Do Olsztyna zjechali z całej Polski kierowcy rajdowi, piloci, mechanicy, dziennikarze, kibice, aby w szpalerze mieszkańców Olsztyna odprowadzić Mariana Bublewicza na miejscowy cmentarz.

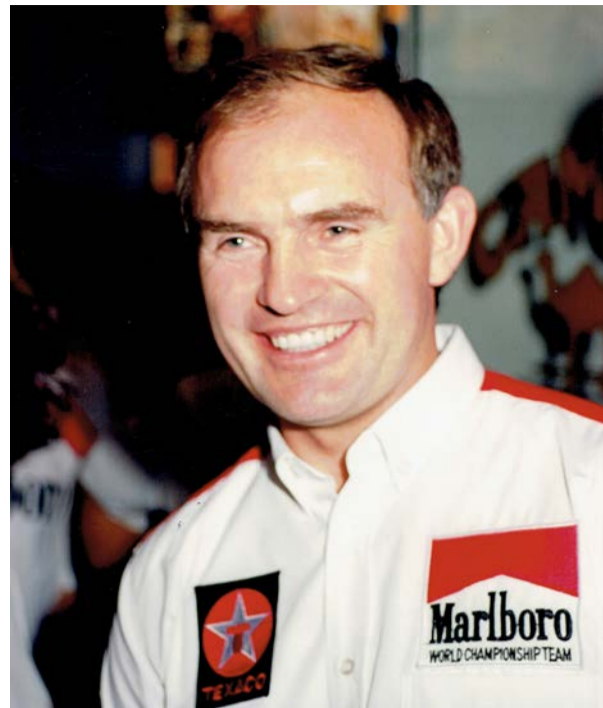
Urodził się w Skandawie, kiedy miał 8 lat rodzice przenieśli się do Olsztyna i tam zaczęła się przygoda z motoryzacją. Za dziecięcą oszczędnością Marian Bublewicz kupił kompletny moto-

cykl, który musiał samodzielnie poskładać. Zaczął jeździć w crossie, jednak WFM-ka nie bardzo do tego się nadawała; skończyło się skomplikowanym złamaniem nogi. Noga się zrosła, Marian Bublewicz startował

w imprezach motocrossowych na tyle dobrze, że znalazł się w kadrze narodowej. Kolejny, znacznie poważniejszy wypadek zakończył karierę w sportach motocyklowych, chociaż jeszcze przed zdjęciem gipsu



wsiadł na mocną (na owe czasy) Jave. Stanowczy sprzeciw rodziców, poparty zgodą na wykorzystanie Fiata 125p jako taksówki był początkiem kariery w rajdach samochodowych. Tym samochodem „wyjeździł” licencję rajdową. Od 1971 roku startował w rajdach okręgowych, a od 1974 roku miał już własną rajdówkę – kupił zrujnowane auto, które doprowadził do stanu świetności. Rok później odbudowanym Fiatem wraz z Wiesławem Grabarczykiem wywalczył swój pierwszy tytuł mistrza Polski w grupie 2, 1300 cm3. Kilka lat później kupił przygotowanego do sportu rajdowego Opla Kadetta. Po poważnym wypadku na dwa lata zrezygnował z rajdów, natomiast Fiatem 128 startował w wyścigach samochodowych. Powrócił do rajdów i bardzo szybko znalazł się w elitarnej grupie kierowców fabrycznych FSO. Pilotem, nauczycielem i przyjacielem został Ryszard Żyszkowski. Wspólnie odnieśli szereg sukcesów w mistrzostwach Polski i krajach Europy Wschodniej. Jeździli Fiatem 125p, Polonezem 1600, Polonezem 2000. Pod koniec lat 80. stworzył własny zespół rajdowy i przesiadł się do Mazdy 323. Jako sponsora pozyskał Marlboro, jednak większość kosztów ponosił sam. Na prawym fotelu Ryszarda Żyszkowskiego niekiedy zastępował Jacek Lewandowski oraz Jacek Wypych. Do historii przeszła jego rywalizacja o tytuł mistrzowski z Andrzejem Koperem w 1988 roku. Rok później zdobył tytuł rozpoczynając serię czterech kolejnych championatów w kraju. Na początku →



