

iauto ^{polska}

Numer 66, 8 marca 2017



G oździk, rajstopy, spotkanie przy kawie, czasem uścisk dłoni pierwszego sekretarza lub dyrektora zakładu - tak było w latach siedemdziesiątych, a nawet jeszcze w osiemdziesiątych. W zakładach pracy, urzędach, szkołach, szpitalach Dzień Kobie był wydarzeniem. Trochę wyśmiewanym, ale przecież wyczekiwany. Panowie byli mili, ustępowali miejsca w autobusach, prawili komplementy, wiadomo, nie zawsze szczerze, czasem nawet bełkotliwie, ale jednak. Potem wszystko wracało do normy.



Czasy PRL-u wypada nazywać słusznie minionymi, w dobrym tonie jest potępianie w czambuł całej ówczesnej rzeczywistości. Niedobra gospodarka, paskudne służby, niesprawne samochody, brak wszystkiego, okresami kartki. Zasłużeni w tamtych latach obecnie są antybohaterami, co stworzyli, to dziś złe i zbędne. Jakim więc cudem ostał się Dzień Kobiet?

Ostał się, i chociaż trudno sobie wyobrazić w korporacjach, firmach czy urzędach nadzwyczajne fetowanie pań, to przecież faceci są nieco mniej opryskliwi, przynoszą kwiatki (co prawda z biedry, ale kwiatek, to kwiatek), częściej wpuszczają blondynkę z podporządkowanej...

Wiadomo, że kobieta i mężczyzna, to dwa różne gatunki człowieka. Panie o panach często myślą nienajlepiej, panowie o paniach mówią brzydko, albo bardzo brzydko, a przecież ona bez niego i on bez niej usychają z tęsknoty. Ona samochód wybiera, bo ładny, ma kolorową tapicerkę, bagażnik odpowiedni na zakupy i zapach właściwy. On pyta o moc i przyspieszenie i czy ma cztery napędy. Razem kombinują gdzie auto jest najtańsze. Ona - wedle stereotypu - jeździ niezbornie, parkować nie umie, na skrzyżowaniach się gubi i nie rusza spod świateł. On jest pewny swych umiejętności, wręcz talentu, potrafi jechać szybciej, parkuje od strzelenia palcami. I w ogóle wie, co w samochodzie piszczy.

W buty te wszystkie twierdzenia można sobie włożyć. Oczywiście bywa ciapowata pani za kierownicą, są równie nieudolni panowie. Są też mistrzowie kierownicy obu płci. Więc nie kombinujcie kto lepszy, kto gorszy. Panowie - kochajcie panie i mówcie im, że są piękne i mądre. One tego potrzebują i naprawdę takie są. Drogie Panie, wiedźcie, że skoro mówimy, że wymienimy żarówkę i uszczelnimy kran, to na pewno to zrobimy. I nie trzeba przypominać co pół roku tej żarówki czy kranie.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Ford Kuga - nowe wyzwanie - str. 4

Sprawdzony wzorzec - str. 12



Wydarzenia

Car of the Year 2017 - str. 10

Publiczność nie zawiodła - str. 18

Wiosenny lans - str. 28

Mała wpadka samochodów na literę "F" - str. 35



Opinie

Subiektywny Top 10 - str. 20

Nic nie może wiecznie trwać - str. 32

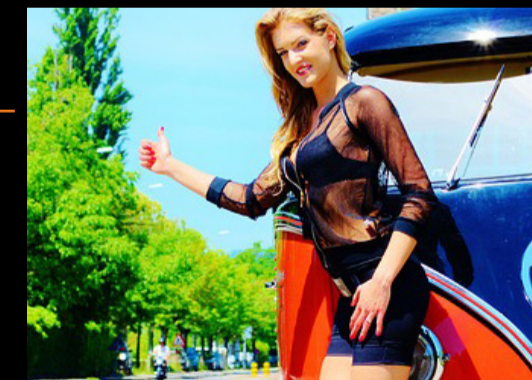


Patronat iAuto

Mad Cat's Garage - str. 38

Kalendarium

Kalendarium - str. 40



Ford Kuga nowe wyzwanie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nowy Ford Kuga. Doskonała stylistyka i sportowa elegancja. Ma przestronne wnętrze, wiele nowoczesnych technologii na pokładzie i jest jednym z lepiej prowadzących się SUV-ów klasy średniej. Czego chcieć więcej?



Nowy Ford Kuga został zaprojektowany zgodnie z najnowszymi zasadami designerskimi Forda. Duża, trapezoidalna osłona chłodnicy oraz mniejszy wlot powietrza umieszczony poniżej sąsiadują z nowymi, wąskimi i smukłymi reflektorami ze zintegrowanymi światłami dziennymi LED oraz z lampami przeciwmgłowymi. Sportowy

charakter podkreślają przestylizowane tylne lampy zespolone. W ofercie dostępna jest szeroka paleta obręczy aluminiowych o średnicy 17, 18 i 19 cali. Pojawiły się również nowe lakiery nadwozia: Guard Grey oraz Copper Pulse. Elektrycznie wysuwany hak holowniczy chowa się pod tylnym zderzakiem, gdy nie jest wykorzystywany. →→



W kabinie zdominowanej przez filozofię Kinetic Design znajdują się dobrej jakości materiały i dopracowane detale. Nawet przy autostradowych prędkościach we wnętrzu Kugi, jak na SUV-a, jest wyjątkowo cicho. To m.in. dzięki grubszym szybom i podwójnym uszczelkom w drzwiach. Kugą podróżujemy komfortowo. Pomysłowo i funkcjonalnie zagospodarowana jest przestrzeń wokół kierowcy i pasażera, a przestronny drugi rząd siedzeń pozwala na komfortową jazdę pasażerom

siedzącym z tyłu. Poza tym mocno profilowane fotele są wygodne, pozycja za kierownicą optymalna, kierownica podgrzewana, co bardzo lubimy. Kuga ma pojemny bagażnik (456 litrów) z praktyczną podwójną podłogą. Po złożeniu oparć tylnych foteli otrzymamy 1628 l przestrzeni bagażowej. Wygodnym i praktycznym rozwiązaniem jest elektrycznie otwierana kłapa bagażnika – wystarczy wsunąć stopę pod zderzak, aby otworzyć lub zamknąć bagażnik. Proszę nie narzekać, że



nie działa, bo otwiera się dopiero po... wyłączeniu silnika. Swoją drogą trochę to dziwny pomysł.

Kugę cechuje wyjątkowa „lekkość bytu” to znaczy mimo sporej masy - 1770 kg - SUV Forda jest całkiem zwinny, a prowadzi się go lekko, łatwo i przyjemnie. Automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia działa bez zarzutu, a przycisk na lewarku, pozwala szybko i bez problemu przejść w tryb ręcznego wyboru przełożeń.

Ford Kuga oferuje wiele innowacyjnych rozwiązań oraz systemów wspomagających kierowcę, dbających o bezpieczeństwo pojazdu i pasażerów. Do dyspozycji mamy system wspomagający parkowanie, sygnalizację pojawienia się innego pojazdu w martwym polu, system zapobiegania kolizjom przy małych prędkościach Active City Stop, system utrzymywania pojazdu na pasie ruchu, czy funkcja monitorowania koncentracji kierowcy i rozpoznawania znaków drogowych. Kolejny →



system, Cross Traffic Alert, podczas wyjazdu tyłem z parkingu ostrzega kierowcę przed innymi pojazdami, które mogą nadjechać z poprzecznego kierunku oraz system Park-Out Assist, który pomaga kierowcom podczas wyjazdu z równoległego miejsca parkingowego. Po wybraniu przez kierowcę prawej lub lewej strony do wyjazdu, system odpowiednio obraca kołem kierownicy, natomiast kierowca kontroluje pedał gazu i hamulca. Na pochwałę zasługuje inteligentny napęd na wszystkie koła, który błyskawicznie dostosowuje się do

podłoża i warunków drogowych. To znakomicie poprawia zachowanie auta w zakrętach i daje poczucie pewności przy dynamicznej jeździe. Ford bardzo trafnie określa napęd 4x4 mianem „inteligentnego”. No i jest wreszcie najbardziej zaawansowana technologia obsługi głosowej Ford SYNC z funkcją wzywania pomocy (Emergency Assistance). Dzięki temu nowemu systemowi Kuga umożliwia kierowcom sterowanie systemami audio, nawigacji i klimatyzacji oraz połączonymi z autem smartfonami, dzięki prostym, zbliżonym do normalnej rozmowy komendom głosowym. Kierowca może sterować systemem SYNC 3 przez dotykowy ekran o przekątnej 8 cali w taki sam sposób, w jaki używa swojego smartfonu.

W gamie silnikowej nowej Kugi jest kilka jednostek napędowych: wysokoprężne TDCi oraz benzynowe EcoBoost.

Nowością pod maską Kugi jest opracowany przez Forda silnik wysokoprężny



FORD KUGA

Wersje wyposażenia Forda Kugi to: Trend, Edition, Titanium, ale warto zwrócić uwagę, że Nowa Kuga jest również w sportowej wersji ST-Line, a także w wersji luksusowej Vignale. Ta ostatnia wersja to model ekskluzywny np. w perłowo-metalicznym kolorze nadwozia Milano Grigio w połączeniu ze skórzanym wykończeniem wnętrza dostępnym w ramach ekskluzywnej specyfikacji.

Forda Kuge ST-Line cechuje odważna stylizacja nadwozia i wnętrza. Auto ma unikatowe obręcze aluminiowe oraz sportowo wyprofilowane fotele. W gamie jednostek napędowych znalazł się m.in. opracowany przez Forda silnik benzynowy 1,5 litra EcoBoost o mocy 182 KM. Wyposażenie obejmuje również inteligentny napęd na wszystkie koła AWD oraz sportowe zawieszenie ze specjalnie zestrojonym zwieszeniem i układem kierowniczym.

Kugę ST-Line wyróżnia wiele elementów sportowych, takich jak nakładka przedniego zderzaka, boczne progi, obudowy lusterek zewnętrznych, klamki drzwi, listwy drzwiowe, tylny spoiler dachowy wykończone czarnym lakierem Ebony Black o wysokim połysku. Nie zabrakło oznaczenia ST-Line na przednich nadkolach. Sportowe fotele są częściowo pokryte skórą z kontrastującymi przeszyciami na siedzeniach, dźwigni zmiany biegów i kierownicy. Centralna konsola wykończona jest specjalnym, dwuwarstwowym lakierem Deep Space dającym metaliczny efekt. Całość uzupełnia czarna podsufitka.

Nowa Kuga ST-Line to najbardziej dynamiczna odmiana tego modelu. Inżynierowie Forda zmniejszyli prześwit o 10 mm i wprowadzili zmiany w podwoziu, stosując m.in. grubsze stabilizatory, co zaowocowało mniejszymi przechyłami nadwozia i bardziej precyzyjnymi reakcjami. Opracowane przez Forda elektryczne wspomaganie kierownicy EPAS również zostało ponownie skalibrowane, aby zapewnić bardziej precyzyjne i sportowe wrażenia z jazdy.

1,5 litra TDCi o mocy 120 KM. Nowa jednostka zużywa średnio 4,4 litra na 100 km (64,2 mpg) i emituje 115 g/km CO₂ (dane producenta). Ten silnik może również współpracować z 6-biegową skrzynią PowerShift i napędem na przednie koła. Poza tym pod maską Kugi może pracować jednostka napędowa 2,0 litra TDCi o mocy 150 KM z 6-biegową skrzynią manualną i 2,0 litra TDCi 180 KM z 6-biegową skrzynią manualną i napędem na wszystkie koła AWD lub w wersji z 6-biegową skrzynią PowerShift i napędem na wszystkie koła AWD.

Silniki benzynowe EcoBoost to: 1,5 litra EcoBoost o mocy 120 KM i 150 KM z 6-biegową skrzynią manualną i napędem na przednie koła oraz 1,5 litra EcoBoost o mocy 182 KM z 6-biegową skrzynią automatyczną i napędem na wszystkie koła AWD. Wśród rozwiązań obniżających zużycie paliwa znalazł się układ Auto-Start-Stop.

Kuga ze 150-konnym dieslem 2.0 TDCi, napędem 4x4, automatyczną skrzynią biegów i dużą liczbą innych miłych gadżetów to niemal idealny SUV średniej wielkości. Pod względem

funkcjonalności i wymiarów wnętrza SUV Forda bez problemu dotrzymuje kroku rywalom, a niektórych bije na głowę.

Nowa generacja popularnego SUV-a od Forda jest mocna w każdej dziedzinie i trudno jej cokolwiek zarzucić. Kuga, to auto globalne – takie, które w tej samej formie oferowane jest nie tylko w Europie, ale również na rynkach Azji i Ameryki. Było to sporym wyzwaniem dla projektantów, ponieważ wymagało stworzenia samochodu, które przypadnie do gustu kierowcom na całym globie. Temu wyzwaniu sprostał utalentowany polski projektant Bogusław Paruch wraz z zespołem stylistów Forda.

Nowa Kuga to samochód, który „dorósł” pod każdym względem. Nowoczesny design, kilka wersji wyposażenia, kilka silników do wyboru spełni różnorodne oczekiwania bardzo różnych nabywców. Poza tym doskonale się prowadzi, jest funkcjonalny i komfortowy. Dbą o nas i nasze bezpieczeństwo. W porównaniu z konkurencją najczęściej wygrywa. I wcale się nie dziwimy. ■



And the winner is Peugeot 3008

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

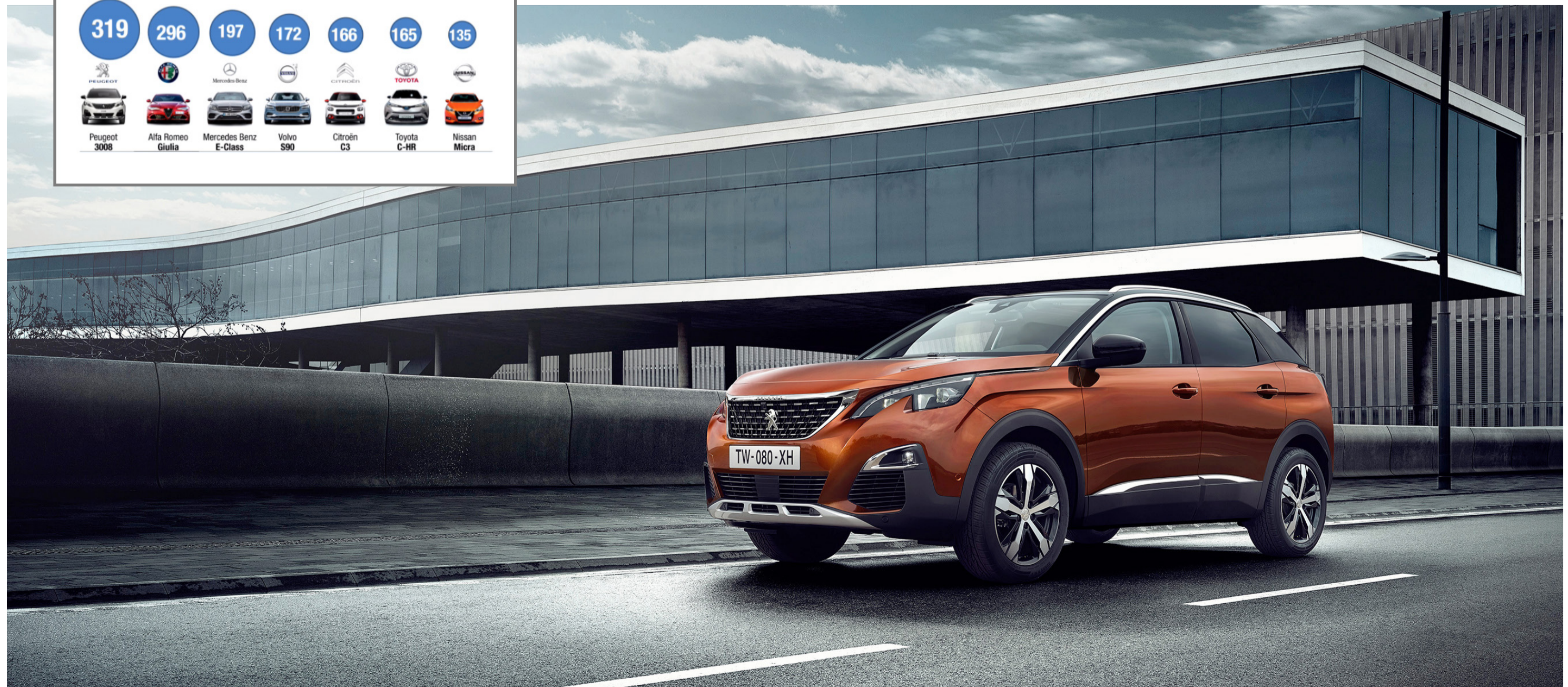
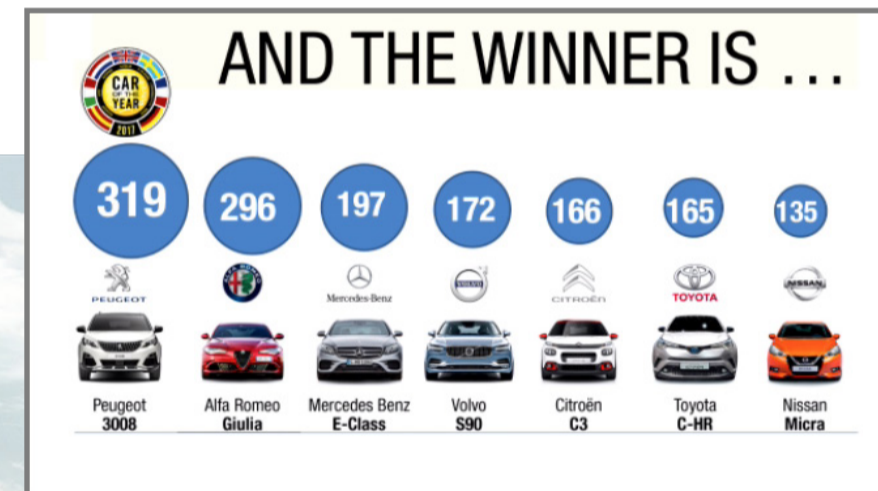
Nieprzypadkowo nawiązuję tytułem do słynnej hollywoodzkiej sentencji poprzedzającej ogłoszenie zdobywców Oscarów.

Tym, czym w amerykańskim filmowym świecie jest ta nagroda, tym dla europejskiej motoryzacji jest ogłoszenie wyników dorocznego konkursu na Samochód Roku. Zastrzec należy od razu, że COTY dotyczy modeli, które w ostatnim roku trafiły do sprzedaży na Starym Kontynencie, ale już niezależnie od kraju ich pochodzenia. Pewną tradycją stało się już, że wyniki najnowszego plebiscytu COTY ogłaszane są w przeddzień dni prasowych Geneva Motor Show.

Tak więc, tegoroczny tytuł Car Of The Year zdobył Peugeot 3008, który od 58 jurorów otrzymał łącznie 319 punktów na 580 możliwych. Na „podium” - z bardzo niewielką stratą do Peugeota - znalazła się Alfa Romeo Giulia (296 pkt) oraz - już z dużą różnicą - Mercedes E-Class (197 pkt).

W ścisłej, finałowej siódemce samochodów znalazło się też Volvo S90/V90 (172 pkt), Citroen C3 (166 pkt), Toyota C-HR (165 pkt) oraz Nissan Micra (135 pkt).

Przypomnę w skrócie zasady głosowania na finałową siódemkę kandydatów. Każdy z 58 jurorów (dziennikarzy motoryzacyjnych z całej



Europy) ma do dyspozycji pulę 25 punktów. Musi nimi obdzielić nie mniej niż pięć aut, najwyższą ocenę może dostać tylko jeden model, ale i tak nie może to być więcej niż 10 pkt. Jak więc widać, reguły są proste, a wynik głosowania można uznać za rzetelną wypadkową odczuć wszystkich jurorów.

W składzie jury od wielu lat znajduje się dwóch polskich przedstawicieli - Wojciech Sierpowski oraz Maciej Ziemek. Trzeba przyznać, że obaj głosowali zaskakująco zgodnie, ponadto ich typowanie zwycięzcy pokryło się z końcowym werdyktem. I tak, obaj zrezygnowali z przyznania Peugeotowi 3008 „dziesiątek”, ale i tak ten samochód otrzymał od nich najwyższe noty (odpowiednio 8 oraz 6). Warto też zwrócić uwagę, że zarówno zwycięskie auto, jak i Alfa Romeo Giulia na 58 osób uzyskały tylko po dwie maksymalne oceny. Zresztą głosujący niechętnie w tym roku szafowali „dziesiątkami”, gdyż wszystkich było łącznie siedem... ■

Dotychczasowi laureaci COTY:

1964 - Rover 2000, 1965 - Austin 1800, 1966 - Renault 16, 1967 - Fiat 124, 1968 - NSU Ro 80, 1969 - Peugeot 504, 1970 - Fiat 128, 1971 - Citroen GS, 1972 - Fiat 127, 1973 - Audi 80, 1974 - Mercedes 450 S, 1975 - Citroen CX, 1976 - Simca 1307-1308, 1977 - Rover 3500, 1978 - Porsche 928, 1979 - Simca-Chrysler Horizon, 1980 - Lancia Delta, 1981 - Ford Escort, 1982 - Renault 9, 1983 - Audi 100, 1984 - Fiat Uno, 1985 - Opel Kadett, 1986 - Ford Scorpio, 1987 - Opel Omega, 1988 - Peugeot 405, 1989 - Fiat Tipo, 1990 - Citroen XM, 1991 - Renault Clio, 1992 - Volkswagen Golf, 1993 - Nissan Micra, 1994 - Ford Mondeo, 1995 - Fiat Punto, 1996 - Fiat Bravo/Brava, 1997 - Renault Megane Scenic, 1998 - Alfa Romeo 156, 1999 - Ford Focus, 2000 - Toyota Yaris, 2001 - Alfa Romeo 147, 2002 - Peugeot 307, 2003 - Renault Megane, 2004 - Fiat Panda, 2005 - Toyota Prius, 2006 - Renault Clio III, 2007 - Ford S-MAX, 2008 - Fiat 500, 2009 - Opel Insignia, 2010 - Volkswagen Polo, 2011 - Nissan Leaf, 2012 - Opel Ampera / Chevrolet Volt, 2013 - Volkswagen Golf, 2014 - Peugeot 308, 2015 - Volkswagen Passat (340 punktów), Citroen C4 Cactus (248 pkt), Mercedes-Benz C-Class (221 pkt), 2016 - Opel/Vauxhall Astra (312 pkt), Volvo XC90 (294 pkt), Mazda MX-5 (202 pkt).



AUDI A5 SPORTBACK

TEKST: ADAM LEWICKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Audi nadal wierzy, że nie wszyscy chcą jeździć SUV-ami. I dobrze, bo dzięki temu przekonaniu niedawno debiutowała druga generacja pięknego coupe A5, a teraz w salonach pojawił się Sportback - jego praktyczniejsza, bo pięciodrzwiowa odmiana.

Już 10 lat minęło od chwili, gdy Audi – trochę wbrew obowiązującym już wtedy trendom – zdecydowało się oferować duże, klasyczne coupe. Samochód spotkał się z dobrym przyjęciem, a firma z Ingolstadt idąc za ciosem, 2 lata później zaprezentowała stylowy kabriolet oraz wersję z pięciodrzwiowym nadwoziem typu liftback. Tak, wersję, bo w wypadku tego samochodu większej funkcjonalności nie uzyskano kosztem wyglądu. A5 Sportback nadal wyglądało jak prawdziwe coupe. Okazało się, że w świecie

zdominowanym przez kolejne mniejsze lub większe SUV-y, wciąż nie brakuje kierowców ceniących samochody ładne i oryginalne. Od debiutu modelu A5 producent sprzedał niemal 600 tys. egzemplarzy, z czego większość, bo 350 tys., stanowiły właśnie liftbacki.

Konsekwencje stylu

Choć trudno powiedzieć, by linia A5, niezależnie od liczby drzwi, zdążyła się zestarzeć, to po dekadzie nadszedł jednak czas na zmiany. Mimo,

że Sportback II generacji to zupełnie nowy samochód, zbudowany na innej płycie podłogowej, rozmiary nadwozia zmieniły się jedynie nieznacznie. Liftback Audi ma teraz 4733 mm długości, 1843 mm szerokości i 1386 mm wysokości, od poprzednika jest więc dłuższy o 21 mm, za to trochę węższy i niższy (odpowiednio o 11 i 5 mm). Nieznacznie, bo o 14 mm, zwiększono też rozstaw osi.

Od razu wypada zaznaczyć, że podobnie, jak w przypadku wymiarów nadwozia, zmiany jego stylizacji nie są rewolucyjne. Nowy Sportback zachował rysy poprzednika, jego proporcje i charakterystyczne dla marki, czy modelu elementy: osłonę chłodnicy zwaną singleframe i długą, mocno wyprofilowaną maskę. Pozostawiono też to, co każdemu coupe dodaje uroku – szyby w drzwiach pozbawione ramek. Same drzwi otwierają się pod dużym kątem, co jest niezbędne, by wysoka osoba mogła wygodnie wsiąść do niskiego samochodu.

Po zajęciu miejsca wewnątrz – nieważne, czy z przodu, czy z tyłu - uwagę zwraca pozycja, jaką trzeba przyjąć. Na przednich fotelach siedzi się, jak w prawdziwym coupe, z nogami niemal wyprostowanymi. Na tylnej nisko osadzonej kanapie przeciwnie - z nogami dosyć mocno



ugiętymi w kolanach. Trzeba jednak przyznać, że mimo to, na kanapie przewidzianej dla trzech osób, dwie dorosłe będą miały naprawdę wygodnie. Miejsca nie braknie im ani na stopy czy kolana, ani nawet nad głowami, choć linia dachu wyraźnie nad nimi już opada. Trzeci pasażer, ten siedzący pośrodku, nie będzie już chwalił warunków podróży. Wyprofilowanie kanapy i szeroki środkowy tunel sprawiają, że zajęcie wygodnej pozycji, zwłaszcza w dłuższej trasie, będzie bardzo trudne. No ale to cecha charakterystyczna coupe, wszak atrakcyjny kształt nadwozia musi skutkować pewnymi ograniczeniami. Zaliczyć można do nich także funkcjonalność przestrzeni na bagaże. Dostęp do niej dzięki wysoko unoszonej pokrywie jest, co prawda, znakomity, ale już sama pojemność nie zachwyca – 480 dm³

w samochodzie mierzącym ponad 4,7 m długości to wynik raczej przeciętny. Po złożeniu kanapy przestrzeń ładunkowa rośnie do 1300 dm³.

Wszechobecna elektronika

Więcej zmian w porównaniu do poprzednika dostrzec można w otoczeniu kierowcy Sportbacka. Przede wszystkim zmienił się układ tablicy przyrządów. Nie ma już centralnej, pionowej konsoli. →→





Teraz układ tablicy jest poziomy, co podkreślają też wloty powietrza ciągnące się przez całą jej szerokość. Koncern VW przyzwyczaił już nas też, że tradycyjny zestaw wskaźników może być zastąpiony przez wielofunkcyjny, kolorowy wyświetlacz, dający duże możliwości indywidualnego wyboru jego wskazań. Nie inaczej

jest w Sportbacku, choć wymaga to wyboru opcji z nawigacją MMI Navigation plus. Wówczas nabywca otrzymuje m.in. 8,3-calowy panel dotykowy MMI touch pośrodku tablicy przyrządów, pamięć flash 10 GB, napęd DVD, usługi Audi connect dostępne bezpłatnie przez 3 lata i 12,3-calowy wyświetlacz zastępujący trady-



cyjne wskaźniki.

A5 wyposażono też we wszystkie bodaj systemy wspomagające pracę kierowcy i dbające o bezpieczeństwo pasażerów. Interesującą nowością jest adaptacyjny tempomat, który nie tylko dostosowuje zaprogramowaną prędkość do warunków na drodze, ale też „śledzi” tor jazdy poprzedzających pojazdów. Może więc sam, bez ingerencji kierowcy, a w ślad za innymi, ominąć np. unieruchomiony na drodze pojazd, czy jakkolwiek inną przeszkodę. Nie zabrakło oczywiście układu rozpoznającego znaki drogowe, który w połączeniu z włączonym tempomatem samoczynnie zwalnia jeszcze zanim samochód wjedzie do strefy ograniczenia prędkości. Jest i asystent jazdy w korkach (do 65 km/h), który pomaga kierowcy w prowadzeniu samodzielnie dostosowując tempo jazdy do innych pojazdów, układy pomagające utrzymywać tor jazdy (Audi Active Lane Assist), asystent zmiany pasa ruchu (Audi Side Assist) czy system monitorowania

ruchu poprzecznego z tyłu pojazdu, co ułatwia bezpieczne wyjeżdżanie z miejsc parkingowych i wielu innych „pomocników”.

Ciekawą nowością jest możliwość komunikowania się A5 (na razie tylko z innym modelem tej serii). Gdy taki samochód uczestniczy w kolizji lub jedynie gwałtownie zahamuje, inni kierowcy takich pojazdów w pobliżu informowani są o niebezpieczeństwie. Jeśli Audi „zauważy” znak ograniczenia prędkości, którego nie ma w jego systemie nawigacyjnym, i potwierdzi to jeszcze kilka innych, znak zostaje zapisany w bazie danych.

Przewaga dzięki technice

Elektroniczne gadżety ułatwiają jazdę, czynią ją bezpieczniejszą, ale na pewno nie przyjemniejszą. To już zadanie układu jezdnego, kierowniczego i jednostek napędowych. Tu też inżynierowie projektujący nowe A5 się popisali. Przede wszystkim, co dziś jest rzadkością,

nowy model jest lżejszy od poprzednika. Dzięki połączeniu wielu materiałów – stali, stali hartowanej, aluminium i stopów metali lekkich, nadwozie nowego Sportbacka udało się „odchudzić” o 15 kg, a cały samochód aż o 85 kg. Zmieniono konstrukcję tylnego zawieszenia (zamiast 4 wahaczy jest ich teraz 5), oraz układu kierowniczego. Seryjnie stosowany jest system Drive Select umożliwiający wybór trybu jazdy (od komfortowego po sportowy), a za dopłatą otrzymać można



zawieszenie z adaptacyjnymi amortyzatorami, których stopień i prędkość tłumienia kierowca może dobrać do swoich upodobań, oraz dynamiczny układ kierowniczy, w którym przełożenie dostosowuje się do prędkości auta i kąta skrętu kierownicy.

Do wyboru nabywcy są silniki benzynowe 1,4 TFSI (150 KM), 2,0 TFSI (190 lub 252 KM) oraz wysokoprężne 2.0 TDI (190 KM), i 3.0 TDI (218 lub 286 KM). Jednak tym, co w Audi najważniejsze i czym producent szczyci się od lat, jest układ napędu 4 kół. W A5 do wyboru są dwie jego wersje. Prostsza, zwana Quattro Ultra, dostępna jest w odmianach z manualną skrzynią biegów (z silnikiem benzynowym lub diesla). Moment napędowy przenoszony jest stale na przednie koła, a na tylne dopiero wtedy, gdy przednie wpadają w poślizg i elektronika dostrzeże taką potrzebę. W wersjach z dwusprzęgłową, 7-biegową skrzynią S-tronic i 8-biegowym „automatem” Tiptronic wykorzystano stały, mechaniczny napęd quattro. W normalnym trybie jazdy, jego samoblokujący, międzyosiowy mechanizm różnicowy (przekładnia planetarna) 60% momentu napędowego kieruje na tylną oś, a 40 na przednią. Jednak w razie potrzeby do 70% momentu może być kierowane na koła przedniej osi, a w innej sytuacji na tylne może trafiać aż 85%.

Nowe A5 Sportback jest już w polskich salonach Audi. Jego ceny zaczynają się od 155 900 zł za odmianę 1,4 TSI i od 177 700 zł za podstawowego Diesla. ■



Publiczność nie zawiodła

TEKST ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Dane podawane przez media, zwłaszcza te narodowe, na temat fantastycznego stanu naszej gospodarki, o hordach inwestorów, którzy budują fabryki maści wszelkiej, nie wspominając o bogatym obywatelu kupującym dobra materialne w ilościach trudnych do policzenia, napawają optymizmem. Na wystawę motocykli i skuterów MOTOEXPO wybrałem się z przekonaniem, że będzie to wystawa, jakiej jeszcze nie było.

Możliwość nie tylko pooglądania, ale też podotykania motocykli, ściągnęła na wystawę tysiące zwiedzających. Problem w tym że w porównaniu z rokiem ubiegłym, zarówno wystawców, jak i motocykli było znacznie mniej. Niektórych importerów zastąpili lokalni dystrybutorzy, a niektórzy w ogóle się nie pojawili. Nowości jak na lekarstwo. No ale cóż, Warszawa to nie Mediolan. Najwięksi importerzy motocykli z Chin też skromniutko. Do tego wszystkiego na wiele prezentowanych modeli nie skalkulowano jeszcze ceny. Nie brakowało za to wszelkiej maści akcesoriów. Nadchodzący rok branża motocyklowa może go odnotować jako rekordowy, ale może to być rok najmniejszej od lat sprzedaży nowych motocykli. Motocykl od dawna nie jest alternatywnym tanim środkiem transportu, tylko dobrem luksusowym. Przez chwilę były tanie motocykle z Chin, co miało duży wpływ na zwiększenie sprzedaży. Niestety, ceny tych najtańszych maszyn już wzrosły, w porównaniu z rokiem ubiegłym, nawet o 20%. Głównymi powodami tych podwyżek jest wprowadzenie normy EURO 4 i obowiązek wyposażenia motocykli w ABS. Wyjątkiem są motocykle z silnikami o pojemności do 125 cm³, w których zamiast ABS-u, można stosować system o nazwie CBS. Skoro grupa garniturowców wymyśliła, że ma być bezpiecznie i ekologicznie, to ty kliencie musisz za to słono zapłacić. Podsumowując: MOTOEXPO atmosferą i klimatem bardziej przypominało bazar, niż poważną wystawę. ■



subiektywny TOP 10

MACIEJA RZOŃCY

Każdy z nas ma swoją wizję motoryzacji, własną listę samochodów poznanych z literatury, prasy, fotografii, własnych doświadczeń, wspomnień i przeżyć. Większość ludzi ma też swój wymarzony samochód, czasem jest to powszechnie znany model, czasem unikalny, rzadko spotykany lub możliwy do zobaczenia jedynie w muzeum, czasem jest to samochód istniejący jedynie w wyobraźni. Są tacy, którzy te swoje wymarzone samochody mają lub mieli, są tacy, którzy chcieli je mieć, ale już nie chcą. Dla wielu samochód i wszystko, co się z nim wiąże jest pasją, dla innych profesją, niewielu może połączyć pasję z zawodem. Od lat robi to Maciej Rzońca.

1

Aston Martin. Trudno mi zdecydować, który model z tych DB produkowanych w minionych 2-3 dekadach jest dla mnie „naj”. Na pewno chętnie po zaparkowaniu przed jakimś eleganckim hotelem, wypiłbym martini wstrząśnięte (nie zmieszane). Nooo, mógłbym w sumie mieć..



2

Tesla Model S. Moim zdaniem, pod wieloma względami, obecnie najlepszy na świecie samochód z napędem elektrycznym. W dodatku oferuje naprawdę znakomite parametry jazdy. Dodatkowym plusem jest darmowy parking w wielu miastach całej Europy. Jeden z najczęściej spotykanych samochodów w Norwegii. Chciałbym mieć.



3

Land Rover Defender. Od dziecka lubiłem książki i filmy podróżnicze. Później doszła możliwość samego podróżowania, chociaż trudno mi uznać się za obywatela. W każdym razie ten samochód nieodłącznie kojarzy mi się z przedzieraniem się przez dżunglę lub pustynię. Jeden z najlepszych klasycznych pojazdów terenowych w historii. Kiedyś chciałem mieć.



4

Renault Laguna II. To samochód, którym podróżuję od 16 lat. Wyjechałem nim z salonu w 2001 roku i do dzisiaj nakręciłem na liczniku 380 tys kilometrów po niemal całej Europie. Zdarzały się awarie, trudno, żeby nie. Ale nigdy nie wjechała na lawetę... Mimo, że upłynęło już tyle lat – w motoryzacji to niemal epoka – nadal ma ładną, współczesną linię nadwozia. Mam.



5

Jaguar E-type. Jest po prostu piękny, klasyczny, idealny, drażniący, dostojny, elegancki, ponadczasowy. Na weekendowe przejażdżki... mógłbym mieć.





6 **Ford F-series.** To dla mnie jeden z klasycznych symboli amerykańskiej motoryzacji. Pick-up był (i jest nadal) bardzo praktycznym samochodem. Nadwozie tego typu było bardzo uniwersalne i szczególnie cenione przez farmerów. Nic dziwnego, że także inni producenci w USA wytwarzali takie pojazdy, ale to Ford stał się absolutnym liderem w tym segmencie. Model F zaczęto produkować w 1948 roku i trwa ona do dzisiaj (obecnie XIII generacja). Łącznie z fabryk w USA, Kanadzie i Meksyku wyjechało prawie 34 miliony tych pojazdów, a przez 28 lat był najlepiej sprzedającym się samochodem w USA! Chciałbym mieć.



7

Alfa Romeo 8C Competizione. Alfa Romeo ma w swoim portfolio wyjątkowo dużą liczbę pięknych samochodów. Złośliwcy prześcigają się w wymyślaniu dowcipów o użytkownikach pojazdów tej marki. Myślę jednak, że w wielu przypadkach są one powielane ze zwykłej zazdrości, wynikającej z niemocy posiadania takich piękności, jak 8C czy 4C.

Alfa zdecydowała się na wyprodukowanie w 2007 roku limitowanej serii zaledwie 500 sztuk 8C Competizione. Najwięcej z nich (po 84 egzemplarze) trafiło do włoskich i amerykańskich klientów. Chciałbym mieć

8

Fiat 125p. We wczesnych latach 70-tych był to niemal szczyt motoryzacyjnego pożądania w Polsce. I jako ok. 10-latek marzyłem, że rodzice kiedyś dorobią się takiego auta. Pamiętam w domu zwitki pustych losów Loterii Samochodowej (była taka), w której nagrodami głównymi były właśnie Fiaty 125p. Na koniec, wśród posiadaczy iluś-tam pustych losów rozlosowywano dodatkowe auta, ale i tutaj rodzice nie mieli szczęścia... Moje rozczarowanie było podwójne, gdyż w miasteczku, w którym dorastałem znalazł się jeden z nielicznych w całej Polsce szczęśliwych zwycięzców loterii. Był to stomatolog, ojciec mojej koleżanki z klasy, który samochód... już miał. Nie miałem.



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



9 **Toyota Corolla 1,6 Si.** Jak na lata 90-te i stosunkowo niewielki silnik było to całkiem żwawe auto. Na pewno ta corolka miała sportowy pazurek. Ja przynajmniej wygrałem nią ze dwa KJS-y i nawet zastanawiałem się nad zrobieniem licencji rajdowej. Miałem.



10 **Zastava 1100.** To pierwsze auto, które samodzielnie przez kilka lat prowadziłem (nie licząc Fiata 125p nauki jazdy). To był początek lat 80-tych i wydawało mi się wówczas, że prowadzę raketę. Z bagażem i kompletem pasażerów już nie było tak żwawo. Miałem.

Wiosenny lans



TEKST I ZDJĘCIA: BARTOSZ ŁAWSKI

Pierwszy weekend marca zaskoczył wyjątkowo ciepłą i słoneczną pogodą. Idealną, żeby przewietrzyć mniej lub bardziej zabytkowe cztery kółka (i dwa też). Z okazji skorzystali członkowie i sympatycy Youngtimer Warsaw, zwołując pierwszy, nieformalny jeszcze, spot na warszawskim Powiślu. Przyjechały więc klasyki, youngtimery, ale też zupełnie nowe i bardzo lannerskie pojazdy. Wszystkie zaś bardzo podobały się licznej publiczności. Przez kilka godzin niedzielnego popołudnia pod arkadami wiaduktu Mostu Poniatowskiego przewinęło się chyba ponad sto samochodów i motocykli. Oficjalne rozpoczęcie sezonu dopiero w kwietniu, będziemy tam oczywiście, ale – jeśli pogoda znowu dopisze, może jeszcze wcześniej uda się coś zorganizować. Bo nie ma nic lepszego, niż wiosenny spacer i spotkanie z ludźmi zakręconymi na punkcie motoryzacji...





Nic nie może wiecznie trwać...

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tak można w skrócie określić to, co może się wydarzyć w branży ciężkiego transportu drogowego w 2017 r. Po tłustych latach może nadejść korekta.

Praktycznie wszyscy z 7 największych graczy na naszym rynku (DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault, Scania i Volvo) odnotowali w 2016 r. rekordy sprzedaży. Transport kwitnie, pojazdy się sprzedają, przedsiębiorcy chwala swoją silną pozycją w Europie. Niestety, chyba chwalili się za głośno, ponieważ Francja i Niemcy już wprowadziły obostrzenia dla zagranicznych przewoźników, a inne kraje też zaczynają o takich krokach przebąkiwać. Co prawda trwają protesty przedsiębiorców i działania naszych władz, aby owe przepisy zostały zniesione. Przeczą one bowiem jednej z podstawowych reguł UE o swobodnym przepływie towarów, usług i kapitału.

Jak się to skończy, trudno powiedzieć. Jednak w obliczu nadchodzących wyborów właśnie we Francji i Niemczech, a także rosnących tam nastrojów antyunijnych, nie jest pewne, czy KE podejmie w najbliższym czasie jakieś wiążące decyzje. Nie wchodząc w szczegóły, wszystkie działania mają na celu utrudnienie polskim przewoźnikom realizowania transportu drogowego poza granicami naszego kraju i podniesienie ich kosztów. Mowa jest o tzw. dumpingu socjalnym, czyli znacznie niższych pensjach dla polskich kierowców i kosztach działalności naszych przewoźników. Wymogi formalne powodują bowiem konieczność prowadzenia dodatkowej dokumentacji, a czasem zatrudnienia do tego miejscowych księgowych lub prawników.

Poza działaniami decydentów i organizacji zrzeszających przewoźników drogowych, także producenci pojazdów próbują pomóc tym firmom. Pojawiają się oferty skierowane specjalnie na polski rynek. Są to pojazdy w specyfikacjach łączących konieczne minimum wyposażenia i komfortu, z możliwie niską ceną. Do tego dochodzą oczywiście opcje kontraktów serwisowych i bogata



oferta finansowania. Ale to może nie wystarczyć. Otoczenie rynkowe nie jest sprzyjające. Działania niektórych krajów wobec zagranicznych przewoźników, w tym polskich, brak kierowców, droższe paliwo, to czynniki, które mogą zahamować dalszy, szybki rozwój rynku – obawia się **Vice President Volvo Group Trucks Sales, Baltic Sea Market Małgorzata Kulis. Rzeczywiście, brakuje nam dobrych, doświadczonych kierowców. Pamiętajmy, że zwłaszcza na dalekie, zagraniczne trasy jeżdżą zwykle nowe pojazdy. Także wartość ładunku jest przeważnie niebagatelna. Nikt nie chce ryzykować, by w taki „rejs” puścić początkującego w tym zawodzie kierowcy. Koszty mogłyby się okazać zbyt wysokie, mimo ubezpieczenia całego frachtu.**

Nieco większym optymistą jest Piotr Warmuła z Raiffeisen Leasing: Spodziewamy się utrzymania tendencji wzrostowej w zakresie finansowania leasingiem. Jednak 2017 rok może być trudniejszy dla branży leasingowej niż poprzedni. Główną barierę widzę w kształtowaniu się rynku wtórnego pojazdów ciężarowych i jego wpływie na spadek wartości końcowej. W obecnym portfelu firm leasingowych jest to spora grupa transakcji. Obniżki wartości końcowej istotnie wpłyną na wysokość czynszu miesięcznego. To może spowodować ograniczenie inwestycji firm transportowych i tym samym zmniejszenie zapo-

trzebowania na nowe pojazdy i ich finansowanie. Jednak póki co nie ma poważnych powodów do obaw, a pierwszy miesiąc roku pokazuje, że wciąż mamy do czynienia z pozytywnym nastawieniem transportowców do inwestycji.

Na możliwość „kanibalizacji” wskazuje także Małgorzata Kulis: Pojawiają się coraz krótsze oferty wynajmu, nawet tylko na 6 miesięcy. Te pojazdy oczywiście wracają później na rynek, w stosunkowo niskiej cenie. To może doprowadzić do sporego zastoju w sprzedaży nowych pojazdów. Nie można wykluczyć, że 2017 rok będzie ostatnim lub jednym z ostatnich, przed korektą rynku.

I tu widać podobieństwo do samochodów osobowych. Mamy bowiem coraz więcej ofert atrakcyjnego wynajmu lub kredytu na kupowany samochód. Producenci prześcigają się w ofertach, byle tylko sprzedać kolejny egzemplarz. Czy to jednak nie zaszkodzi w przyszłości sprzedaży nowych aut? Podobnie z „rosnącymi jak grzyby po deszczu”, kolejnymi wypożyczalnią samochodów, także tymi krótkoterminowymi „car sharing”. Na razie słyszymy zachwyty i zachęty, typu „cieszymy się, że to nasz model, nasza marka została wybrana do tego projektu...”. Ale czy za parę lat nie usłyszymy: własny samochód jest jak mieszkanie, tylko w nim czujesz się najlepiej, ustawisz wszystko „pod siebie” i będziesz go znał, jak własną kieszeń? ■

Mała wpadka samochodów na literę „F”

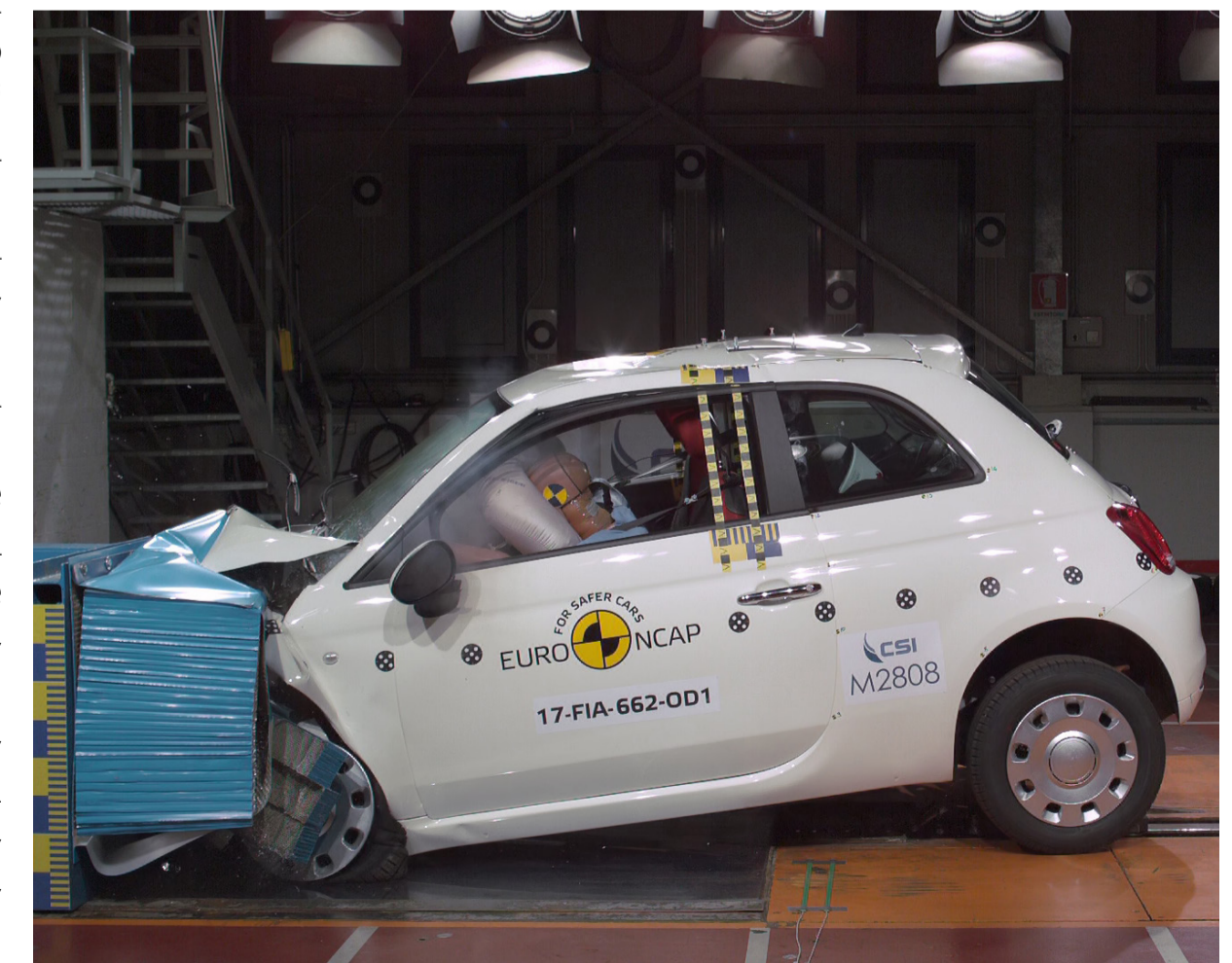
TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Organizacja Euro NCAP, która niedawno obchodziła jubileusz 20-lecia swej działalności (iAuto nr 63), opublikowała właśnie wyniki testów zderzeniowych kolejnych sześciu modeli samochodów, które niedawno pojawiły się na motoryzacyjnym rynku: Audi Q5 2.0 TDI, Land Rovera Discovery 2.0 diesel HSE, Toyoty C-HR Hybrid, Citroena C3 1.2 Pure Tech, FIATa 500 1.2 Pop, oraz Forda Ka+ 1.2.

Pierwsze trzy wymienione auta uzyskały maksymalną możliwą ocenę pięciu gwiazdek. Z kolei z tej trójki najlepiej wypadła Toyota, która uzyskała najwyższe oceny w zakresie ochrony osoby dorosłej (95%), pieszego (76%) oraz dodatkowych systemów wspomagających bezpieczeństwo (78%). Minimalnie gorsze wyniki w tych kategoriach uzyskało Audi, które z kolei o 9% lepiej od Toyoty wypadło w kategorii ochrony przewożonych dzieci. Land Rover wypadł w testach także bardzo dobrze otrzymując 90% za ochronę dorosłych, 80% dzieci, 75% dzieci i 73% za dodatkowe systemy.

Bardzo dobrze wypadł także Citroen C3, który w dwóch pierwszych kategoriach niewiele odbiegał wynikami od wymienionych wcześniej modeli (88% dorośli, 83% dzieci). Niewątpliwie piąta gwiazdka uciekła, za słabszy wynik za ochronę pieszego (59%) oraz dodatkowe systemy (59%).

Najsłabiej w serii najnowszych testów zderzeniowych Euro NCAP wypadły dwa ostatnie auta z naszej listy. FIAT 500 uzyskał 66% za ochronę osób dorosłych, 49% za ochronę dzieci, 53% pieszego oraz 27% za dodatkowe systemy. Ford Ka+ analogicznie 73, 61, 57 oraz 29%. →



Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

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 lifestyleowe.
- 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

Powyższe rezultaty wymagają kilku zdań wyjaśnienia i komentarza. Warto pamiętać, że sześć modeli, których wyniki opublikowała organizacja Euro NCAP rozbijane i oceniane są w ten sam sposób. W realnym życiu wypadki, które idealnie odwzorowałyby laboratoryjne warunki testów zdarzają się niezwykle rzadko, o ile w ogóle takie sytuacje mają miejsce. W warunkach drogowych są dziesiątki zmiennych, które mają realny wpływ na rzeczywiste skutki zderzenia (np. prędkość, przyczepność nawierzchni, stan techniczny pojazdu(ów), kąt uderzenia, powierzchnia i miejsce uderzenia, rodzaj przeszkody, itp.). W rezultacie rozbicie się np. w Audi Q5 nie gwarantuje mniejszych obrażeń – bo ma 5 gwiazdek – od bardzo podobnie wyglądającego wypadku w Citroenie C3 czy Fordzie Ka.

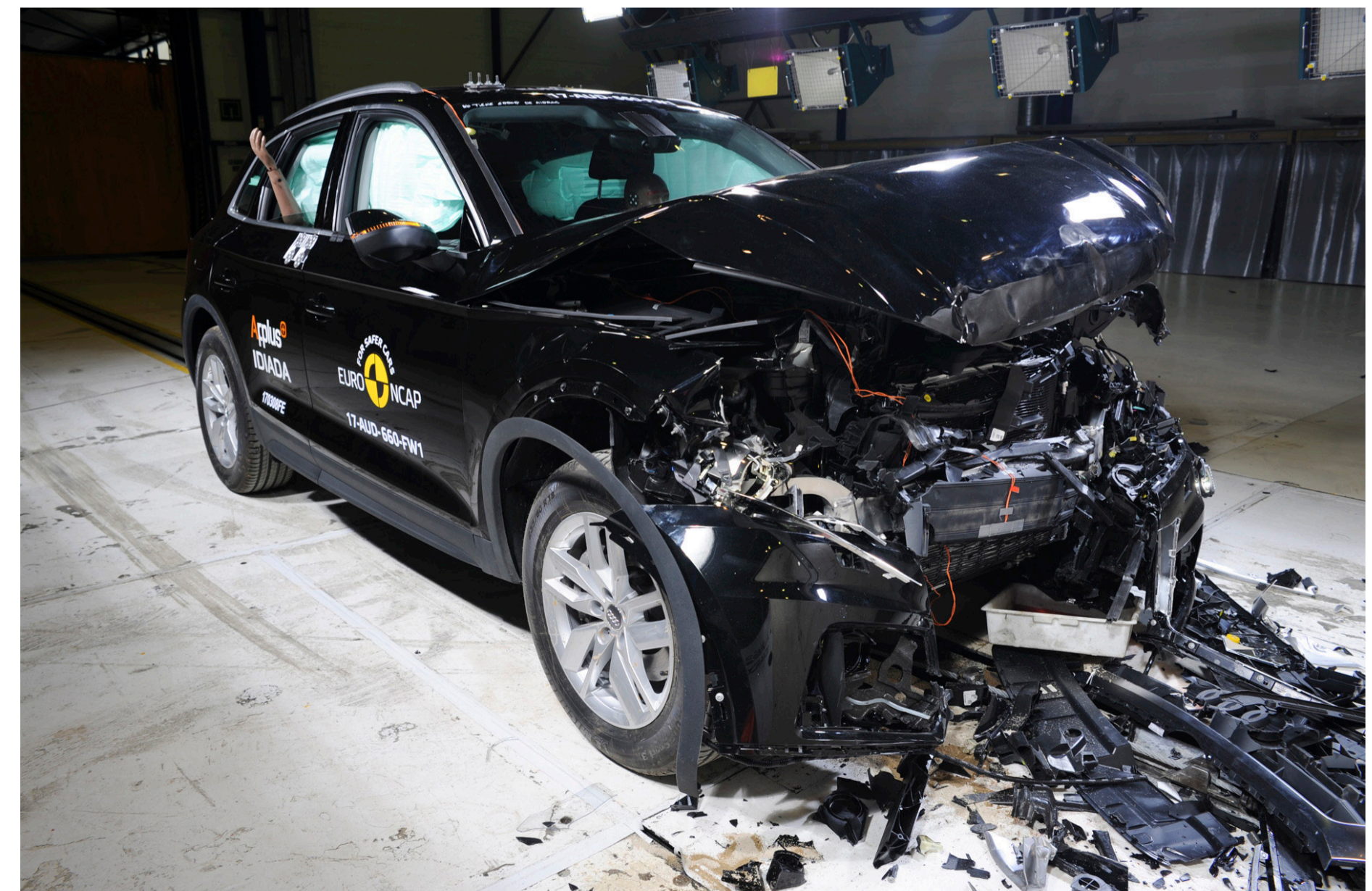
Kolejną sprawą, która ma znaczenie, to nieraz złudne poczucie podróżowania (niby) bezpiecznym „5-gwiazdkowym” samochodem powodujące bardziej ryzykowne zachowania kierowcy na drodze.

Innym czynnikiem powodującym różnice procentowe w tych samych kategoriach jest fakt,

że duże (i droższe) samochody konstrukcyjnie mają większe strefy zgniotu i więcej elementów wzmacniających.

Jednak, gdy przyjrzeć się powyższym procentom, to trzeba zwrócić uwagę na fakt, że zarówno FIAT 500 oraz Ford Ka+ tracą najwięcej do pozostałych modeli testowanych w tej „partii” wyłącznie w kategorii "dodatkowe systemy wspomagające bezpieczeństwo". A czym są te systemy? Na przykład sygnalizator niezapiętych pasów lub inny, ostrzegający kierowcę, że bezwiednie zmienia pas ruchu...

Czy w związku z tym wszystkim nie należy przejmować się wynikami testów Euro NCAP? W żadnym wypadku. Są one bardzo ważne i potrzebne. Wielokrotnie pozwoliły one wykluczyć z europejskiego rynku samochody wyjątkowo niebezpieczne. Sprawily także m.in. to, że producenci zaczęli zwracać większą uwagę w swoich konstrukcjach na bezpieczeństwo pasażerów i pieszych. Obecnie nie ma już jedno lub dwugwiazdkowych samochodów, a trzy gwiazdki nie są już złym wynikiem. ■





Monte Kalwaria

TEKST: POMARAŃCZA
ZDJĘCIA: SYLWIA ŁECHTAŃSKA

W ubiegłą sobotę na Mazowszu odbył się 52 Rallye Monte Calvaria, tradycyjnie zorganizowany przez Automobilklub Polski.

Odcinki specjalne zaplanowano na warszawskim Bemowie, w Górze Kalwarii, Słomczynie i w Piasecznie. Na imprezie nie zabrakło załóg Mad Cat's Garage. Wystartowała Agnieszka Korzeniowska wraz z Samantą Gawor w Hondzie Civic kwalifikującej się do 3. klasy pojemnościowej (do 1600 cm³), Hubert Zdziarski z Pawłem Krawczykiem w BMW E36 i Kuba Kosiński z Rafałem Bańką w Hondzie Civic - oba auta w klasie 4. (do 2000 cm³). Rafał do końca nie wiedział, czy wystartuje, w ostatniej chwili zgodził się popilotować Kubę, no załoga pokazała, co potrafi! Panowie trzymali bezpieczne miejsce w pierwszej dziesiątce w kla-

syfikacji generalnej i dość bezpieczne miejsce 3. w klasie pojemnościowej. Przez cały rajd trzymali bardzo dobre tempo, nie odejmując gazu na wertepach, które tym razem zafundował organizator, a które wiele załóg wykluczyły z kontynuacji uczestnictwa w tych zawodach. Niestety na ostatnim odcinku, dosłownie 3 zakręty przed metą w aucie załogi ukreślił się przegub i mała Honda straciła napęd. Co ciekawe, taka sama część uległa zniszczeniu podczas Moto Orkiestry Świątecznej Pomocy 2017. Panowie jednak nie poddali się i samochód do mety bohatersko dopchali, aby "zaliczyć" rajd. Na szczęście był to ostatni odcinek i udało się całe zawody ukoń-



ert z Pawłem dobrze się dogadywali i się, że w BMW jazda bokami wcale

tak bardzo nie spowalnia. Na odcinku wyznaczonym na Torze Słomczyn tą "poślizgową" strategią udało im się urwać aż 2 sekundy! Dzięki temu, że nastawili się na dobrą zabawę mieli cały czas rewelacyjne humory, słoneczna pogoda na pewno pomogła. Ta załoga uplasowała się w połowie stawki w klasyfikacji generalnej i całkiem nieźle w klasie pojemnościowej. Popis zaś dały dziewczyny; to było ich pierwsze wspólne doświadczenie, a dla Agnieszki pierwszy KJS (Konkursowa Jazda Samochodowa), z zupełnie inną formułą niż jeżdżone przez nią do tej pory Rally-Sprinty. Początkowo się stresowała, czuła się zagubiona i przerażona brakiem przejazdów zapoznawczych, i że od początku trzeba cisnąć na całego. Umiejętności wystarczyło do ukończenia zawodów i to w połowie stawki, tuż za Hubertem. 12. miejsce w klasie 3. też jest, jak na debiut, bardzo dobrym wynikiem. Szkoda, że Automobilklub Polski nie organizuje nagród w klasie Pań, bo na cztery startujące damskie załogi były pierwsze. Mimo tego, że dobrały się dwie kobiety, to udało się ukończyć bez żadnych kar i taryf za pomylenie trasy. Cytując Samantę: "Ja mówię w lewo, ona myśli w prawo i jedziemy prosto jak trzeba". To oczywiście żarty, bo obie bardzo profesjonalnie podchodzą do tematu rajdów i współpracy w nich.

Rajd jaki był, każdy widział, natomiast my już teraz zapraszamy na ostatnią rundę 4 MOTUL Królewski Winter Cup, który odbędzie się na warszawskim Służewcu już w tą niedzielę. Będzie można na nim obejrzeć 6. samochodów ze stajni Mad Cat's Garage, ale także inne pojazdy i ich kierowców. ■



Wydarzenia i rocznice: marzec 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Dama z wyścigowych torów

Sporty samochodowe uważa się zasadniczo za męskie zajęcie. Statystycznie rzeczywiście niewiele jest pań, które spełniają swoje pasje na rajdowych oesach czy wyścigowych torach. Tym bardziej należy o nich pamiętać, nie tylko w Dzień Kobiet... A tak się zdarzyło, że w przeddzień tego święta w 1938 roku przysłała na świat w Iowa City Janet Guthrie...

Na początku lat 60-tych młodziutka Janet – po uzyskaniu tytułu inżyniera na University of Michigan – przeniosła się na Florydę, gdzie w przedsiębiorstwie lotniczym Republic Aviation pracowała jako inżynier raczkującej wówczas astronautyki. Jednocześnie zainteresowała się wyścigami samochodowymi. Od 1963 roku zaczęła startować Jaguarem XK 140 na wyścigach pod patronatem organizacji SCCA (Sports Car Club of America), ale traktowała je trochę jak sympatyczną rozrywkę w ramach wolnego czasu. Trwało to 1972 roku, kiedy to postanowiła całkowicie, zawodowo poświęcić się ściganiu na torze, chociaż na poważniejsze sukcesy przyszło jej czekać jeszcze cztery lata.

O Janet Guthrie zaczęło być głośno w 1976 roku, kiedy to stała się pierwszą kobietą w wyścigach NASCAR. Zadebiutowała wówczas na słynnym torze Charlotte podczas zawodów World 600, czyli najdłuższego w tej serii wyścigu liczącym 600 mil, gdzie zajęła 15. miejsce. W tym sezonie jeszcze czterokrotnie wzięła udział w zawodach NASCAR. Natomiast w kolejnym, znowu będąc panią-pionierem, po raz pierwszy wystartowała w słynnym wyścigu Daytona 500, gdzie zajęła 12. lokatę po awarii dwóch cylindrów na 10. okrążeniu przed metą. Łącznie, do 1980 roku Guthrie wzięła udział w 33.



wyścigach NASCAR, a jej najlepszym wynikiem było szóste miejsce na torze Bristol Motor Speedway w 1977 roku.

W tymże sezonie 1977 zapisała się także w historii słynnego, organizowanego od 1911 roku, wyścigu Indianapolis 500 będąc tam pierwszą kobietą na starcie. Niestety, Janet odpadła z wyścigu po awarii samochodu na 27. okrążeniu i została sklasyfikowana na 29. miejscu, ale zupełnie zasłużenie przyznano jej tytuł „Debiutanta



Roku”. Zdecydowanie lepiej wypadła nasza bohaterka w kolejnym wyścigu Indianapolis 500, kiedy to zajęła doskonałą dziewiątą lokatę. Ten

rekord został pobity dopiero 27 lat później – w 2005 roku podczas 89. edycji Indy 500 Danica Patrick ukończyła wyścig jako czwarta.

Janet Guthrie urodziła się chyba zbyt wcześnie. W latach, w których budowała swą sportową karierę, światek amerykańskich sportów samochodowych był zdecydowanie zdominowany przez nieco szowinistycznych mężczyzn. Dotyczyło to także sponsorów, którzy w pierwszej połowie

lat 80-tych praktycznie wycofali się z finansowania startów Janet, a ta w rezultacie musiała zakończyć karierę na torze. Inna rzecz, że miała już ponad 40. lat i zapewne sponsorzy, niezależnie już od płci, skierowali swą uwagę na młodszych, dających większe perspektywy zawodników.

Na całe szczęście Guthrie doczekała się po latach swego rodzaju przeprosin i uhonorowania ze strony tego środowiska. Jej kask i kombinezon znalazł się w bardzo prestiżowym miejscu, bo w waszyngtońskim Smithsonian Museum, a jej nazwisko znalazło się w 2006 roku na liście sław „International Motorsports Hall of Fame”. W 2005 roku zawodniczka wydała swą autobiografię pod tytułem: „Janet Guthrie: A Life at Full Throttle”.

Auto hippisów

Volkswagen, jako producent samochodów, miał niezwykle szczęście po II wojnie światowej. Temu fartowi zawdzięcza m.in. to, że jest obecnie największym koncernem samochodowym w Europie i jednym z największych na świecie. Pisałem niedawno (iAuto nr 64) o brytyjskim majorze Ivanie Hirst'cie, który przekonał swe władze (okupacyjne), by nie likwidowały zrujnowanych zakładów Volkswagena w Wolfsburgu, ale pozwoliły uruchomić produkcję modelu typ 1, który potem zyskał nazwy Beetle, Garbus czy Käfer.

Kolejny uśmiech losu dla Volkswagena pojawił się w 1947 roku wraz z holenderskim biznesmenem Benem Pon, który był importerem Garbusów do swego kraju. Otóż, zwrócił on uwagę, że bardzo przydałby się pojazd, który byłby większy i pojemniejszy od zwykłego samochodu osobowego, ale też zdecydowanie mniejszy niż autobus. Naszkicował nawet, jak jego zdaniem taki samochód miałby wyglądać i określił jego podstawowe parametry. Kilka miesięcy później pomysł został zaakceptowany przez zarząd →



firmy, a wykonanie projektu zlecono konstruktorowi Alfredowi Haesnerowi.

Zadanie wykonane zostało całkiem sprawnie, gdyż pojazd po wykonaniu prototypów i testów został skierowany do seryjnej produkcji już 8 marca 1950 roku. W ten sposób narodziła się kolejna ikona motoryzacji – Volkswagen Typ 2, która nazywana jest także Transporterem, T1, Bulli lub „ogórkiem”.

Samochód zbudowany został na bazie wzmocnionego podwozia Typu 1. Miał 4280 mm długości, 1720 mm szerokości, 1940 mm wysokości oraz



rozstaw osi wynoszący 2400 mm. Opracowano trzy wersje nadwozia: minibus (mikrobus), van oraz pick-up, które w zależności od wersji mogły przewozić od 2 do 9 osób przy ładowności do 930 kg. Istotną cechą było umieszczenie silnika z tyłu, co w połączeniu z kształtem nadwozia przypominającym prostopadłościan, dawało

wewnątrz rzeczywiście sporo przestrzeni dla większej liczby pasażerów i bagażu.

Auto przypadło do gustu klientom dzięki swej uniwersalności. Produkcja rosła tak szybko, że w 1955 roku podjęto decyzję o budowie całkiem nowej fabryki w Hanowerze, która będzie wytwarzała jedynie T1 i kolejne jego generacje. I właściwie na tym historia pierwszej generacji tego modelu, produkowanego do 1967 roku, uległaby zakończeniu, gdyby nie hippisi.



Auta Volkswagena znane były w USA od początku lat 50-tych. Trudno jednak było nazwać je konkurencją dla modeli oferowanych przez amerykańskich producentów. Za oceanem trwała już „złota era” motoryzacji. Klienci kuszeni byli coraz większymi, lepiej wyposażonymi i bogato zdobionymi samochodami z lokalnego rynku. Małe Garbus czy Transporter nie miał szans.



nego na drugi – kontestowali niemal wszystko, ale nie motoryzację... Jednym z symboli tego ruchu stał się właśnie VW T1, który w tych wędrówkach okazał się bardzo praktyczny, pozwalając podróżować większej niż standardowo liczbie osób, do tego z namiotami, śpiworami oraz gitarami.

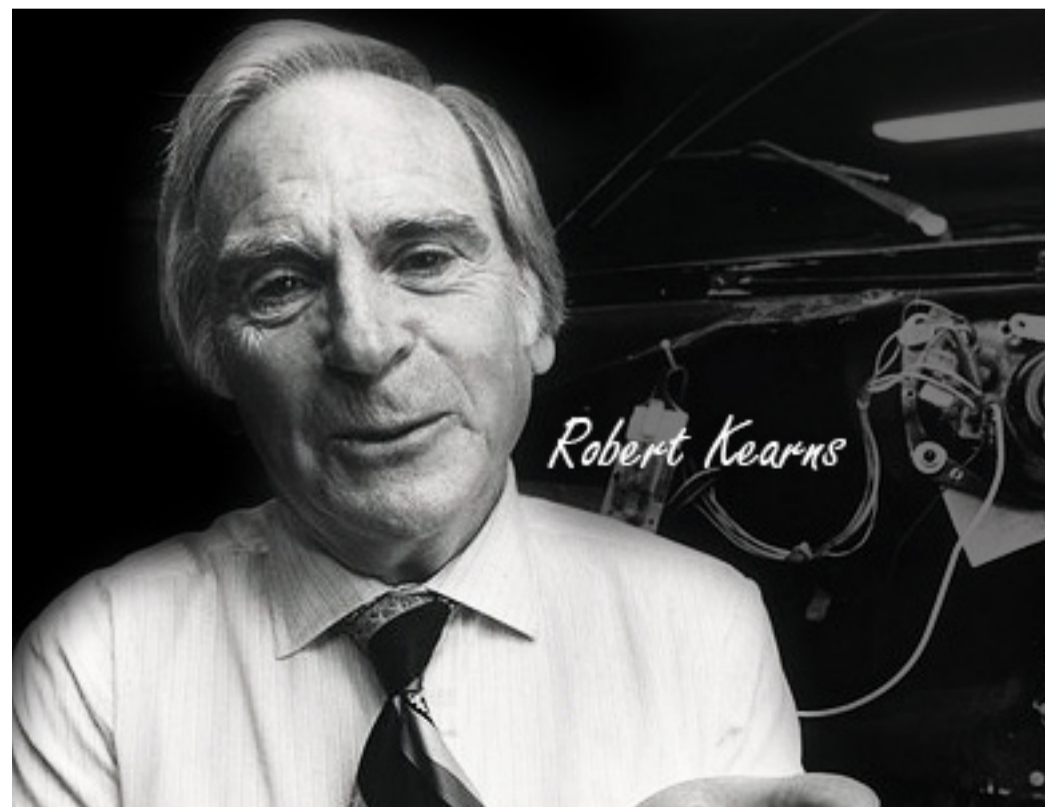
A jednak w drugiej połowie lat 60-tych, gdy w USA wręcz wybuchnął ruch hippisowski zrobiła się mała nisza, którą idealnie wypełnił Typ 2.

Dziesiątki tysięcy młodych Amerykanów porzuciło swe domy i rozpoczęło życie nomadów. Gromadzili się na polach kempingowych, przemierzali kraj od jednego festiwalu muzycz-

Dawid kontra Goliat, czyli spór o wycieraczki

Kilka miesięcy temu (iAuto nr 52) pisałem o pani Mary Anderson, która widząc kierowców męczących się z zalanymi deszczem szybami aut, wymyśliła – i opatentowała w 1903 roku – wycieraczki. Przez długie dziesięciolecia wynalazek ten nie przechodził jakiegś szczególnej ewolucji, aż ko końca lat 60-tych.

Istotnego przełomu dokonał Robert Kearns, urodzony 10 marca 1927 roku w miejscowości Gary w stanie Indiana. Ale dorastał w pobliżu Detroit, czyli już wówczas amerykańskiej motoryzacyjnej „stolicy”. Niewątpliwie musiał pozytywnie wyróżniać się intelektualnie, gdyż w czasie II wojny światowej zapropono-



wano mu służbę w Office of Strategic Services (OSS), czyli agencji wywiadowczej USA, która później została przekształcona w CIA.

Kearns zdobył tytuł inżyniera na University of Detroit Mercy oraz doktorat na Case Western Reserve University i poświęcił się karierze naukowej na Wayne State University w Detroit. Pomysł na usprawnienie pracy wycieraczek przyszedł mu podobno w 1963 roku. Miał wówczas jechać autem w trakcie lekkiego deszczu i stwierdził, że nieustanny, częsty ruch ramion wycieraczek jest irytujący i wręcz pogarsza widoczność. Przyszło mu do głowy porównanie z powiekami, którymi możemy mrugać często jeśli jest taka potrzeba, ale z reguły robimy to (bezwiednie) co kilka sekund. Inżynierowi udało się skonstruować taki mechanizm, którym starał się zainteresować największych amerykańskich producentów samochodów. (Wcześniej jednak – w 1967 roku – go opatentował).

Wszędzie był odprawiany z tzw. kwitkiem. Jednak dziwnym trafem niedługo później te wielkie

koncerny motoryzacyjne zaczęły produkować auta z takimi właśnie wycieraczkami, z regulowaną częstotliwością pracy. Kearns, który miał na utrzymaniu liczną rodzinę (szóstka dzieci), ale przede wszystkim słuszne pretensje do swojego wynalazku rozpoczął – jak się później okazało wieloletnią – sądową batalię o odszkodowanie. Sprawa stała się bardzo głośna w USA zwłaszcza, że media traktowały tę sprawę jak biblijną walkę Dawida z Goliatem. W tym przypadku wynalazcy z gigantycznymi korporacjami. Kearns ostatecznie wygrał, ale ponad 10 lat walki kosztowało go załamanie nerwowe i rozpad małżeństwa. Sprawa zakończyła się wypłaceniem przez Forda kwoty 10 mln dolarów oraz kolejnych 20 mln przez Chryslera.

Historia Kearnsa, który zmarł w 1995 roku na nowotwór mózgu, stała się kanwą filmu „Flash of Genius” (Przebłysk geniuszu), który wszedł na ekrany w 2008 roku (polska premiera odbyła się w czerwcu 2009 roku). Główną rolę zagrał Greg Kinnear.

Nov. 7, 1967 R. W. KEARNS 3,351,836
WINDSHIELD WIPER SYSTEM WITH INTERMITTENT OPERATION
Filed Dec. 1, 1964 3 Sheets-Sheet 2

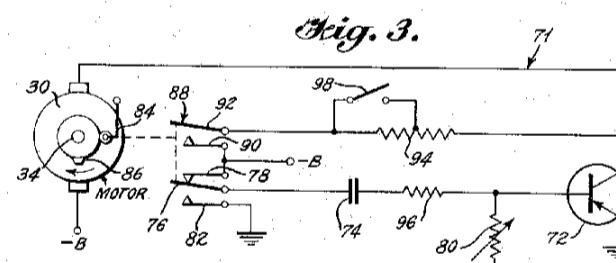
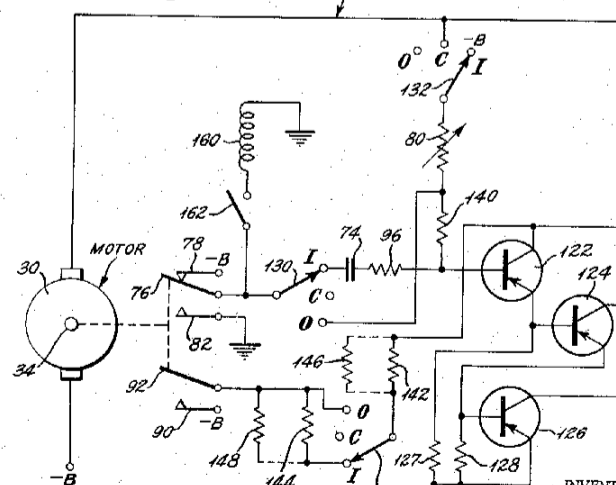


Fig. 4.



INVENTOR
Robert W. Kearns
BY
Lone, Attkin, Sumner & Lyons
ATTORNEYS

Nov. 7, 1967 R. W. KEARNS 3,351,836
WINDSHIELD WIPER SYSTEM WITH INTERMITTENT OPERATION
Filed Dec. 1, 1964 3 Sheets-Sheet 1

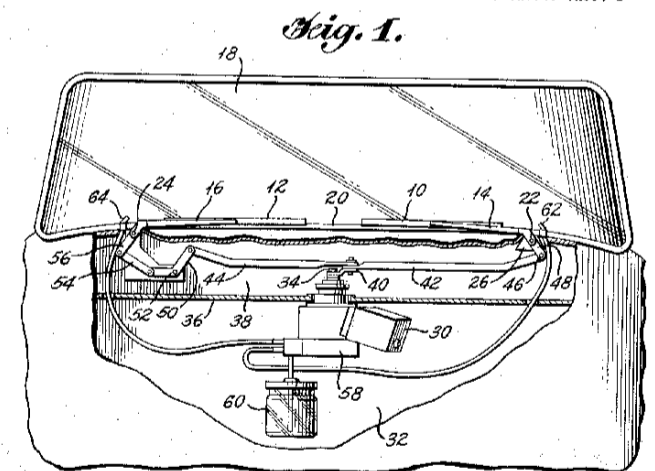
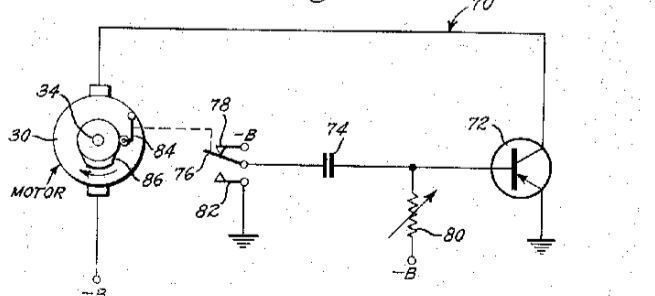


Fig. 2.



INVENTOR
Robert W. Kearns
BY
Lone, Attkin, Sumner & Lyons
ATTORNEYS

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 Dzedzic, 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: Opel - serwis prasowy, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl