

# iauto polska

Numer 67, 15 marca 2017



Ziemia jest zagrożona, katastrofa jest coraz bliżej. Od lat o tym mówią mądrzy ludzie, jednak reszta, czyli przytłaczająca większość, traktuje alarmistyczne prognozy jak brzęczenie muchy. Co prawda niektórzy politycy w swej niezmierzonej mądrości dostrzegają problemy i wprowadzają różne regulacje prawne, które dewastację Ziemi mają przynajmniej ograniczyć. Ale te próby przypominają mrówkę stojącą w szranki ze słoniem. Tym słoniem jest gwałtownie rosnąca potrzeba posiadania przez miliony ludzi najróżniejszych przedmiotów, niekoniecznie pierwszej potrzeby. Pralki, lodówki, smartfony, ciuchy, narty, zegarki, ładowarki, długopisy, komputery i rowery... można tak długo. Wszystkie te przedmioty służą dobrze rok, dwa, pięć, po czym trafiają na, bardziej lub mniej, cywilizowane wysypisko. A w miejsce starych pralek, lodówek, smartfonów, et cetera, kupowane są nowe.



Wszystkie te dobra trzeba wyprodukować. Fabryki potrzebują żelaza i stali, tworzyw sztucznych, metali rzadkich, ropy, węgla lub gazu, piasku, tlenu, krótko mówiąc, potrzebują wszystkiego. Taki, na przykład, samochód, to ponad tona różnego rodzaju materiałów. Każdy, najmniejszy nawet, fragmencik jest wygrzebany z ziemi, przetworzony, wielokrotnie modyfikowany i po odpowiednim spreparowaniu włożony do auta. Wszystko to kosztuje Ziemię bardzo dużo.

W dobrej wierze wprowadzono restrykcyjne przepisy zmuszające producentów do ograniczenia zużycia paliwa i odzyskiwania używanych do produkcji aut substancji. I rzeczywiście, auta palą mniej, za to po kilku latach nadają się bardziej do stacji recyklingu niż do warsztatu. Które ze współczesnych samochodów będą mogły jeździć na złoty klasyków?

Pewnym paradoksem jest zmniejszanie silników, zwiększanie ich osiągów, kosztem trwałości. Czy tak na pewno jest lepiej? W idealnym świecie każda śrubka złomowanego auta powinna trafić do produkcji. Ale to mrzonka. A miliony zużytych opon? A hektolitry najróżniejszych płynów?

Motoryzacja odpowiada jedynie za maksimum 15% szkód środowiskowych... Czy w innych obszarach też poszukuje się radykalnych ograniczeń? Na przykład w produkcji energii elektrycznej z węgla?

Szerokiej drogi



## Prezentacje

Na miarę sukcesu – str. 4

---



## Wydarzenia

Opel wraca do Europy - str. 8

Mały? Polski? Elektryczny? - str. 10

Fotorelacja z Genewy - str. 12

5965 - str. 20

---



## Eksploatacja

Czarne i okrągłe - str. 23

## Sport

Celem obrona i atak... - str. 25

Motul Królewski Winter Cup IV - str. 30

---



## Babskie gadanie

Czarna rozpacz - str. 29



## Kalendarium

Kalendarium - str. 36

---



# Na miarę sukcesu



SEAT ATECA

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Seat też pokazał co potrafi i stworzył Atekę. Lepiej późno niż wcale i tak oto powstał pierwszy SUV hiszpańskiej marki. Seat ogromnie liczy na sukces tego modelu, ale na podsumowania przyjdzie czas, bo auto jest na rynku dopiero niecały rok. Warto więc w subiektywnym teście sprawdzić dzieło barcelońskich projektantów.

**N**azwa nawiązuje do innych modeli marki czyli jest typowo hiszpańska, bo Ateca to stolica Katalonii. Konstruktorzy tego auta starali się, aby auto było rozpoznawalne, zwłaszcza przez design. Wyrazista atrapa chłodnicy, mocno zaakcentowane światła LED i duże

wloty powietrza – tak wygląda nowy, hiszpański SUV. Siła, pewność, charakter. Lusterka zewnętrzne osadzone na panelach drzwi sugerują sportowy styl Ateki. Typowy dla Seata jest także mocno rzeźbiony tył, z nisko osadzonym wgłębieniem na tablicę rejestracyjną. Nieco prostokątne

nadkola, obramowane na czarno, to doskonała oprawa dla felg, których wymiary osiągają średnicę 19 cali. Wszystko zgodnie z zasadami projektowania SUV-ów, ale dodatkowo w tej konstrukcji widać charakter. W tego typu autach istotna jest wielkość bagażnika. Tu pojemność przestrzeni bagażowej nie rozczarowuje - 510 litrów pojemności w wersji podstawowej lub 485 litrów w wariantcie 4Drive. Dodatkowym atutem jest podwójna podłoga, pod którą można ukryć różne drobiazgi, a także składane tylne siedzenia.

Wnętrze auta współgra z linią nadwozia, czyli łączy prostotę i elegancję z funkcjonalnością, solidnością i odrobiną drapieżności. Wszelkie elementy sterowania są w zasięgu wzroku i ręki, obsługa jest bezproblemowa i intuicyjna, a wyrazisty, ośmiocalowy wyświetlacz dotykowy systemu informacyjno-rozrywkowego zorientowany jest na kierowcę. Za jego pośrednictwem kierowca ma dostęp do nawigacji i multimedii. Na centralnej konsoli umieszczona jest podkładka do bezprzewodowego ładowania telefonu, a sąsiadujące z nią dwa wejścia USB umożliwiają podłączenie zewnętrznych urządzeń takich, jak



odtwarzacz MP3. System multimedialny nowego SEAT-a pozwala na pełną integrację urządzeń przenośnych z samochodem dzięki aplikacji MirrorLink. Oprogramowanie zastosowane w Atece odpowiada na codzienne potrzeby kierowców. Zajęte ręce to już nie problem podczas otwierania i zamykania bagażnika. W nowym SUV-ie wystarczy przesunąć stopę pod tylnym zderzakiem, aby otworzyć klapę bagażnika. W ten sam sposób można również go zamknąć. To bardzo wygodne i praktyczne rozwiązanie. Bardzo miłe jest „światło powitalne” - po otwarciu drzwi diody w lusterkach zewnętrznych oświetlają obszar w pobliżu progów, wyświetlając nazwę Ateca i sylwetkę pojazdu. Po zajęciu miejsca za kierownicą zwraca uwagę podświetlony pierścień wokół przycisku Start. Dodatkowo układ SEAT



Drive Profile pozwala dostosować styl prowadzenia auta do własnych upodobań i charakteru jazdy. Dużym pokrętelem na tunelu środkowym wybiera się tryby jazdy. Można dostroić: czułość reakcji silnika na gaz, siłę wspomagania kierownicy, pracę ESP.

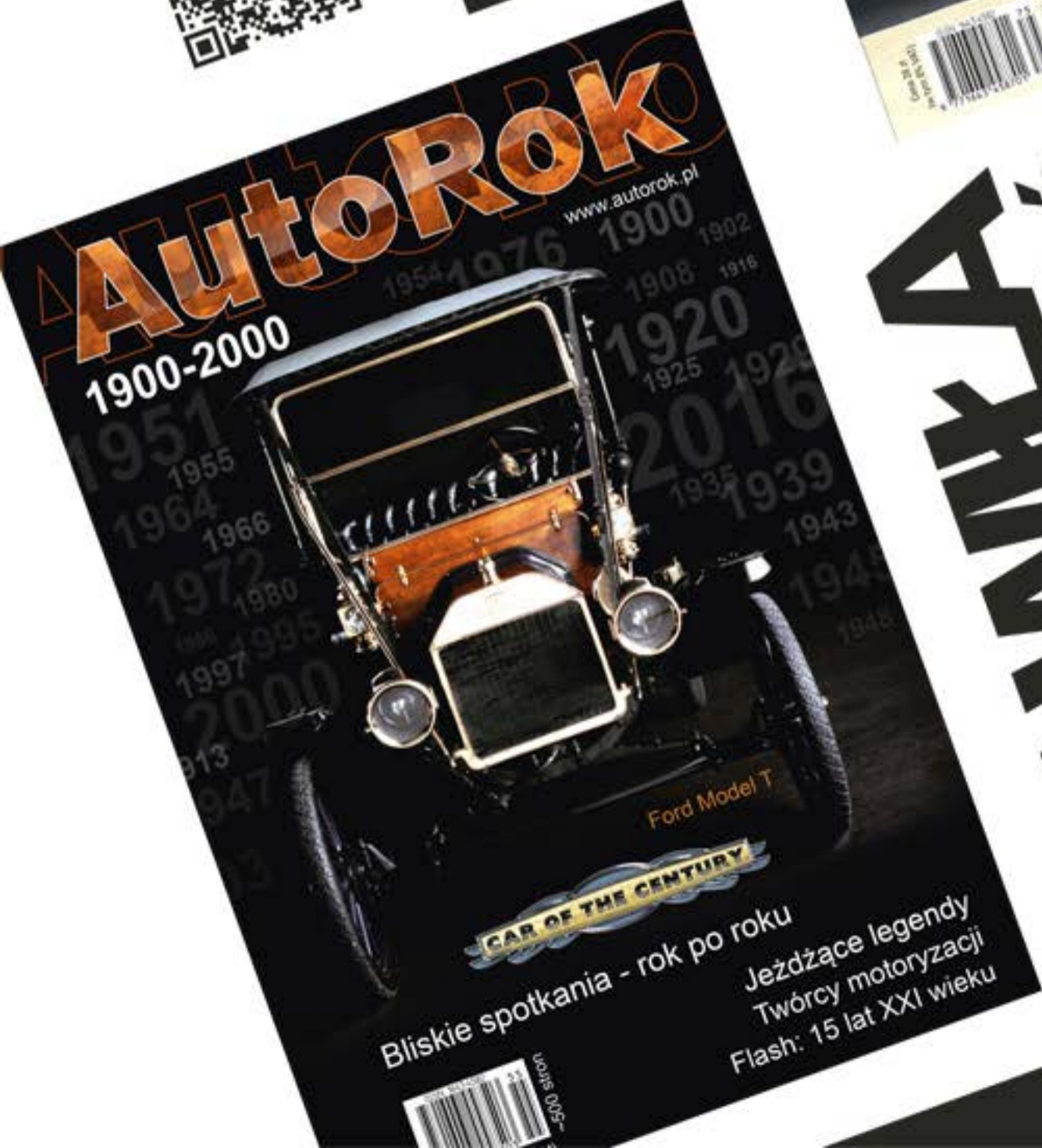
Do dyspozycji kierowcy są również liczni asystenci. Traffic Jam Assist jest niezależny w ruchu miejskim - podczas jazdy system →→

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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



Lynk&Co  
Z wizytą u Zagato  
Swinicar Spider



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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
www.autorok.pl



automatycznie przyspiesza i hamuje, a powyżej 60 km/h pomaga utrzymać prędkość i zapobiega zmianie pasa ruchu. Kolejna funkcja – Emergency Assist – w przypadku utraty świadomości przez kierowcę wysyła dźwiękowe ostrzeżenie, a następnie zaczyna pulsacyjnie hamować. Jeśli system nadal nie wykryje aktywności kierowcy, zatrzymuje pojazd. Dodatkowo nowego SEAT-a wyposażono w system kamer 360°, zapewniający pełny widok dookoła samochodu, w tym z lotu ptaka. Natomiast dzięki programowi Park Assist samochód parkuje praktycznie sam. Kierowcy pozostaje jedynie kontrola hamulca i gazu (oraz sprzęgła w przypadku przekładni manualnych). Jest również do dyspozycji kierowcy system monitorowania pojazdów w martwym polu. Ponadto Ateca oferuje w standardzie pełne światła LED.

### Jak się jeździ Ateką?

Sztywne zestrojenie i bezpośredni układ kierowniczy dają radość z jazdy na każdej drodze. