

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 64, 1 marca 2017





**P**od koniec ubiegłego roku szeroko w mediach (nie tylko branżowych) omawiano planowane zmiany stawek akcyzy na samochody osobowe. Również i w iAuto poruszaliśmy temat, wychodząc z założenia, że sprawa jest warta dyskusji. Projekt był korygowany, dyskutowany, zapowiedziano, że nowe regulacje zaczną obowiązywać od stycznia, po czym... zapadła krępująca cisza. W ciszy projekt zmian w prawie miał się w parlamencie.



Ciszę przerwała informacja, iż na razie akcyza nie będzie zmieniana, i prace nad zmianą prawa zostały wstrzymane. Przy okazji poseł Liroy przytomnie zauważył, że podatek ten jest bez sensu. Miał chronić krajowych producentów samochodów na początku lat 90. Obecnie polskiej motoryzacji nie ma, więc jest to jedynie zasilenie budżetu państwa. A jak wiadomo państwo gorzej gospodaruje pieniędzmi niż obywatele. Z kolei poseł Tyszka dodał, że kierowcy są podwójnie opodatkowani; płacą akcyzę przy pierwszej rejestracji samochodu i potem płacą akcyzę przy każdym tankowaniu auta.

Podobnie z poprawianiem systemu obowiązkowych przeglądów technicznych. Tu propozycja było mocno dyskusyjne, spóźnienie na przegląd miało wiązać się z drastyczną podwyżką opłaty ponoszonej przez kierowcę a potwierdzenie sprawności auta miało być – dla spóźnialskich – możliwe jedynie w wyznaczonej stacji. Najczęściej odległej.

Równie sprawnie idą prace nad naliczaniem punktów karnych dla kierowców popełniających wykroczenia drogowe. Srogo karane miały być niezpięte pasy, zlekceważenie znaku "STOP" i rozmów przez komórkę w czasie jazdy. Sejm w Internetowym Systemie Aktów Prawnych podał, iż od 1 stycznia już nie obowiązują dotychczasowe rozporządzenia w tej kwestii. Jak podaje Auto Świat - Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji informuje, że żadnych zmian nie przewidują.

No, cóż. Zamiast komentarza powtórzę za red. Grzegorzem Traczewskim (Auto Plus Radio i Tv): Jedźcie bezpiecznie, kochajcie się mocno!

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



## Prezentacje

**Na 3 cylindry – str. 4**

**Zgrabny kompakt - str. 8**



## Warsztat

**Półosie - str. 25**



## Wydarzenia

**Genewskie premiery - str. 12**

**Młodzi na start - str. 26**



## Opinie

**Samochodowe IQ - str. 18**

## Historia

**Koło historii - str. 22**



## Babskie gadanie

**Parkowanie jak marzenie - str. 29**

## Patronat iAuto

**Motul Królewski Winter Cup - str. 30**

**Mad Cat's Garage - str. 38**



## Kalendarium

**Kalendarium - str. 40**





FORD FIESTA ST

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jedną z tegorocznych premier Geneva Motor Show będzie Ford Fiesta ST nowej generacji. Samochód będzie więc można po raz pierwszy zobaczyć „na żywo” w tymże miejscu, ale Ford udostępnił już wcześniej serię fotografii auta oraz sporo informacji technicznych o nim. Osoby potencjalnie zainteresowane tym samochodem informujemy jednocześnie, że producent planuje wprowadzenie go do sprzedaży nie wcześniej niż pod koniec tego roku. Cierpliwość będzie więc wskazana...

**M**yślę, że najważniejszą innowacją nowej Fiesty ST jest 3-cylindrowy silnik EcoBoost o pojemności 1,5l, ale – przy tym – imponującej mocy 200 KM i momencie obrotowym 290 Nm. Ma to pozwolić na osiągnięcie „setki” w czasie ok. 6,7 sek. Poza tym kierowca będzie miał – poprzez specjalny prze-

łącznik – wybór trzech trybów jazdy, ale o tym za chwilę. Osiągi dodatkowo wzmocniono poprzez zastosowanie nowej turbosprężarki o zoptymalizowanej konstrukcji turbiny, co pozwala na szybsze przyrosty ciśnienia doładowania i minimalizację opóźnienia reakcji na wciśnięcie pedału przyspieszenia.

Za projektem Fiesty ST nowej generacji stoi Ford Performance, która jest światową filią producenta służącą jako laboratorium innowacji i platformą badawczą przeznaczoną do budowania unikalnych aut o wysokich osiągnięciach na bazie samochodów tej marki. Ford Performance zajmuje się nowatorskimi rozwiązaniami i technologiami m.in. w dziedzinie aerodynamiki, lekkich materiałów konstrukcyjnych, elektroniki oraz układami napędowymi o wysokich osiągnięciach przy jednoczesnym ograniczaniu zużycia paliwa. Te rozwiązania, w założeniu, trafią do produkcji w jak największej liczbie modeli samochodów Forda.

Trzecia generacja Fiesty ST będzie pierwszym modelem Ford Performance napędzanym trzycylindrowym silnikiem, będzie też pierwszym modelem Fiesty ST wyposażonym w wybór trybu jazdy, który umożliwia skonfigurowanie charakterystyk silnika, układu kierowniczego i kontroli stabilności według ustawień Normal, Sport oraz Track. Dodatkowo producent uzupełnił te tryby w elektroniczny system wzmacniania dźwięku oraz aktywny zawór wydechowy. W rezultacie wybrany przez nas tryb jazdy jest „wzmacniany” przez wrażenia słuchowe.

W trybie Normal charakterystyki silnika, kontroli trakcji, elektronicznej kontroli stabilności (ESC), elektronicznego systemu wzmacniania dźwięku (ESE), brzmienia układu wydechowego i elektronicznie ste-



rowanego wspomaganie kierownicy (EPAS) są dobrane tak, by zapewnić naturalne reakcje i poczucie kontroli.

W trybie Sport charakterystyki silnika i reakcje na wciśnięcie pedału przyspieszenia są ostrzejsze, a system wspomaganie kierownicy EPAS działa tak, by dostarczać bardziej precyzyjne informacje z kół i zapewniać precyzyjniejszą kontrolę podczas szybkiej jazdy drogo-

wej. Aktywny zawór układu wydechowego zostaje otwarty, a elektroniczny system wzmacniania dźwięku (ESE) podkreśla sportową nutę brzmienia wydechu i zwiększa głośność silnika w kabinie.

W trybie Track, wszystkie charakterystyki dynamiczne samochodu ustawione są na wartości umożliwiające przejechanie okrążenia na torze wyścigowym w jak najkrótszym czasie, →







system kontroli trakcji jest wyłączony, a charakterystyka systemu kontroli stabilności (ESC) pozwala na duże uślizgi kół pojawiające się w czasie agresywnej jazdy wyścigowej.

Istotnym pomysłem, który wprowadzili inżynierowie Forda jest wyłączanie pracy jednego cylindra, gdy silnik nie jest mocno obciążony, a więc np. podczas postoju na światłach czy spokojnej jeździe. Ma to oczywiście na celu obniżenie zużycia paliwa oraz – jak jest to teraz w modzie – obniżeniu emisji szkodliwych gazów. Trzeci cylinder podejmuje pracę w ułamku sekundy (14 milisekund) po dociśnięciu pedału gazu, a różnica pracy silnika z dwoma lub trzema cylindrami jest dla kierowcy niezauważalna.

Na rynku europejskim Fiesta ST nowej generacji będzie oferowana w trzydrzwiowej i pię-

ciodrzwiowej wersji nadwozia. Samochód ponadto będzie oferowany z większą niż kiedykolwiek wcześniej gamą opcji wykończenia wnętrza i personalizacji samochodu. Klienci będą mogli wybierać spośród szeregu elementów wykończenia dźwigni zmiany biegów, kierownicy, podłokietników drzwiowych i akcentów umieszczonych na desce rozdzielczej,



będzie można również zamówić samochód z jednym z wyróżniających go pakietów stylistycznych.

Wnętrze Fiesty ST wyposażono w fotele Recaro i spłaszczone u dołu koło kierownicy. Opcje kolorów nadwozia obejmują nowy niebieski lakier Liquid Blue, ponadto Fiesta ST otrzymała ekskluzywne 18-calowe aluminiowe obręcze kół.

Współczesne auta to także rozbudowane systemy służące łączności i rozrywce. Fiesta ST wyposażona jest w takowy (Ford SYNC 3), który umożliwi kierowcy sterowanie systemem audio, nawigacją i zalogowanym smartfonem za pomocą prostych komend głosowych. Jest on kompatybilny z systemami Apple CarPlay oraz Android Auto i wspomagany przez 8-calowe ekrany dotykowe, których obsługa odbywa się za pomocą gestów. Całość uzupełniona jest wysokiej jakości systemem B&O Play Sound System zapewniającym poziom dźwięku klasy high-end. ■

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  
Swinicar Spider

**REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ**

**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





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

To już szósta generacja Elantry. Auto, z każdym kolejnym wcieleniem, wygląda coraz ładniej. Elantra to najlepiej sprzedający się model Hyundai na świecie, w Polsce jeszcze nie cieszy się zbyt dużą popularnością. Znajduje jednak coraz większe grono zwolenników.

**O** sukcesie auta – zwłaszcza na naszym rynku – decyduje sprzedaż flotowa. Ten model Hyundai, to niemal idealne auto flotowe, zwłaszcza z nowym silnikiem wysokoprężnym 1,6 CRDi. Elantra to kompaktowy sedan – i choć ten typ nadwozia najlepsze lata ma już za sobą: moda i SUV-y rządzą – Elantra może się podobać. Ma zgrabną, smukłą, nowoczesną,

niewielką sportową linię nadwozia, bez typowej dla sedanów „ociężałości”.

Auto ma spore rozmiary: 4570 mm długości przy rozstawie osi 2700 mm, linia jest płynnie poprowadzona od maski przez kabinę po bagażnik. Twarz Elantry z sześciokątnym włotem powietrza jest ciekawa, a tył ze światłami LED wygląda bardzo elegancko i współcześnie.

W sumie design udany, bez szaleństw i ekstrawagancji. To dobrze, bo kontrowersje w tego typu autach nie są konieczne. Śmiało może konkurować z niemiecką szkołą designu.

We wnętrzu podobnie – poprawnie, a nawet lepiej niż poprawnie. Przede wszystkim zwraca uwagę przestronna, wygodna kabina, nie mamy wrażenia zamknięcia i ograniczenia w żaden sposób. Wygodne, duże fotele, podgrzewane i wentylowane, można regulować w różnych płaszczyznach, prostota i funkcjonalność wokół i dobrej jakości materiały. To są główne atuty wnętrza Elantry. Na szczególną pochwałę zasługują praktyczne, różnego rodzaju schowki rozmieszczone w kokpicie. Przed kierowcą czytelna i przejrzysta deska rozdzielcza, duże przyciski i charakterystyczne, niebieskie podświetlenie instrumentów oraz wielofunkcyjna, zgrabna kierownica. Mnie trochę brakuje koloru i ciut bardziej przyjaznych materiałów, a także bardziej nowoczesnej grafiki na wyświetlaczu radioodtwarzacza, ale nie można mieć wszystkiego.

Elantrą może podróżować 5 pasażerów, ale wygodnie podróżować będą cztery osoby, wówczas pasażerowie na tylnej kanapie mają do dys-



pozycji szeroki podłokietnik z uchwytami na kubki i własny nawiew.

Kolejny duży plus za bagażnik. Jest naprawdę duży (458 litrów), sprawdziłam pakując spore walizy, brakuje mi ciekawych i praktycznych rozwiązań (schowków, siatek zabezpieczających drobniaki itp.). Można go oczywiście powiększyć składając tylną kanapę, choć nie jest to proste, bo brak jest jakiegoś, choćby najprostszego systemu ułatwiającego jej składanie i rozkładanie. Złożenie tylnej, dzielonej kanapy wcale nie jest prostą sprawą. W najbogatszej wersji wyposażenia Premium Elantra jest dostępna z automatyczną klapą bagażnika, wystarczy stanąć w pobliżu tylnego zderzaka. No i bardzo cenna rzecz, zwłaszcza dla kobiet – inteligentny kluczyk, to naprawdę ogromna wygoda.

Autem podróżuje się komfortowo, bo Elantra wyposażona jest w typowy dla Hyundai układu jezdny, nastawiony raczej bardziej na komfortową, niż sportową jazdę. Jedziemy więc pewnie, stabilnie i mamy poczucie panowania nad autem. I to bez względu na to, czy jedziemy autostradą, czy bocznymi drogami.

Nieźle spisuje się elektryczny układ wspo- ➔➔





z dwóch silników o pojemności 1,6 litra. Benzynowy ma moc 128 KM i moment obrotowy 155 Nm. Turbodoładowany diesel ma moc nieco większą, bo 136 KM, a w wersji z automatyczną przekładnią niemal dwa razy więcej momentu obrotowego (300 Nm). Kultura pracy silnika benzynowego jest bez zarzutu. Co prawda do rajdów i wyścigów nie jest przystosowany, ale przecież nie po taki samochód kupujemy.

magania kierownicy. Z systemów bezpieczeństwa na pokładzie wersji Premium znajdziemy tylko te najbardziej przydatne, czyli ostrzeżenie przed pojazdami w martwej strefie z asyntenem zmiany pasa ruchu oraz asystenta wyjazdu tyłem na drogę. Gdy kierowca próbuje zmienić pas ruchu lub jedzie swoim, a na lewym pasie szybko zbliża się z tyłu inny pojazd, zapala się ostrzegawcza kontrolka świetlna, a potem dźwiękowa. Drugi, bardzo przydatny system ostrzegania o ruchu poprzecznym, zmniejsza ryzyko zderzenia z innym pojazdem podczas wyjeżdżania tyłem z miejsca o ograniczonej widoczności.

Pod maską nowej Elantry może się znaleźć jeden

Współpracująca z tymi silnikami 6-biegowa, manualna skrzynia biegów działa bez zarzutu: jest wyjątkowo precyzyjna. Elantra z silnikiem benzynowym przyspiesza do „setki” w 11,4 sek., prędkość maksymalna to 200 km/h.



Klienci, którzy zdecydują się na Elantę, będą mieli auto z przestronnym i wygodnym wnętrzem, komfortową jazdę we wszystkich warunkach, sprawnie działającą skrzynię biegów, oszczędny silnik i optymalne wyposażenie. Poza tym cena czyni cuda, a ta jest w przypadku tego samochodu bardzo atrakcyjna (głównie ta podstawowa). Podstawowa cena Elantry - teraz promocyjna - to 59 900 za wersję Classic Plus. W wyposażeniu są już elektryczne szyby

i podgrzewane lusterka, klimatyzacja, skórzana kierownica, czujniki parkowania z tyłu oraz radioodtwarzacz z czterema głośnikami. Jeszcze lepiej wygląda wyższa wersja: Standard Comfort, który zawiera także tempomat, dwustrefową klimatyzację i alufelgi. Takie auto kosztuje 76 900 zł. Wszystkie modele Hyundai'a mają 5 lat gwarancji. Koreańska motoryzacja szybko nadrabia zaległości i to w zupełnie niezłym stylu. ■







TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Już tylko tydzień pozostał do rozpoczęcia 87 edycji Geneva Motor Show (9-19 marca), jednego z dwóch najważniejszych europejskich salonów samochodowych w ciągu roku.

**A**le genewska wystawa ma chyba nieco wyższą rangę, niż odbywające się jesienią targi (na przemian) we Frankfurcie lub Paryżu. Ta lekka przewaga wynika z tego, że organizowana jest w neutralnej Szwajcarii, w kraju leżącym pomiędzy motoryzacyjnymi potęgami, jak Niemcy, Francja i Włochy. I w

jakimś sensie żaden z tych krajów, czy producentów nie jest tutaj w wyraźny sposób wyróżniany. (Zupełnie inaczej sprawa wygląda we Frankfurcie, gdzie rozmachem i wielkością ekspozycji dominują marki niemieckie i analogiczna sytuacja ma miejsce w Paryżu). Inny atut genewskiego kompleksu wystawowego Palexpo polega na



przedsmak tego, co goście Geneva Motor Show 2017 będą mogli obejrzeć...

#### Alpine

Bardzo interesująco zapowiada się come back słynnego modelu A110 produkowanego przez Alpine w latach 1961-77. Znany był także jako Berlinette. Samochód wygrywał w przeszłości wiele rajdów, obecnie jest stałym uczestnikiem Monte-Carlo Historique. Teraz oficjalny partner Renault specjalizujący się w konstruowaniu sportowych pojazdów, powraca ze współczesną wersją tego

tym, że chociaż ma gigantyczną powierzchnię, to i tak wydaje się być kompaktowym w porównaniu do jesiennej „konkurencji”. Ale i tak dnia nie wystarczy, by spokojnie obejrzeć wszystkie ekspozycje...

modelu. Otrzymał on taką samą nazwę jak słynny poprzednik, czyli A110. Niestety, do dnia premiery w Genewie nic więcej o nim nie wiadomo.

#### Land Rover

Na ekspozycji Land Rovera pojawi się Range Rover Velar, pozycjonowany przez producenta pomiędzy modelami Evoque i Range Rover Sport. Nazwa Velar wywodzi się od pierwszych, →→

Jak zwykle podczas genewskiego salonu czeka nas wiele światowych i europejskich premier samochodowych. Praktycznie każdy wystawca zawsze przygotowuje jakąś nowość. Większość z nich ujawnia wcześniej swoje zamiary, ale stosunkowo nieliczni prezentują fotografie tych premierowych pojazdów. A już zupełną tajemnicą pozostają szczegółowe dane techniczne. Osobną kategorią są tzw. concept-cary, czyli wizjonerskie prototypy, które niekoniecznie trafią do produkcji, a już na pewno nie w postaci prezentowanej na motoryzacyjnych salonach. Tym bardziej są one ciekawe, przecież poza tymi salonami praktycznie nie można ich nigdzie zobaczyć „na żywo”.

Przejdźmy do konkretów, czyli przedstawienia skromnej części tegorocznych premier, dając





powstałych w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku prototypów Range Rovera - pionierów segmentu luksusowych SUV`ów. Gdy inżynierowie pracujący nad nowym samochodem pragnęli ukryć prawdziwą tożsamość 26 przedprodukcyjnych Range Roverów, sięgnęli po nazwę Velar, wywodzącą się z łacińskiego velare, oznaczającego welon lub zasłonę.

Charakterystycznymi cechami nowego Range Rovera Velar mają być minimalizm, wizualna powściągliwość i innowacyjna technologia użytkowa.

### Hyundai

Ważną premierą – chociażby z punktu widzenia polskich użytkowników – będzie Hyundai i30 Wagon, który uzupełni nową generację tego modelu oferowanego do tej pory w wersji 5-drzwiowej. (Polski importer tej marki zapowiedział już, że samochód ten wystawiony zostanie w trakcie kwietniowych poznańskich targów motoryzacyjnych Motor Show 2017).

Zaprojektowany, testowany i produkowany w Europie, i30 Nowej Generacji stanowi DNA marki Hyundai w Europie - powiedział Thomas A. Schmid, COO Hyundai Motor Europe. Hyundai i30 został stworzony jako samochód dla każdego. To więcej niż tylko nowy model - to cała rodzina, składająca się z aut w czterech różnych wersjach nadwoziowych o unikatowych



cechach, połączonych wspólnym mianownikiem, jakim jest ponadczasowy design.

Atutem tego auta będzie niewątpliwie duży bagażnik, którego pojemność przy rozłożonych fotelach wynosi aż 1 650 litrów. Całkowita długość i30 Wagon wynosi 4,585 mm (wersji 5-drzwiowej: 4,340 mm), wysokość 1,465 mm (1,475 mm z relingami dachowymi). Szerokość 1,795 mm i rozstaw osi 2,650 mm są takie same jak w wersji 5-drzwiowej.

Klienci będą mieli do wyboru trzy silniki benzynowe i jeden silnik diesla 1.6l o trzech mocach. i30 Wagon dostępny jest z nowymi, benzynowymi jednostkami napędowymi – czterocylindrowym silnikiem 1.4 T-GDI o mocy 140 KM oraz trzycylindrowym silnikiem 1.0 T-GDI o mocy 120 KM.

### Mitsubishi

Nowością Mitsubishi będzie Eclipse Cross, czyli SUV nawiązujący do sportowej tradycji firmy. Ostre linie nadwozia nowego Mitsubishi są celowym nawiązaniem do legendarnego, sportowego modelu Eclipse, który największą popularność zdobył na rynkach Ameryki Północnej w latach 1989 – 2012. Cztery generacje modelu Eclipse wyprodukowano w łącznej liczbie ponad 1,4 mln egzemplarzy.

Nazwa Eclipse Cross ma nawiązywać także do naturalnych zdolności nowego samochodu w klasie pojazdów



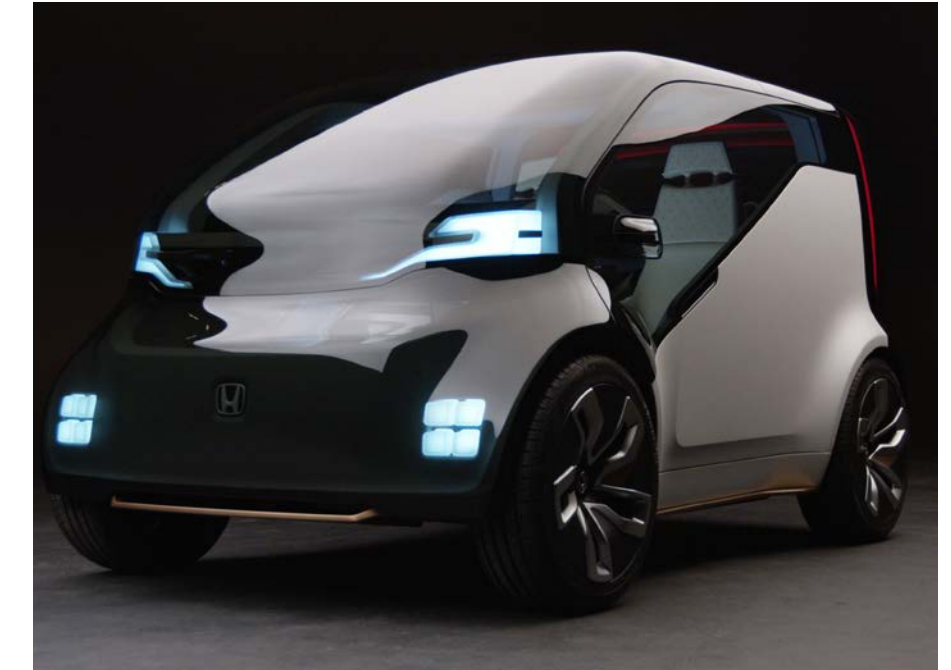
„Sport Utility Vehicles” oferowanych przez Mitsubishi Motors, podążając w kierunku wybranym przez markę, szczególnie na rynku europejskim. Opracowany specjalnie do tego modelu ciemnoczerwony, metalizowany lakier, wraz z innowacyjną technologią jego nakładania - znajduje również odzwierciedlenie w nazwie nawiązującej do blasku widocznego podczas całkowitego zaćmienia Słońca (eclipse (ang.) – zaćmienie).

### Honda

Niewątpliwie bardzo ważną (światową) premierą Hondy będzie nowa generacja modelu Civic Type-R. Został on opracowany w tym samym czasie, co standardowy Civic hatchback, dzięki czemu oba modele wyróżniają się bardzo

dobrymi właściwościami jezdnyimi i wysokim poziomem zaawansowania technicznego. Type-R zostanie wyposażony w najnowszy, opracowany przez Hondę silnik benzynowy 2,0 litra VTEC TURBO. Wg producenta nowy Civic Type-R, ma być jednym z najbardziej dynamicznych i przyjaznych w prowadzeniu hot hatch'y w segmencie.

Ciekawą premierą Hondy będzie także w pełni elektryczny samochód koncepcyjny NeuV. Zgodnie z zamysłem producenta auto mogłoby dobrze funkcjonować jako zautomatyzowany pojazd do wspólnych przejazdów (ride sharing) w momencie, gdy jego właściciel nie korzysta ze swojego samochodu. NeuV mógłby dowozić klientów w wybrane miejsce w obrębie lokalnych punktów docelowych, a w czasie, w którym nie →→





był by używany, mógłby także odsprzedawać energię do sieci elektrycznej w okresach wysokiego zapotrzebowania.

NeuV ma funkcjonować również jako roztropny i przydatny asystent obdarzony sztuczną inteligencją. Wykorzystuje on układ „emotion engine”, który potrafi uczyć się zachowań kierowcy poprzez wykrywanie emocji stojących za dokonywanymi przez niego wyborami.

### Mercedes

Mercedes uwagę gości genewskiego salonu będzie koncentrował przede wszystkim na ostat-

nim członku „rodziny” klasy E, czyli E-Class Cabriolet. W ten sposób w ciągu roku zakończono odnawianie wszystkich wersji nadwozia serii E-Class (wcześniej zaprezentowano coupe).

E-Class Cabriolet, to czteromiejscowy samochód, o nieco purystycznym wnętrzu, ale zapewniający wszystkim pasażerom wygodną, także długą podróż.

Inną gwiazdą Mercedesa będzie nowy wariant off-roadowego G-Class. Tym razem będzie to luksusowy Mercedes-Maybach G 650 Landulet. O rodowodzie tego samochodu w poprzednim wydaniu pisał Bartosz Ławski.



### Citroën

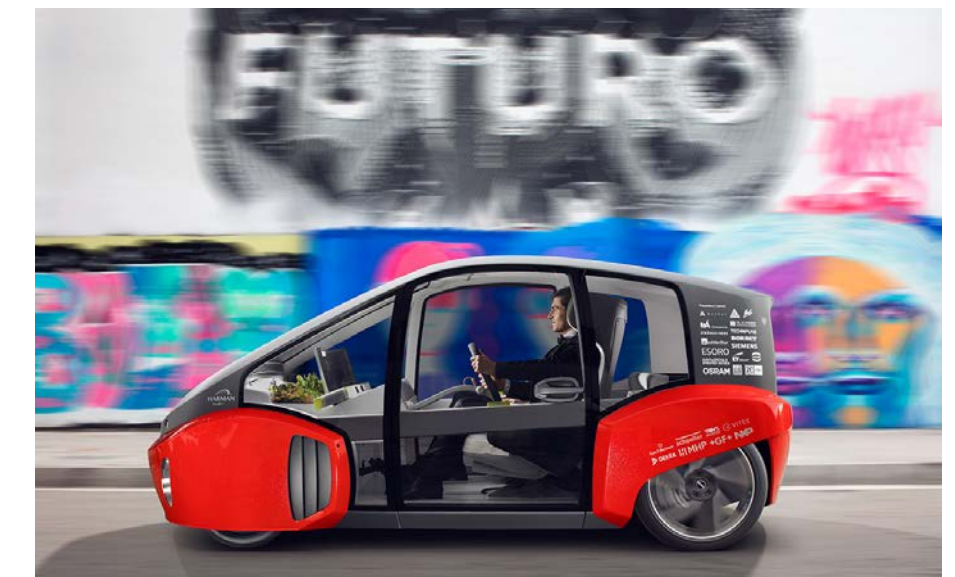
Miłośnicy tej marki z pewnością z dużym zaciekawieniem zobaczą nową generację modelu C3. Ale nie mniej interesująco zapowiada się premiera C-Aircross Concept. Już w nazwie zawarta została informacja, że jest to projekt studyjny, a nie produkcyjny. Ale jest to wyraźny sygnał producenta, że poważnie zamierza powalczyć o swój kawałek „tortu” w segmencie kompaktowych SUV-ów.

### Rinspeed

Wśród genewskich wystawców nie brak absolutnie futurystycznych i „odjazdowych” projektów motoryzacyjnego wizjonera Franka M. Rindknechta. Szwajcar od lat popuszcza wodze fantazji, czego efektem są pojazdy sygnowane marką Rinspeed. W tym roku będzie to concept-car Oasis, czyli Oaza. Nazwa jest tu ważna o tyle, iż samochód jest pewnego rodzaju wariacją na temat „oazy w miejskiej dżungli”. Dwuosobowy,

elektrycznie napędzany pojazd, jest właściwie połączeniem salonu wypoczynkowego, biura, kina i centrum komputerowego. Oasis posiada na pokładzie chyba wszystko co do tej pory wymyślono w dziedzinie high-tech.

A już zupełnie niezwykłym pomysłem jest przejście od zbitki słów „Home + Garden” na „Car + Garden”. W rezultacie w karoserię wbudowany został miniaturowy... ogródek. A czemu nie. ■





# Samochodowe IQ

TEKST: ANDRZEJ GLAJZER  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Coraz częściej słyszy się o inteligentnych autach XXI wieku. Czasem określa się je też jako autonomiczne, czyli takie które same zaczynają decydować o tym czy podjąć jazdę, kiedy, którędy jechać i jak.



**W**zamyśle konstruktorów, powoli, aczkolwiek konsekwentnie kierowca staje się dodatkowym wyposażeniem ich samochodu i kiedyś na pewno do tego dojdzie.

Już teraz podczas jazdy autostradą kierujący może odetchnąć za kierownicą przy miłej lekturze, bez reszty zatopić się w upojnych tonach ulubionej muzyki lub konwersacji z systemami funk-

cjonującymi dzięki telemetrii... lub w koniecznym przypadku z pasażerami.

Auto samo wie kiedy przyspieszyć (przecież widzi i rozróżnia znaki drogowe), kiedy zahamować, rozgląda się na boki, analizuje zamiary pieszego stojącego na krawędzi chodnika, pokonuje trudne zakręty i proponuje przerwę na kawę... nawet wtedy, kiedy w promieniu 30 km

nie ma żadnej kawiarni, restauracji, czy nawet baru. Samochód sam określa optymalną trasę podróży, ustala parametry traktacji, precyzyjnie parkuje w najwęższych szczelinach i reaguje na wezwania sieci serwisowej. Jednym słowem wszystko wie i zachowuje się najbardziej racjonalnie, jak tylko można sobie wyobrazić. To nie żart. Tak jest naprawdę!

I tak sobie myślę, a właściwie dziwię się, dlaczego producenci nie wpadli jeszcze na pomysł odpowiedniego oznaczania, a właściwie akcentowania umiejętności swoich coraz to nowych zrealizowanych wyzwań?

Do tej pory znajdujemy na karoseriach tylko szczątkowe i w sumie mało znaczące oznaczenia. Takie np. I3, I8, czy I30, co jest tylko zwykłym i jednym z tysięcy innych symboli. To samo dotyczy „Q”, od Q3 do Q7. Jakies tam „I” i jakies „Q”. A gdyby tak opierając się o podane wcześniej fakty dotyczące możliwości technicznych współczesnych samochodów połączyć dwie litery i ustanowić symbol ilorazu inteligencji dla samochodu „IQ”? Podobnie jak mierzy się inteligencję ludzi.

Wystarczyłoby wtedy podać markę, rodzaj napędu (koniecznie ECO) i oznaczenie IQ z odpowiednią liczbą. Większa oznaczałaby oczywiście auta bardziej inteligentne. Tak można dojść do najwyższej spotykanej u homo sapiens. Można stworzyć międzynarodową normę i wtedy na

całym świecie wiadomo byłoby co jedzie przed nami i czego się spodziewać.

Te z najniższym IQ umiałyby np. tylko hamować w najmniej spodziewanym momencie, z wyższym wybrać najbardziej korzystny skrót, a z jeszcze wyższym robiłyby wszystko, włącznie z tym co dziś jest jeszcze niewyobrażalne. To dopiero byłyby zawody dla marketingu! Każdy przecież chciałby mieć wtedy auto z najwyższym IQ... bo to przecież byłoby widać.

Ba! Wielu z pewnością dobierałoby modele aut według własnego stopnia i ilorazu inteligencji... chociaż z pewnością zdarzałyby się nadużycia. Jedni mogliby zawyżać, a inni nie dopuściliby do tego żeby ich auto miało IQ wyższe od własnego.

Kolejna propozycja to taka, żeby do istniejącej i określonej wartości ilorazu IQ (u ludzi uważanych za inteligentnych jest to powyżej 149) w miarę dodawania kolejnych nowinek technicznych dodawać „+” i cyfrę.

Przykład. Marka, rodzaj napędu, IQ 250 +1 oznaczałoby np. że podczas nagłego hamowania odpowiedni system zapewni trzymanie się okularów przeciwsłonecznych na nosie kierowcy, a „1A” nie pozwoli na wypadnięcie gałek ocznych. Można to rozwijać przez dodawanie kolejnych cyfr i liczb, aż dojdzie się do ostateczności, czyli systemu wzmacniającego akcję zwieracza podczas zadziałania wszystkich systemów na raz.

Tylko co wtedy?

Dojdziemy do stanu i przekonania, że przez te wszystkie „IQ” w motoryzacji nie wymyślono nic nowego od tego, co było już dawno, a właściwie od tzw. zarania.

Wyobraźmy sobie taką np. edwardiańską Anglię, cesarskie Niemcy, Francję czy Włochy i ówczesne samochody. Dodajmy samochody dla najbogatszych, ponieważ wtedy aby mieć jakikolwiek samochód, należało być bogatym. Tak jak w przypadku dzisiejszych lub przyszłych aut IQ! Właściciel samochodu →→





(niech będzie to limuzyna) miał wtedy oprócz niego jeszcze przynajmniej dwie rzeczy. Posiadłość i szofera, którym mógł być George, Jill, Franz lub Toni (w skrócie GJFT). Limuzyna, jak było wspomniane droga, a więc o odpowiedniej pojemności i mocy silnika i takich samych parametrach trakcyjnych. Komfortowa, jeśli chodzi o wyposażenie i dzięki GJFT poruszająca się bez ingerencji siedzącego zwykle z tyłu właściciela, który mógł czytać, konwersować rozglądać się lub oddawać się innym zajęciom. Dokładnie tak, jak w marzeniach dzisiejszych kreatorów trendów motoryzacji.

Nie obchodziło go planowanie trasy, tankowanie i ładowanie bagaży. Nie musiał korzystać nawet z elektronicznego systemu wykrywania i identyfikacji stopy w celu otwierania bagażnika! Samochód za pomocą systemu GJFT sam parkował przed domem lub hotelem, sam otwierał drzwi, a gdy padało rozłożonym parasolem chronił aż do wejścia. Bywało, że przygotował kolację i pogasił światło.

Wybór systemu GJFT był znacznie bardziej urozmaicony niż dziś. W zależności od stanu konta można było wybrać bardziej lub mniej rozbudowany, ze wskazaniem na określone cechy. Jeśli ktoś lubił sportową jazdę kupował „coś” z byłej stajni wyścigowej, a jeśli właściciela auta kręciły nocne spacerki w zakazanych miejscach metropolii, decydował się na wersję z opcją ewentualnego „doładowania” i detek-

torem czerwonych świateł. Mało tego, system GJFT był wymienny, czyli pasował do każdego samochodu bez konieczności jego przebudowy, dodatkowej konfiguracji lub zakupu nowego.

Kolejna wyższość GJFT-u, to możliwość indywidualnej adaptacji poprzez dodawanie nowych funkcji bez ponoszenia znaczących kosztów przeznaczanych na testy i badania. Jedna homologacja na długi okres! Wystarczyła czasem niewielka premia lub innego rodzaju motywacja i było po sprawie. GJFT nie wymagał serwisowania, ale niestety, czasem się starzał. Wtedy nie było wyjścia i należało go wymienić.

W czym więc dzisiejsza motoryzacja IQ jest lepsza od tej sprzed lat? W niczym! Dziś zresztą, również w wersji dla mniej zamożnych, też nie trzeba kupować (zatrudniać) kilkudziesięciu kilogramów krzemu i kabli, aby delektować się bezstresową jazdą. Tak jak dawniej za rozsądną, w porównaniu z autami IQ, cenę można zakupić limuzynę z ciemnymi szybami i system GJFT EVO ileś tam... I jest tak samo, jak było i z pewnością będzie w XXII i kolejnych wiekach. Komfortowo, bezpiecznie ze wskazaniem na indywidualność i niepowtarzalny styl!

Jest jeszcze inna opcja. Przypuszczalnie za dzisiejszą cenę auta autonomicznego można kupić własny mały pociąg, czego dodatkową korzyścią jest korzystanie ze sprawdzonej już infrastruktury i szansa poznania większej liczby osób. Tylko czy „autonomicznym” o to właśnie chodzi? ■



# BRAYT®

**NOWOŚĆ!**



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl  
 Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl  
 Gliwice: Tomasz Mężyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl  
 Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl  
 Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl  
 Kraśnik: Krzysztof Smoliński + 48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



**TROTON®**

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno  
 tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl





## Koło historii

TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wspominałem tu już kiedyś, że Willys MB Jeep to samochód, który wygrał II wojnę światową. Nie był opancerzony, uzbrojenie też miał słabiutkie, ale był szybki i świetnie radził sobie w terenie.

Jeepy, a później oparte na podobnych założeniach Fordy MUTT służyły Amerykanom i ich sojusznikom długo, aż do lat 80-tych XX wieku. Uznano wtedy, że armia potrzebuje czegoś większego, a na pewno choć trochę opancerzonego i rolę podstawowego pojazdu taktycznego na wiele lat przejął Humvee (Hummer to wersja cywilna). Jednak w nowożytnych konflik-

tach, gdy regularna armia najczęściej mierzy się z niespodziewanymi atakami partyzanckimi lub zasadzkami z amatorskich materiałów wybuchowych, Humvee okazały się zbyt podatne na tego typu zagrożenia i zastąpiono je wytrzymałymi pojazdami MRAP (Mine Resistant Ambush Protected). Po klasycznym Willysie MRAP mógłby przejechać i nawet by



COMMANDO



tego nie zauważył. Poza tym tak duże i ciężkie pojazdy nie nadają się dla sił specjalnych, a to one są na współczesnym polu walki najważniejsze.

A siły specjalne muszą przemieszczać się szybko i na dużych dystansach, potrzebują więc zupełnie innych pojazdów niż piechota. Potężne armijne umysły wymyśliły więc, że wrócą do korzeni, czyli do Ultralight Tactical Vehicle. Małego, nieopancerzonego, za to uniwersalnego i szybkiego samochodu terenowego. Na szczęście dla amerykańskich podatników nie trzeba było rozpisywać przetargu i wydawać fortuny na konstrukcję prototypów. Bo taki samochód



wystarczyło wziąć z taśmy produkcyjnej, tej samej zresztą od 75 lat... I tak Jeep, tym razem jako Wrangler, wrócił do służby.

Przeróbką na potrzeby wojska zajęła się firma Hendrick Dynamics. Bierze z fabryki zwykłe Wranglery w wersji eksportowej, czyli ze znanym także i u nas Dieslem 2,8 litra i po wzmocnieniu oraz zamontowaniu kilku wojskowych gadżetów mamy prawdziwego następcę Willysa. Na dodatek w trzech wersjach: krótkiej, długiej (opartej na modelu Unlimited) i – uwaga – pick-up. Każda z wersji mieści się w Chinooku albo Mi-17, może też być podwieszona pod Blackhawk. Na uniwersalnej palecie montowanej z tyłu można pomieścić różne rodzaje uzbrojenia, sprzęt łącznościowy albo na przykład generator.

Commando to przebój eksportowy, zdaje się wręcz, że US Army używa ich najmniej ze wszystkich klientów. A jeśli ktoś jest zainteresowany, cywilną wersję Commando też można kupić. Nie wiem tylko po co, skoro zwykły Wrangler też daje radę... ■





# PÓŁOSIE NAPĘDOWE

Kupić nową czy regenerować? Niezależnie od wyboru na oba rozwiązania otrzymacie w Power Factory gwarancję. A my pomożemy w podjęciu właściwej decyzji.



## POWER FACTORY.

### SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

### MOTORSPORT

- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Zazwyczaj polecamy zakup nowego podzespołu. Regeneracja ma uzasadnienie w przypadku trudnej dostępności lub bardzo wysokiej ceny zakupu nowej części. Ostatnio, w przypadku naprawy busa zostały zamontowane nowe, fabryczne półosie. Stare były zbyt zużyte i zniszczone. Nie było sensu ich naprawiać.

Półosie przenoszą napęd ze skrzyni biegów lub mechanizmu różnicowego na koła samochodu. Uszkodzeniu ule-

gają przeguby homokinetyczne, dzięki którym koła mogą się poruszać względem skrzyni biegów, w górę i w dół. W samochodach z napędem na przednią oś największe obciążenie przegubów występuje w czasie gwałtownego przyspieszenia przy skręconych kołach. Taki sposób jazdy powoduje nadmierne zużywanie się przegubów. Drugim powodem znacznie szybszego zużycia jest uszkodzenie

gumowych osłon przegubów; smar zostaje wypłukany, a dostający się do wnętrza piasek szybko niszczy przeguby. Użytkownik bez wizyty w warsztacie w zasadzie nie jest w stanie ocenić stanu półosi, trudno też skontrolować osłony przegubów inaczej niż na podnośniku. Warto dbać o dobry stan tych elementów i regularnie kontrolować stan gumowych osłon przegubów półosi, gdyż od nich zależy żywotność półosi. Gdy pojawią się objawy sygnalizujące kło-



poty – regularne stuki w czasie skręcania – to należy liczyć się z koniecznością wymiany tych elementów. A to już może być spory wydatek, w niektórych przypadkach warto rozważyć regenerację. W tym przypadku zakup części używanych jest błędem. Sama wymiana półosi nie jest zbyt skomplikowana, dysponując pewnym zapleczem technicznym i korzystając z instrukcji w Internecie, można pokusić się o samodzielną naprawę. My jednak polecamy wizytę w warsztacie. ■



# Młodzi na start

TEKST I ZDJĘCIA: MŁODZI RAJDOWCY

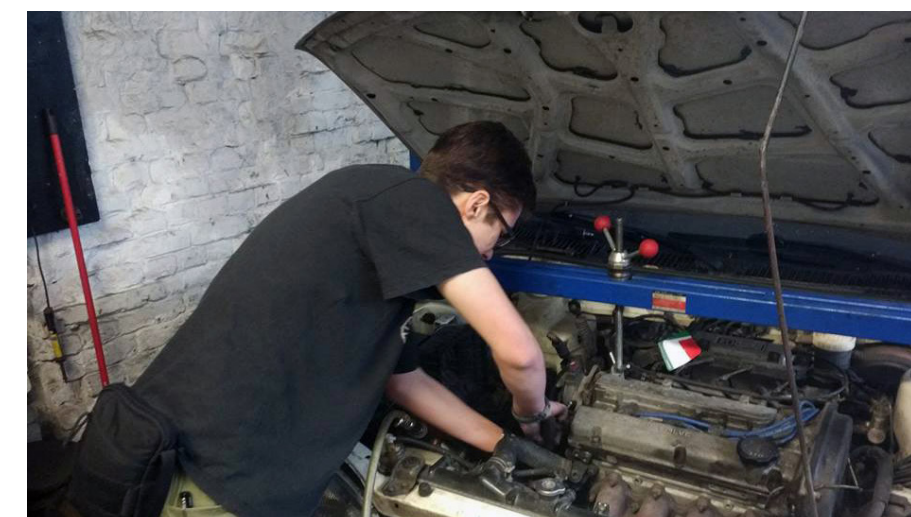
Imprezy dla amatorów gromadzą na starcie najróżniejszych kierowców. Niektórzy przyjeżdżają doskonale przygotowanymi samochodami rajdowymi, z dużym budżetem własnym lub sponsorów. Przyjeżdżają też kierowcy rzeczywiście początkujący. Dla druhów warszawskiej drużyny harcerskiej impreza zorganizowana przez Automobilklub Królewski była wielowymiarową przygodą. Tak tę przygodę opowiadają...



**N**ie jeden młody człowiek marzy o startach w rajdach samochodowych. Dla nas, harcerzy, ale i pasjonatów motoryzacji, pomysł wystartowania w rajdzie wydawał się nierealny. Jak się okazało, przy odrobinie zachodu udało się nam spełnić swoje marzenie.

Zamiar chcieliśmy zrealizować nie obciążając kieszeni naszych rodziców. Po pierwsze potrzebowaliśmy samochodu. Jakub Jabłoński, druży-

nowy 270 WDH „Ostoja”, zgodził się użyczyć nam swoje Mitsubishi Colt. Problem w tym, że auto było w opłakanym stanie. Aby pozyskać fundusze na przygotowanie samochodu zgłosiliśmy nasz projekt „Młodzi Rajdowcy” do programu Inicjatywy Młodzieżowe. Program skierowany jest do uczniów szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych, mających pomysł na własne działanie. Zespół „Młodzi rajdowcy” w składzie:



Maksymilian Psujek, Jan Suruła i Hubert Bini-szewski. Wypełniliśmy stosowne dokumenty i nasz projekt został przyjęty. Otrzymaliśmy dofinansowanie. Kupiliśmy potrzebne części (sprzęgło, uszczelniacze) i zabraliśmy się za przygotowanie samochodu. Naprawy samochodu dokonaliśmy w zaprzyjaźnionym warsztacie pod okiem doświadczonego mechanika. Była to świetna okazja aby zapoznać się zarówno

z budową samochodu, jak i z zasadą działania poszczególnych podzespołów.

Gdy Mitsubishi było już sprawne, pozostało przygotować się do rajdu od strony praktycznej... O pomoc zwróciliśmy się do taty Huberta, byłego kierowcy wyścigowego, aby podzielił się z nami swoją wiedzą i doświadczeniem. To była bardzo cenna lekcja, tego nie uczą na kursie prawa jazdy. Ostudził nasze emocje i nadzieje na dobry wynik.

Pełni entuzjazmu pojawiliśmy się na starcie do trzeciej eliminacji rajdu Motul Królewski Winter Cup 2017. Wrażenia były nieziemskie. Z każdym przejazdem stawiliśmy się coraz szybsi. Pomimo, że nie wygraliśmy, to wróciliśmy do domu szczęśliwi i zadowoleni z siebie. Jedno jest pewne, to była wspaniała przygoda, złapaliśmy bakcyła i na jednym rajdzie się nie skończy. Już szykujemy się do wzięcia udziału w kolejnych rajdach. ■





# PARKOWANIE JAK MARZENIE

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

## 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 lifestylowe.
- 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

Kocham swoje auto! Jest cudowne, bo moje, jedyne w swoim rodzaju i takie nieduże i sprytne, że wszędzie mogę nim zaparkować. To znaczy czasami mogę, a czasami jest z tym problem, bo albo nie ma miejsca, albo nie ma parkingu, albo stoją auta zaparkowane w taki sposób, że normalnie zastanawiam się, czemu je ktoś tak porzucił?

Ja i moje auto to wspaniały duet na każdą okazję. Nie wyobrażam sobie wyprawy do galerii handlowej i zakupy inaczej, niż samochodem. Podjeżdżam około południa do takiej świątyni zakupowej, zrelaksowana i wyspana w sobotnie popołudnie i zaczyna się kosmiczna odyseja. Ulubione moje miejsce jak zwykle zajęte, ba, każde następne także. Zaczynam kręcić kolejne kółeczka, ale niewiele z tego wynika. Znalezienie stosownego miejsca nie jest proste. Tłumy, niczym na deptaku w upalne lato nad polskim Bałtykiem!

Szukam z uporem maniaka azylu, miejsca, gdzie uda mi się ustawić autko. Oczywiście poruszam się w tempie spacerowym wraz z wędrującym tłumem. Nawet mój osobisty kierowca, tym razem jadąc z przodu na miejscu VIP-a, traci cierpliwość i psychopatycznie wypatruje możliwości opuszczenia autka, no bo chyba nie mnie. Nagle ożywiony i podniekcytowany, wskazując lewą stronę, woła: spójrz na prawo, jest miejsce!

Rozumiem – zdobywca! Tylko kompletnie nie wiem, gdzie jechać. Krzyczy, że w prawo, a pokazuje w lewo! I że niby kobiety się gubią. Tak, w tej sytuacji nie tylko się zgubiłam, ja się po prostu zawiesiłam jak stary procesor. Na domiar jeszcze mój osobisty kierowca patrzy z wyrzutem, czemu ja nie korzystam z TAKIEJ okazji? Moje zawieszenie i brak szybkiej decyzji zakorkowało całą alejkę, ale co tam... I tak miałam szczęście, że jadące z tyłu ryczące, terenowe monstrum, nie wjechało prosto w mój zgrabny

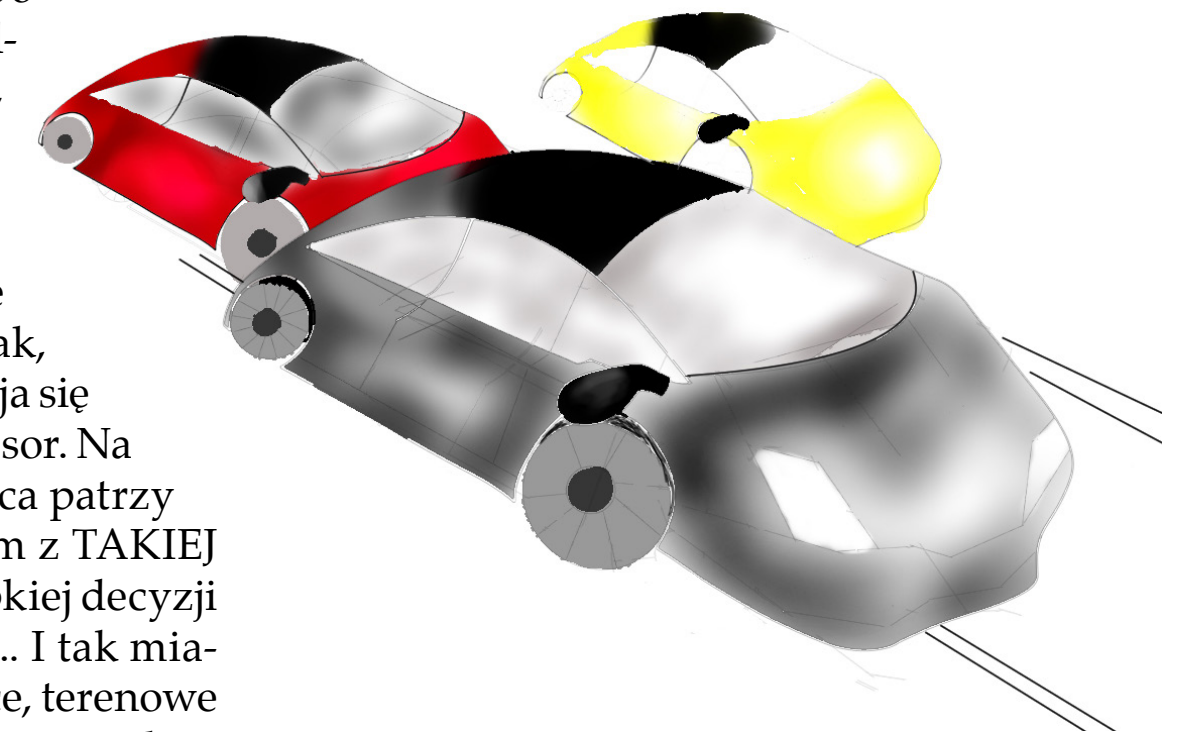
tyłeczek! Nie komentuję nawet gromów ciskanych moją stronę. Co najważniejsze: zderzak cały, lakier nawet nie draśnięty. Jedyne efekt uboczny, to duża dawka stresu u kierowcy tego Monstrum tuż za mną, ale i myśl genialna. Nie tylko ja myślę stronę lewą i prawą, co jest poniekąd dla wszystkich niepojętą sprawą.

W końcu szczęśliwie zaparkowałam, ale miejsce było tak wąskie, że ledwie wysiadłam, dbając głównie o to, aby nie zarysować ukochanego autka, najbliższego sąsiada oraz nie skasować pobliskiego słupa, bo nie wiem jak na to patrzyłby mój ubezpieczyciel. Nie powiem; fantastyczny, kosztowo przystępny, ale jak rozpatrzyłby taką parkingową szkodę?

P.S.

Zalecenia od Marzeny:

Zawsze pamiętajmy o ubezpieczeniu auta, bo dzięki temu bezpieczne są nasze portmonetki w razie gdy Monstrum nie wyhamuje i odjedzie. Pamiętajmy też o życzliwości, uprzejmości i uśmiechu, a na pewno będzie nam się łatwiej żyło, parkowało oraz podróżowało. Acha, i jak osobisty kierowca z miejsca VIP mówi „w lewo”, to niech pokazuje w lewo...







## Jest auto, jest zabawa

Ponad setka kierowców wzięła udział w sportowej zabawie pod nazwą Motul Królewski Winter Cup III.

Pogoda, jak na koniec lutego, znakomita; temperatura powyżej zera, bez opadów, chociaż słońce nie chciało się pokazać. Miejscami na trasie próby było ślisko, miejscami przyczepnie, ogólnie warunki do rallysprintu były znakomite. Jak zwykle w tego rodzaju imprezach, w zawodach można było wystartować samochodem wprost z ulicy, jednak większość bywalców poświęca sporo czasu i wysiłku, aby samochód był szybki, dobrze się prowadził i hamował. Bardziej czy mniej przerobione silniki, zmodyfikowane zawieszania, wzmocnione hamulce,

do tego klatka bezpieczeństwa, czteropunktowe pasy bezpieczeństwa; to wszystko kosztuje sporo pieniędzy i jeszcze więcej pracy w warsztacie. Większość uczestników finansuje swoje starty samodzielnie, jest jednak całkiem niemała grupa, która korzysta ze wsparcia sponsorów. Te samochody są łatwo rozpoznawalne, poza obowiązkowymi reklamami organizatora na drzwiach, maskach czy błotnikach naklejone są znaki sponsorskie. Umowy ze sponsorami zazwyczaj przewidują wzajemne korzyści: sponsor wpłaca określoną kwotę lub zapewnia dostawę części,



akcesoriów czy materiałów eksploatacyjnych, zawodnik zobowiązuje się do promowania sponsora lub jego produktów. Reklama na samochodzie ma określoną wartość, znacznie jednak można ją zwiększyć przez zawarcie umowy medialnej z czasopismem lub portalem o odpowiednio dużym zasięgu. To się wiąże z kolejnymi kosztami, do czasopisma trzeba dostarczyć tekst →→













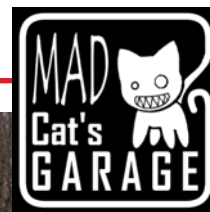


i fotografie, albo zlecić komuś ich wykonanie. No i trzeba zapłacić za publikację. W zamian zawodnik może przedstawić sponsorowi wymierny w złotówkach "zwrot" nakładów. Oczywiście jest prezentowanie swoich wyczynów w social mediach, jednak po to, aby usatysfakcjonować sponsora, niezbędny jest spory zasięg. A z tym bywa różnie.

Dla większości kierowców najważniejsza jednak jest zabawa, w której najważniejsza jest rywalizacja. A skoro rywalizacja, to każdy chciałby wygrać. Jeśli nie w klasyfikacji generalnej, to przynajmniej w klasie, jeśli nie w klasie, to z kolegą (koleżanką) rywalem, w ostateczności wygrać ze sobą, uzyskiwać coraz lepszy czas w każdym kolejnym przejeździe. Doskonalić technikę jazdy, przeżywać dreszcz emocji, jaki towarzyszy każdemu startowi i czerpać z tego wielką radość. O to w istocie chodzi. Dlatego niewielu startujących w amatorskich rallysprintach decyduje się na uzyskanie licencji sportowej i rywalizację w mistrzostwach Polski. Koszty nieproporcjonalnie rosną, szanse na zwycięstwa znacznie się zmniejszają, wysiłek dużo większy, a emocje - niemal takie same. W Warszawie i nieodległych ośrodkach imprez dla







W zeszłą niedzielę odbyła się kultowa już impreza samochodowa na Mazowszu - Królewski Winter Cup. Była to trzecia, przedostatnia już runda zimowych zmagani kierowców amatorów na dobrze znanej trasie wokół Toru Wyścigów Konnych Służewiec. Zespół Mad Cat's Garage pojawił się w "siedmiosamochodowym" składzie - nadal bez Zuzki, prace nad nowym silnikiem trwają oraz bez Adama, którego auto stoi obecnie u blacharza. To był prawowity test zmodyfikowanego auta Kocura, bo teraz warunki - mimo mokrej i śliskiej nawierzchni - już pozwalały się rozpędzić. No i wyszło dobrze - na pierwszym przejeździe "wtopa" z gasnącym samochodem z powodu obciążenia kompresorem, kiedy to po nagłym odpuszczeniu gazu silniczek krokowy nie miał siły postawić jałowych obrotów na nogi została szybko załatwiona podkręceniem wolnych, natomiast na tym pierwszym przejeździe również Kocur nie nadażył za samochodem

i rozwałił szykanę. Potem było już tylko lepiej - kręcone przez niego czasy były porównywalne z mocnymi Hondami. Skonczyło się to 7 miejscem w klasie 5 oraz punktami do klasyfikacji cyklu Mini Max Rally 2017. Kubie też poszło nienajgorzej, widać, że zdecydowanie odzyskał zarówno tempo i humor i będzie w tym sezonie walczył znów o wysokie pozycje na rajdowych trasach, bez walki się nie podda. Co prawda raz go poniosło i zaważył przodem auta delikatnie o murek, ale i tak odebrał dzbanek za 3 miejsce w klasie 4. Aga dała popis i usiłowała gonić zawodników w o wiele mocniejszych autach (umówmy się, w tej klasie pojemnościowej oraz w klasie Pań Adze brakuje jakichś 90KM do równego konkurowania), udało jej się przegonić kilku zawodników, zaś w klasie Pań uzyskała 2 miejsce. Ania również bez dzbanka nie wróciła - 3 miejsce w klasie Pań, uzyskane po pierwszym nieudanym przejeździe, ale mocno



poprawionym na każdym z kolejnych. Do czasu, aż się sezon rozkręci będzie już mogła spokojnie walczyć o wysokie pozycje. Hubert z Pawłem cisnęli bardzo dobrze i plasowali się dość wysoko zarówno w klasie 4, jak i w klasie aut tylnonapędowych, jednak na ostatnim przejeździe ich poniosło i uderzyli przednim kołem w krawężnik tak mocno, że aż wahacz się cofnął i dalsza szybka jazda była mocno ryzykowna. Janek zaś tym razem był myślami na torze i już nie zamykał stawki, a z zacięciem cisnął się na wynik. Mamy wrażenie, że przysłużyła się do tego "Szeffowa" zespołu, która zasiadła u niego na prawym fotelu i wrzaskami motywowała do bardziej agresywnej jazdy, co dało fajny efekt. Planują w tym sezonie jeszcze kilka imprez pojechać razem, aż Janek rozkręci się na dobre i będzie zajmował naprawdę wysokie pozycje.



Następna i zarazem decydująca runda Winter Cup-a na Służewcu 12. marca i Koty już teraz "dozbrajają" samochody. W jakim składzie się pojawią tego jeszcze nie wiemy, natomiast pewne jest, że walka w warsztacie ciągle trwa - choćby o powrót Zuzki na trasy. Trzymajcie mocno kciuki. ■



# Wydarzenia i rocznice: marzec 2017

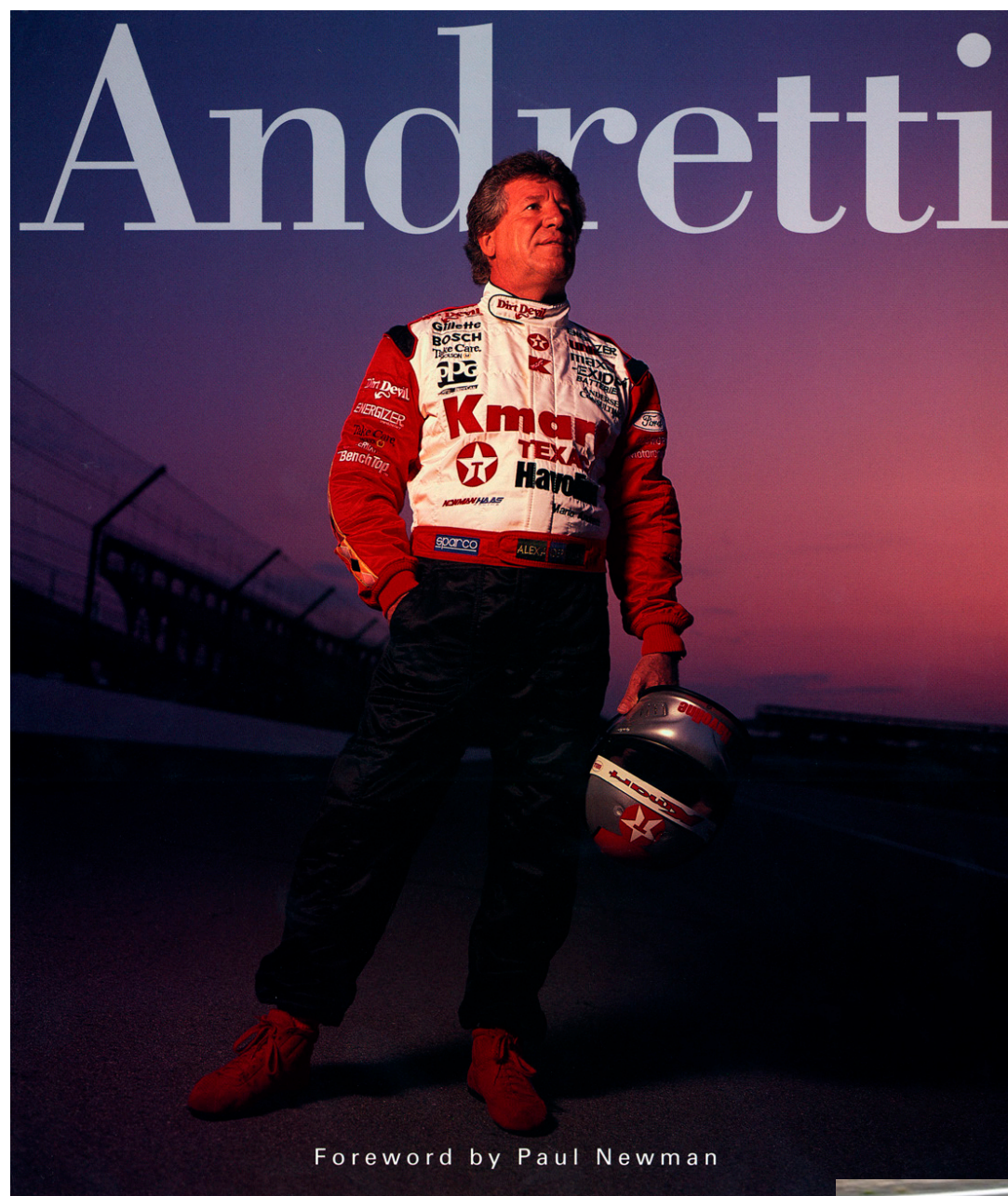
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Amerykański mistrz z Italii

To musiały być okropne przeżycia dla 8-letniego Mario Andretti'ego i jego brata bliźniaka Aldo, kiedy w 1948 roku rodzice musieli porzucić dom rodzinny i przekroczyć jugosłowiańską granicę, by już we Włoszech – w obozie dla przesiedlonych – spędzić siedem długich lat.

Mario Gabriele Andretti urodził się 28 lutego 1940 roku w miejscowości Montona d'Istria. Tuż przed zakończeniem II wojny światowej półwysep Istria – należący wówczas do Italii - został opanowany przez komunistycznych partyzantów pod dowództwem Tity. Zanim dotarły tam wojska amerykańskie zdążyli oni w kilka tygodni wymordować ok. 5 tysięcy osób, głównie włoskiego pochodzenia. Przebieg jugosłowiańsko-włoskiej granicy został ostatecznie zatwierdzony na początku 1947 roku, ale Istria znalazła się już po jugosłowiańskiej stronie. Nieuchronnym tego następstwem był więc exodus włoskiej ludności, która zdążyła już zaznać smaku komunistycznych rządów (szacuje się, że do końca lat 50-tych Istrię opuściło ćwierć miliona osób włoskiego pochodzenia). Wśród przymusowych emigrantów znalazła się rodzina Andretti, która w 1955 roku znalazła ostateczne schronienie w USA, osiedlając się w miejscowości Nazareth w Pensylwanii.

Cztery lata po przyjeździe do USA obaj bracia zainteresowali się lokalnymi wyścigami. Mieli do dyspozycji 11-letniego Hudsona Horneta Sportsman, którym wymieniali się podczas zawodów. Aldo nie zrobił jednak sportowej kariery. Zrezygnował po wypadku podczas jednego z wyścigów. Natomiast Mario wykazał się niezwykłym talentem i przez długie dziesię-



Foreword by Paul Newman

ciolecia z powodzeniem rywalizował chyba we wszystkich możliwych w USA serialach wyścigowych (no, stosunkowo najmniej udzielał się w NASCAR).

Pierwszy poważniejszy sukces Andretti odniósł w 1965 roku zajmując trzecie miejsce podczas bardzo prestiżowego wyścigu Indianapolis 500, zdobywając jednocześnie tytuł „Debiutanta Roku” (Rookie of the Year). Potem było już tylko lepiej. Wśród największych jego triumfów



znalazły się m. in. trzy wygrane wyścigi długodystansowe 12h of Sebring (1967, 1970, 1972), Indy 500 (1969), Daytona 500 (1967), słynny wyścig górski Pikes Peak International Hill Climb (1969) czy mistrzostwo NASCAR (1967). Do tej listy należy dodać mistrzostwo świata Formuły 1 (1978) będąc jednym z najstarszych zawodników, którzy zdobyli ten tytuł (38 lat, 193 dni) podczas gdy obecni mistrzowie z reguły nie przekraczają 30-tki. Warto dodać, że Andretti stał się drugim i, jak do tej pory ostatnim, amerykańskim mistrzem F1 w historii



(wcześniej osiągnął to Phil Hill w 1961 r.).

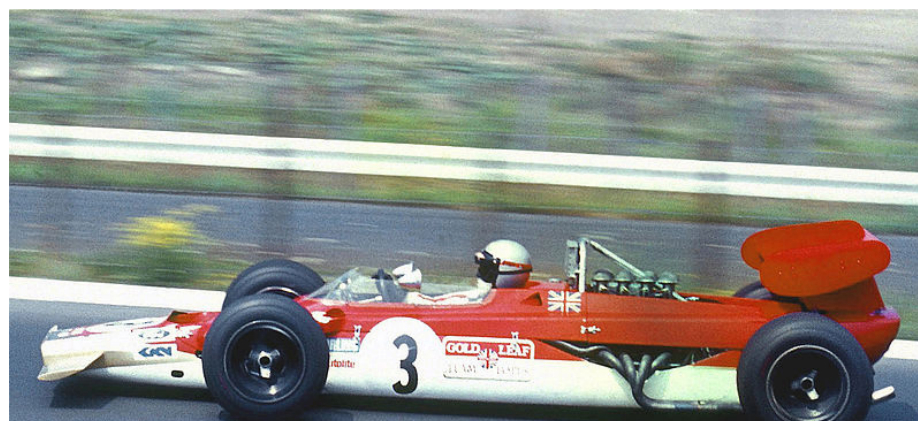
Przy okazji Formuły 1 - Andretti aż przez 14 lat (1968-82 - z przerwą w 1973 r.) miał zatrudnienie w zespołach biorących w nich udział - m.in.

Vel's Parnelli Jones Racing, Scuderia Ferrari czy John Player Team Lotus. Warto tutaj odnotować (poza mistrzowskim tytułem z 1978 roku) trzecie miejsce zajęte rok wcześniej, także w barwach zespołu John Player Team Lotus.

Ale i to nie wszystkie osiągnięcia tego amerykańskiego Włocha, który w USA stał się – przynajmniej przed laty – synonimem wyścigów samochodowych. Ma także na swoim koncie trzykrotne mistrzostwo (1965-66 oraz 1969) serii USAC National Championship (później znane jako wyścigi CART, ale proszę nie mylić z kartingiem). Trzykrotnie zdobył tytuł „Kierowcy (Zawodnika) Roku”, ale uzyskał go – jak nikt wcześniej – w ciągu trzech dekad! Ponadto stał się „nałogowym” uczestnikiem słynnego LeMans, w którym startował blisko 40 lat! Pierwszy z nich „zaliczył” w 1966 roku zmieniając się z Luciene Bianchi za kierownicą Holman Moody Ford MkII. Ostatni w 2000 roku, prowadząc →→







Indianapolis 500, 24h Daytona czy 12h Sebring, w sezonie 1991 zdobywając tytuły „Debiutanta Roku” w Indianapolis 500 oraz Indy Car Series.

Ach, byłbym zapomniiał... Mniej więcej w tym samym czasie, czyli w latach 90-tych, na amerykańskich torach w wielu dyscyplinach wyścigowych pojawiało się nazwisko John Andrettii (ur. 1963). To bratanek słynnego Mario.

No i już zupełnie na zakończenie wymienić należy osobę Marco (ur. 1987), syna Michaela i wnuka Marco, który obecnie - w XXI - wieku godnie zastępuje swoich utytułowanych członków rodziny startując w Indy Racing League, Indianapolis 500, a w sezonie 2014/15 Formule E.



(w wieku 60 lat) pojazd Panoz LMP-1 Roadster-S i zajmując godne 16. miejsce. Oznacza to, że przez około 40 lat (znowu wykrzyknik!) Andretti był czynnym i bynajmniej nie marginalnym zawodnikiem. Różnego rodzaju innych rekordów ma jeszcze mnóstwo...

Na zakończenie wspomnieć należy o Michaelu Andretti (ur. 1962), synu Mario, który m.in. w 1991 roku zdobył mistrzowski tytuł serii CART, w sezonie 1993 ścigał się w Formule 1 w barwach zespołu McLaren u boku Ayrtona Senny i wielokrotnie brał udział w wyścigu Indianapolis 500.

Drugi syn Mario, Jeff (ur. 1964 roku, także w Bethlehem) również poszedł w ślady ojca z powodzeniem ścigając się w m.in. seriach CART,



## Cel: Daleki Wschód

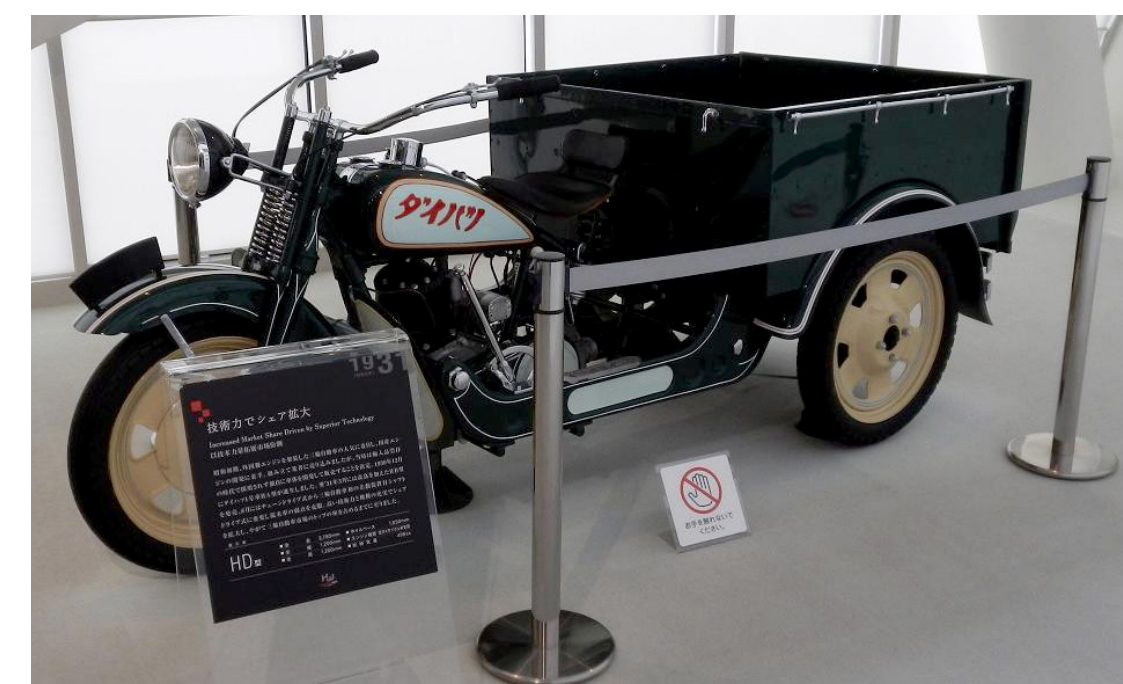
Jeszcze kilka lat temu po polskich drogach jeździło całkiem sporo samochodów marki Daihatsu, a japoński producent systematycznie promował swoje auta podczas największych europejskich salonów motoryzacyjnych. Próba podboju Starego Kontynentu (a także USA) jednak nie powiodła się, co wcale nie oznacza, że firma i marka Daihatsu przeszła do motoryzacyjnej historii. Tak naprawdę, to już od 1998 roku większościowy pakiet akcji przedsiębiorstwa posiadała Toyota, a w ub. roku całkowicie znalazła się w strukturach Toyota Motor Corporation. I od tych kilku lat głównym celem Daihatsu jest już produkcja samochodów na

wschodnioazjatyckie rynki. I robi to chyba nieźle, skoro na przykład w ub. roku fabryki opuściło 1,2 mln pojazdów. Warto też mieć świadomość, że tzw. Daleki Wschód, to ponad 2 miliardy(!)



ludzi, a więc dużo więcej niż łącznie w Europie i USA...

Daihatsu, co może zaskoczyć wiele osób, należy do pionierów motoryzacji w Japonii. Firma została założona 1 marca 1907 roku pod nazwą Hatsudoki Seizo Corp. i zajęła się – jako pierwsza w tym kraju – produkcją silników spalinowych (wówczas o mocy 6 KM). Ale do pierwszych aut tej marki była jeszcze długa droga. Pod koniec drugiej dekady XX wieku zaczęto projektować pierwsze prototypy pojazdów ciężarowych, a seryjną produkcję takiego trójkołowca (HA model) rozpoczęto w 1930 roku. I wpadłem tutaj w pewną pułapkę semantyczną, gdyż w tym przypadku bardziej przypominało to coś jednoosobowy motocykl z dużą skrzynią bagażową na dwukołowej osi. W każdym razie na pewno w żaden sposób HA nie przypominał czegoś, co klasycznie rozumiemy pod pojęciem „ciężarówka”.



W 1937 roku Daihatsu uruchomił produkcję niewielkiego, 4-osobowego samochodu nazwanego FA model. Niedługo później rozpoczęła się II wojna światowa, w której Japonia odegrała niepoślednią rolę. Co działo się z tą firmą w tym czasie nie wiadomo. Nawet sam producent na swojej oficjalnej stronie internetowej (w zakładce historia) dyskretnie pomija ten okres. Osobiście nie mam wątpliwości, że – dobrowolnie lub przymusowo – zaangażowany był w produkcję wojskową.

Daihatsu Motor Corporation zastąpiła dotychczasową nazwę przedsiębiorstwa – Hatsudoki Seizo – w 1951 roku. W tym samym czasie rozpoczęła produkcję trójkołowego auta o nazwie BEE. Do końca lat 50-tych pojawiły się jeszcze dwa modele – trójkołowy Midget oraz niewielki samochód dostawczy Vesta. Lata 60-te rozpoczęły się wprowadzeniem do sprzedaży mikrobusu Hijet. Niedługo później, w 1967 roku, firma Daihatsu podpisała umowę o współpracy z Toyotą, przekazując jej 16,8 proc akcji. ■





---

**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](mailto:iauto.polska@gmail.com)

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto: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](mailto:redakcja@motopress-media.pl)