lat 90. utytułowany i bardzo lubiany kierowca jest główną postacią pierwszego zespołu rajdowego z prawdziwego zdarzenia. Sponsorem głównym jest Marlboro, zespół wspiera też Texaco i Stomil. Do rywalizacji o sportowe laury służył Ford Sierra, drugie auto służyło do testów i treningów. Zespół wygrywa w Polsce większość rajdów, w 1992 roku ruszają na podbój Europy. W rywalizacji kontynentalnej na prawym fotelu zasiadł Grzegorz Gac i wspólnie zdobywają wicemistrzostwo Starego Kontynentu. To był pierwszy od wielu lat znaczący sukces międzynarodowy polskich rajdowców. Do

kolejnego sezonu Ford przygotował nowy model rajdówki, która właśnie debiutowała w Rajdzie Monte Carlo. Przed pierwszą



rundą krajowego sezonu Escort jeszcze nie był gotowy, dlatego 20 lutego 1993 roku, w 9. Zimowym Rajdzie Dolnośląskim



Marian Bublewicz z Ryszardem Żyszkowskim wystartowali wypożyczoną na tę imprezę Sierra. Dobrze przygotowany, mocny samochód miał być skuteczną bronią przed dwiema Toyotami Celicami ze świetnymi kierowcami Pawłem Przybylskim i Markiem Gieruszczakiem. Po czterech odcinkach specjalnych załoga Bublewicz/Żyszkowski miała 1 sekundę przewagi nad rywalami. Dwa kilometry od startu do piątej próby, Sierra z dużą prędkością opuściła drogę i bokiem, dokładnie na wysokości drzwi kierowcy uderzyła w drzewo. Długo trwała akcja ratunkowa, w końcu kierowca z bardzo poważnymi obrażeniami trafił do szpitala w Łądku Zdroju. Tam po kilku godzinach walka o życie kierowcy skończyła się niepowodzeniem.

Postać Mariana Bublewicza nadal jest dla wielu zawodników tych doświadczonych i utytułowanych, jak i rozpoczynających karierę, wzorem. Na przełomie lat 80. i 90. wielu

obserwatorów ówczesnego sportu samochodowego twierdziło, iż Marian Bublewicz nie był największym talentem sportowym, a swoje wielkie suk-

cesy zawdzięcza pracowitości i uporowi. Być może, ale czy da się zmierzyć lub zważyć talent? Ale nawet jeśli to prawda, to należy się Marianowi Bublewiczowi tym większy szacunek i uznanie. Jest przykładem człowieka, który swoją wielką pasję konsekwentnie realizował przez lata. Jako pierwszy stworzył profesjonalny zespół rajdowy oparty na zaufaniu, własnym autorytecie, życzliwości, jaką powszechnie był darzony i profesjonalizmie własnym oraz ludzi, których zatrudniał. W pamięci ludzi, którzy znali Mariana Bublewicza, pozostaje obraz człowieka życzliwego, uśmiechniętego, pełnego optymizmu. Człowieka, dla którego rajdy stały się pasją, zawodem i treścią życia. ■



Mały Jasio testuje

MACIEJ RZOŃCA

Powyższym tytułem nawiązuję do długiego, aczkolwiek świetnego felietonu mojego redakcyjnego kolegi Bartosza Ławskiego, który w poprzednim wydaniu iAuto (nr 63) opublikował tekst pt. „Mały Jasio w Wielkim Świecie”. Warto zapoznać się z nim, zwłaszcza zanim ktoś zechce przeczytać kilka poniższych zdań, będących moim osobistym post scriptum do tegoż felietonu.

Z blogiem (także w wersji wideo) mam do czynienia od kilku lat – jako czytelnik kilku z nich, ale też osoba – nie, nie piszę własnego – znająca osobiście kilku blogerów, chociaż tematyka ich twórczości nie ma nic wspólnego z motoryzacją. Nie mam więc wątpliwości, że nie jest łatwo prowadzić dobry blog, czyli taki przyciągający tysiące „śledzących” i nie mniej (może nawet ważniejszych) „lajków”.

Blog z założenia jest czymś osobistym. Początkowo był internetowym „pamiętnikiem”. Obecnie może uzupełniać działania marketingowe wielu firm. I część blogerów świadomie to wykorzystuje, licząc na różnego rodzaju profity ze strony tychże firm (gadżety, wycieczki, pieniądze, itp.). W czym więc problem?

Było kiedyś takie powiedzenie, że „papier wszystko przyjmie”. Oznaczało to, że napisać można wszystko, ale do publikacji była jeszcze daleka droga. Autor tekstu musiał przede wszystkim spełnić wymogi językowe, czyli posługiwać się co najmniej poprawną polszczyzną. Po drugie - i tak jest do dzisiaj w większości redakcji, a przynajmniej być powinno - był zobowiązany do odpowiedzialności za własne słowa. Inaczej narażał siebie (i redakcję) na wstyd lub nieprzyjemności, np. w postaci procesu sądowego.

Tymczasem w necie – hulaj dusza! Roi się od (często wręcz celowo preparowanych) nieprawdziwych informacji, czyli „fejków”. Na wielu blogach przekazywane są treści miażdżące, płytkie. Są też ciekawe i wartościowe.

Jest sporo blogów motoryzacyjnych. Lepszych, gorszych... I w pełni popieram tutaj swego rodzaju

zarzuty, które stawia w swoim felietonie Bartosz Ławski. Ja również nie miałem dużych problemów, by w ciągu kilku minut wyłowić wśród blogerskich produkcji takie, od których włos jeży się na głowie.

Oto, jeden z nich „testuje” jeden z droższych samochodów zamieszczając filmik z tego wydarzenia. I cóż widzimy? Podekscytowany autor w trakcie jazdy (przez teren zabudowany w dodatku) przez ok. 30 sekund podaje jakieś dane techniczne dotyczące auta odczytując je z ekranu telefonu komórkowego, spoglądając jednocześnie w obiektyw kamery, a już zupełnie przy okazji na drogę. To właśnie miałem na myśli pisząc o odpowiedzialności za słowa (i czyny). Ten człowiek nawet nie zdaje sobie sprawy z tego, że kreując się na znawcę motoryzacji publikuje filmik z własnym wykroczeniem drogowym! Chcesz się bawić w dziennikarza? Więc rób to profesjonalnie. Jeśli już otrzymałeś kluczyki do auta przeprowadzaj swoje testy w sposób bezpieczny. A jeśli zrobisz to dodatkowo w sposób ciekawy i bez nadużywania słowa „jarać”, to niewątpliwie liczba odsłon danego filmiku będzie duża wyższa niż obecny tysiąc czy dwa.

I już zupełnie na koniec. Przykro się zapewne czyta PR-owcom importerów samochodów np. taką wymianę zdań komentujących jeden z tych filmików:

XXX: *To zamiast narzekać bierz się do roboty i testuj Talismany, Clio, Espace, itd.*

Blogger: *Nie chce mi się. Testowanie zwykłych aut to najnudniejsza rzecz na świecie. Serio. Wszystkie są takie same.* ■

Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestyle.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska
t.: +48 502 627 674
e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski
t.: +48 693 129 040
e.: m.rutkowski@motopress-media.pl



Automobilkлуб Królewski



Prognozy pogody na najbliższą niedzielę w Warszawie przewidują temperaturę nieco powyżej zera, zachmurzenie duże z opadami deszczu, wiatr w porywach do 50 km/h. Po nocnych przymrozkach w pierwszej części dnia, a na pewno rano nawierzchnie dróg będą bardzo śliskie.

Prognoza jest ważna, bowiem właśnie w najbliższą niedzielę na terenach Torów Wyścigów Konnych odbędzie się III runda cyklu pod nazwą MOTUL Królewski Winter Cup 2017. Impreza jest jednocześnie 1 rundą MINI MAX RALLY o Puchar Prezesa Zarządu Okręgu PZM Warszawa 2017.

Podobnie jak w poprzednich rundach organizator przygotowuje 2,5 kilometrowy odcinek próby sportowej, który przejeżdżany będzie czterokrotnie (plus 2 przejazdy zapoznawcze). Czas przejazdu będzie mierzony za pomocą fotokomórek.

Przed tą rundą Organizator informował:

– Wprowadzamy nowy system zapisów, łatwiejszy i bardziej automatyczny wykluczając zmęczony po pracy „czynnik ludzki”. Mamy nadzieję, że teraz nie będzie już pomyłek, niedopatrzeń itp.

Zapisy dokonywane są przez stronę Automobilkлубu Królewskiego <http://ak-krolewski.pl/> Zapisy ruszyły w poniedziałek, 20 lutego o godzinie 19:00 i po kilku godzinach pozostała już jedynie lista rezerwowa.

Zimą nie w samochodzie

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Bardzo lubię Walentynki! Bo jest kolorowo, radośnie i wszędzie te cudne amorki! Jako, że wielką miłością darzę moje autko, to postanowiłam przygotować je do romantycznej wyprawy.

Czyściutkie, nawoskowane, prosto z myjni, sprzątnięte, pachnące gotowe do celebrowania tego radoznego dnia. Bo nasz duet to jak Tango i Cash jak Thelma i Louisen – rozważne i romantyczne! Ale skoro ma być już mega romantycznie to musi być winko, i amerek, i romantyczna wyprawa z osobistym kierowcą w nieznane, może być bardzo miła.

Zaopatrzona jak należy w szampański nastrój i klimatyczne serduszka, wyruszamy w naszą romantyczną podróż. A żeby moja dusza odkryła wielkie pokłady gorących uczuć i głębokich emocji, zaopatrzyłam nas w bogaty zestaw stosownych rytarów.

Zatem auto gotowe do drogi, atmosfera gorąca i krew płonąca. I nagle pojawia się przewrotne pytanie: Co stoi na przeszkodzie, aby uprawiać seks w samochodzie? Jako że jestem kobieta myśląca, podchodzę do wszelkich pomysłów w sposób praktyczny. Po szybkiej analizie, pomimo ogólnie sprzyjającej atmosfery wiem, że jednak zimą w samochodzie seksu się nie uprawia. Bo to i zimno, i niewygodnie, i tej odzieży strasznie dużo. Nie wspomnę o czujnym wzroku gapiów! Pomijam też zaprzyjaźnionego posterunkowego, który na pewno nie patrzyłby przychylnie.

Bo zimą w aucie lepiej celebrować miłość, taką bardziej platoniczną. Bezpieczniej, i przyjemniej. Można we dwoje spędzić długie godziny słucha-



jąc muzyki i mrużenia silnika. Bez ryzyka ucieczki osobistego kierowcy możemy mówić o swoich emocjach. Możemy pić wspólną kawę o wschodzie słońca.

W taki dzień samochód to nie tylko pojazd, ale i miejsce romantycznej schadzki! I niech ktoś spróbuje nam przeszkodzić. Nie radzę! Jestem kobietą romantyczną i rozsądną, i ten rozsądek podpowiada, że psuć chwil romantycznych nie należy.

Poza tym do pełni szczęścia potrzebuje pełnej uwagi. Mój osobisty kierowca słucha tylko mnie. I właśnie tego pragnę bo mogę powiedzieć mu co chcę! A to jest lepsze niż seks w samochodzie. I nikt mi nie powie, że dla kobiety jest coś lepszego niż romantyczna podróż we dwoje, gdy możemy czuć się bezpiecznie i wiemy, że nic nas nie zaskoczy. Dbajmy o nasze auta, a one zapewnią nam komfort i bezpieczeństwo.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny seks zimą, oczywiście, uprawiamy, ale zdecydowanie bardziej odpowiednia będzie sypialnia, bo i ciepło, i komfortowo. Samochód jest świetny, ale jako środek transportu. Musimy o niego dbać, aby bezpiecznie nim się poruszać. Jako akcent romantyczny z okazji Walentynek najlepiej się sprawdza zatankowany do pełna bak i auto prosto z myjni. Zafundujmy też czasem naszym autom wizytę u mechanika, a zdecydowanie bezpieczniej i milej będzie nam się podróżowało.

Wydarzenia i rocznice: luty 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Wszystko przez prohibicję

W połowie lat 30-tych XX wieku do Daytona Beach na Florydzie sprowadził się William "Bill" France. Poprzednio mieszkał w Waszyngtonie, gdzie prowadził warsztat samochodowy. Dwudziestokiluletni młodzieniec przeniósł się do Daytony, gdyż był pasjonatem wyścigów samochodowych, a właśnie tam systematycznie gromadzili się tacy jak on, by poszaleć na szerokich, pustych plażach swoimi autami.

Te nieformalne jeszcze zawody miały dosyć zaskakującą genezę. Otóż w latach 1919-1933 w USA obowiązywała zarządza prawem federalnym prohibicja. Popyt na alkohol jednak był i to duży (są źródła podające, iż w 1925 roku - tylko w Nowym Jorku - mogło być nawet 100 tysięcy(!) lokali, w których podawano nielegalne trunki). Ustawa zakazywała produkcji wysokoprocentowego alkoholu (wyjątkim było wytwarzanie dla własnych potrzeb stosunkowo niewielkich ilości wina), sprzedaży, a nawet jego transportu. A skoro do więzienia mogły

trafić osoby za sam jego przewóz, to dostawcy przerabiali jak tylko można swoje samochody, by były szybsze od policyjnych radiowozów. Od czasu do czasu przemytnicy spotykali się w Daytona Beach i - już dla zabawy - urządzali między sobą wyścigi, przy okazji testując swoje tuningowe wynalazki.

Byłbym tutaj jednak nieco niesprawiedliwy, gdyż wyścigi i bicie rekordów prędkości na plażach Daytony odbywały się jeszcze przed erą prohibicji. Nie zmienia to jednak faktu, że duże - chociaż ryzykownie zarobione - pieniądze z przemytu przyczyniły się w poważnym stopniu do czegoś, co dzisiaj nazywaniem tuningiem.



Gdy William France (1909-1992) pojawił się na Florydzie prohibicję już zniesiono, ale wyścigi pozostały, a wręcz rosły w siłę. Jednak jeśli chodzi o jakieś przepisy czy regulaminy wg których rozgrywano zawody, to świetnym określeniem może być tutaj "wolna amerykanka". Przepisy ciągle się zmieniały - wręcz z wyścigu na wyścig



- było ich mało i w dodatku nieprzewidywalne. Ponadto zawodnicy często przez organizatorów czy promotorów byli oszukiwani przy wypłatach nagród. Widział to wszystko France, który sam brał udział w takich zawodach. Nie umknęło też jego uwadze, że wyścigi cieszą się dużą popularnością wśród widzów, dla których była to świetna rozrywka. Efektem tych spostrzeżeń i przemyśleń było namówienie wszystkich zainteresowanych stron - zawodników, właścicieli teamów i organizatorów - do wspólnych, jednolitych działań. W ten



sposób 21 lutego 1948 roku oficjalnie powołano do życia NASCAR (National Association for Stock Car Auto Racing), czyli Narodową Organizację Wyścigów Samochodów Seryjnych, której pierwszym prezydentem został (oczywiście) William "Bill" France.

Pierwszymi oficjalnymi zawodami NASCAR był wyścig rozegrany 19 czerwca 1949 roku na torze Charlotte Speedway w Północnej Karo- ➔➔





linie, który zgromadził 13 tysięcy widzów. "Bill" pozostał szefem NASCAR do 1972 roku, kiedy to ster rządów przejął jego syn, William Junior (1933-2007).

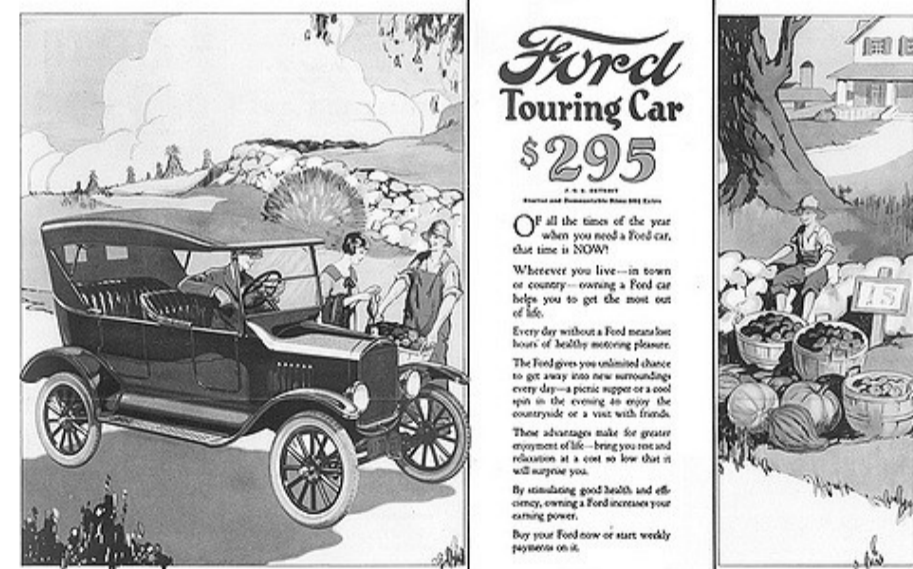
I o ile ojciec zbudował solidne podstawy tej dyscypliny oraz sprawił, że stała się ona potęgą regionalną przede wszystkim w południowo-wschodnich stanach, to Junior doprowadził



wyścigi NASCAR do pozycji drugiego sportu narodowego w Stanów Zjednoczonych (po futbolu amerykańskim). Obecnie NASCAR patronuje 1200 wyścigom na 100 obiektach w 38 stanach USA oraz Meksyku i Kanadzie. Transmisje telewizyjne trafiają natomiast do 150 państw. Biznes związany z tymi wyścigami, to obecnie wiele miliardów dolarów rocznie.

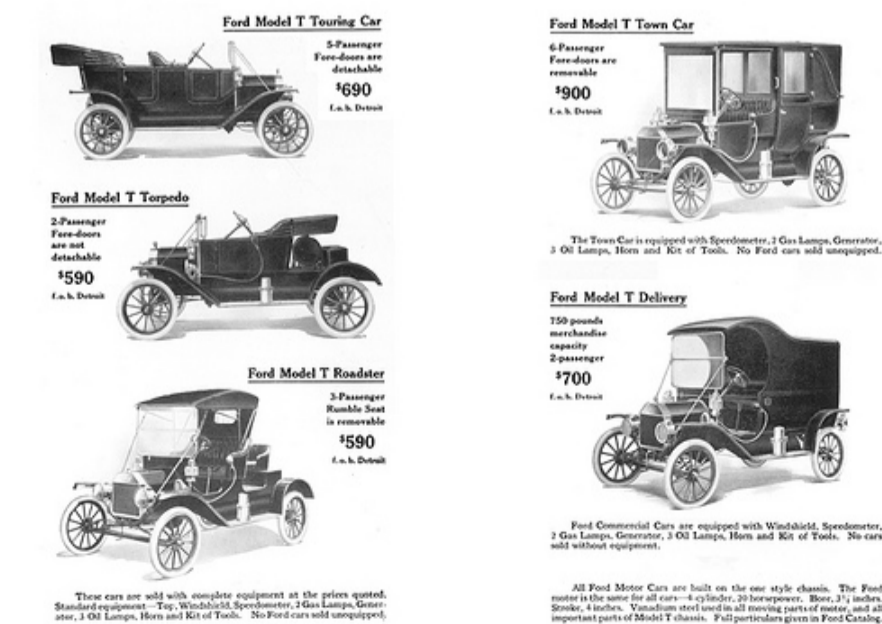
Te rekordy już nie będą pobite

27 września 1908 roku z fabryki Piquette Plant w Detroit wyjechał pierwszy egzemplarz Forda T. Głównymi konstruktorami samochodu byli Henry Ford i C. Harold Wills oraz dwóch panów o węgiersko brzmiących nazwiskach József Galamb i Jenő Farkas. Podstawowe założenia konstrukcyjne, czyli m. in. łatwość prowadzenia i naprawy auta, duży prześwit czy miękkie



zawieszenie zostały spełnione i idealnie trafiły w wymagania ówczesnych (potencjalnych) kierowców.

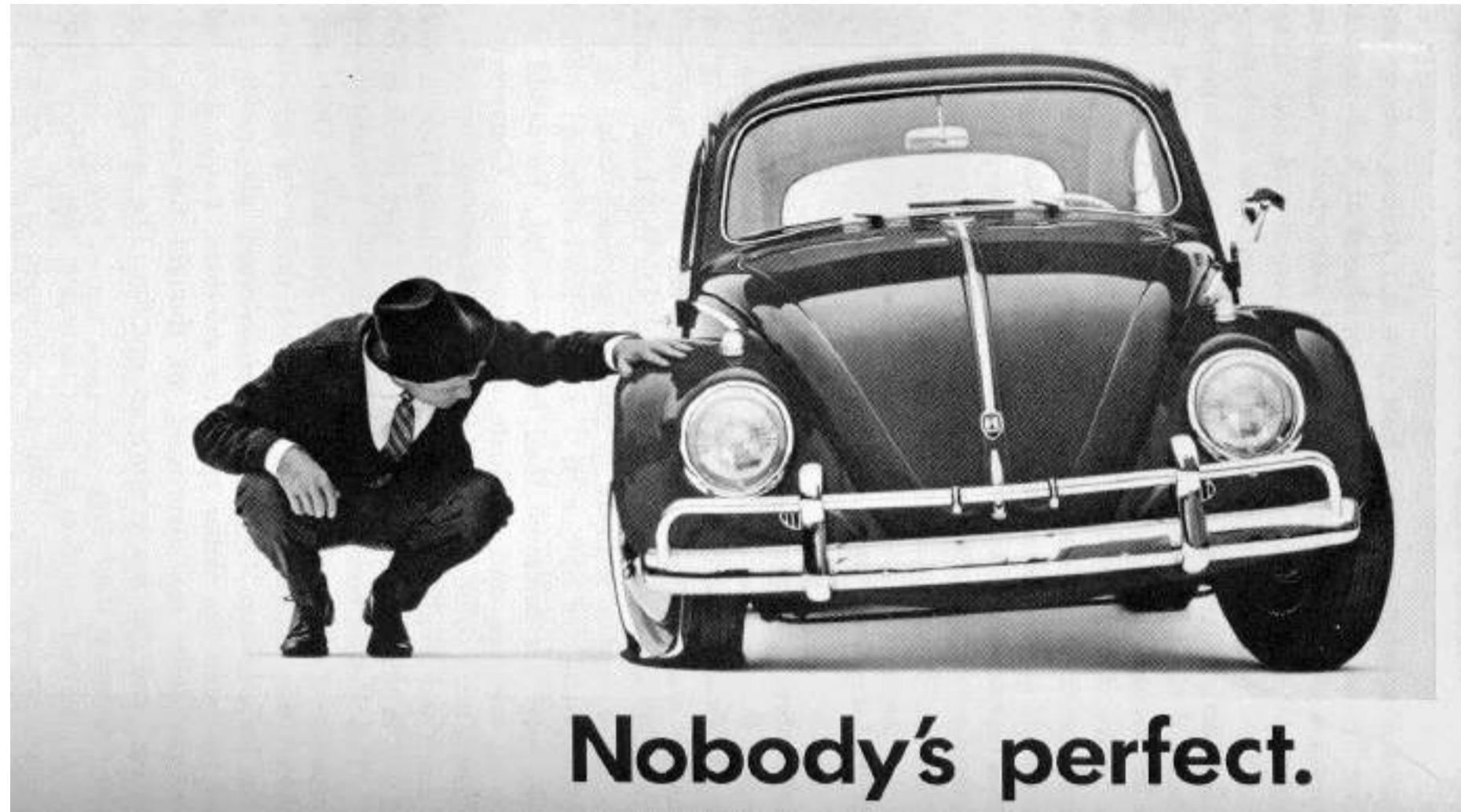
Produkcja Forda T systematycznie rosła, a przy okazji samochód był coraz tańszy. Szef interesu jednocześnie cały czas kombinował, jak zmniejszyć koszty produkcji. Do anegdot przeszło jego powiedzenie, że "możesz otrzymać samochód w każdym kolorze, pod warunkiem, że będzie to kolor czarny". Już to chociażby upraszczało proces produkcji i wpływało na koszt wytworze-



nia auta. Pozwalało to Fordowi powiększać zyski, ale też systematycznie obniżać cenę detaliczną samochodu.

Prawdziwy przełom nastąpił w 1913 roku, kiedy to w fabryce w Highland Park Ford wprowadził taśmowy system produkcji. Ilość modeli T produkowanych w ciągu roku podwoiła się i w kolejnych latach ostro szła w górę (z wyjątkiem okresu I wojny światowej). Jednocześnie cały czas obniżano cenę →





samochodu. W końcowym okresie produkcji robotnik fabryczny mógł sobie pozwolić na nowego Forda T po odłożeniu do szuflady ok. 60-70 dniówek... Nie więcej niż za 3-miesięczną pensję!

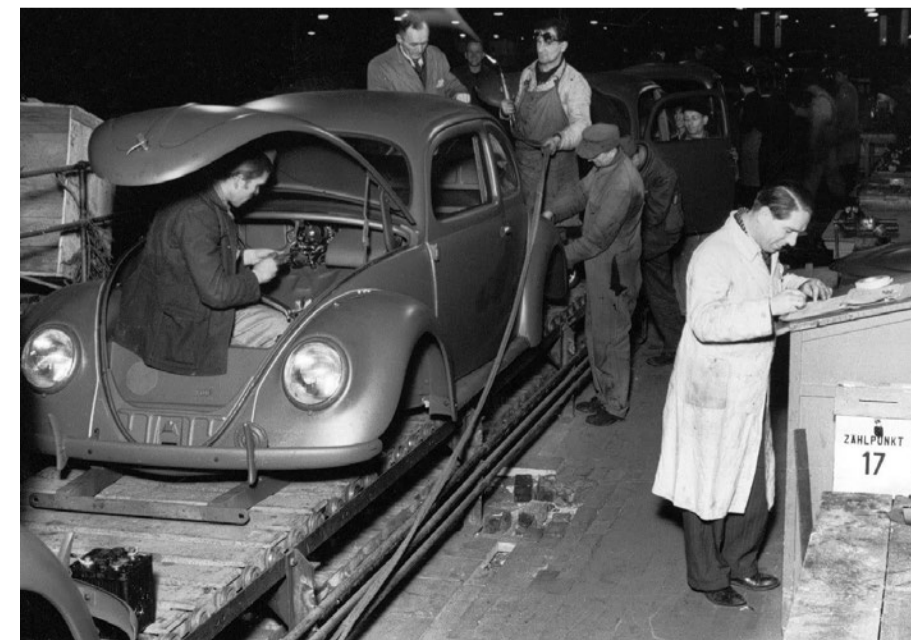
W maju 1927 roku, po 19 latach produkcji, z fabrycznych taśm zjechał ostatni egzemplarz Forda T. Samochód, mimo wprowadzania modyfikacji, stał się zbyt przestarzały. Łącznie wyprodukowany został w ponad 15 milionach egzemplarzy.

Geneza marki Volkswagen jest świetnie znana nawet osobom niespecjalnie interesujących się motoryzacją. Ale przypomnę w kilku słowach. Pomysł masowej produkcji prostego, taniego, czteroosobowego "samochodu dla ludu" (czyli volks-wagena) rzucił Adolf Hitler, zanim jeszcze wdał się w wojenną awanturę z połową świata. Zaprojektowanie auta zlecił znakomitemu austriackiemu konstruktorowi Ferdynandowi Porsche. Ten wywiązał się z zadania, a nawet uruchomiono produkcję modelu nazwanego Typ 1, ale pierwsze egzemplarze trafiały i tak do partyjnych funkcjonariuszy NSDAP (Narodowo-socjalistycznej Niemieckiej Partii Pracy). Potem rozpoczęła



się II wojna światowa i wytwarzanie cywilnych Volkswagenów praktycznie wstrzymano.

W trakcie wojny zakłady w Wolsburgu zostały częściowo zniszczone przez alianckie bombardowania. Po jej zakończeniu rozważano likwidację fabryki i wywiezienie maszyn oraz urządzeń do Wlk. Brytanii w ramach reparacji wojennych. Uratował ją brytyjski major Ivan Hirst, który przekonał swoje władze, by jednak zezwoliły na uruchomienie produkcji w Niemczech oraz złożyły zamówienie na 20 tysięcy sztuk. I tak się stało. Volkswagen Typ 1, który bardziej zapadł w pamięci jako Beetle (zwany też Garbusem) był – podobnie jak Ford T – prostą i stosun-



kowo tanią konstrukcją. A takiego samochodu potrzebowała zrujnowana wojną Europa (zwłaszcza ta bardziej zachodnia). Produkcja więc systematycznie rosła – w 1955 roku wyprodukowano milionowy egzemplarz – i rosła.

I w końcu nastąpił ten dzień. 17 lutego 1972 roku fabrykę opuścił Volkswagen Beetle numer 15 007 034. To oznaczało, że samochód ten – po 45 latach - pobił rekord Forda T pod względem liczby wyprodukowanych egzemplarzy. Na

tym się nie skończyło. Garbusa produkowano jeszcze długo - także m. in. w Australii, Filipinach, Brazylii i Meksyku - do 30 lipca 2003 roku. To już absolutny rekord, którego żaden model już nie pobije. Tego Volkswagena, licząc tylko lata powojenne, produkowano nieprzerwanie przez 58 lat! Łącznie powstało aż 21 529 464 sztuk tego auta. I ten rekord też raczej nie jest zagrożony przez obecny przemysł motoryzacyjny – zbyt szybko zmienia się współczesna technologia, a i sami producenci, z różnych względów, są w jakimś sensie zmuszani do wprowadzania nowych generacji swoich modeli co kilka lat. Era produkowania aut, przez kilkanaście i więcej lat, bez większych zmian konstrukcyjnych minęła bezpowrotnie.

Ale, ale, nie pozostawię Forda T zupełnie na pozycji zdetronizowanego króla. Pobawię się trochę liczbami i statystyką. Otóż, Ford T produkowany był przez 19 lat w liczbie 15 milionów sztuk. Garbusów wyjechało na drogi 21,5 mln, ale w ciągu 58 lat. Już na pierwszy rzut oka widać, że dynamika produkcji (i sprzedaży) Fordów jest imponująca, średnio 790 tys sztuk rocznie. Gdyby Ford T miał takie szczęście i miał popyt przez prawie sześć dekad, to jego produkcja osiągnęłaby pułap powyżej 46 milionów! ■

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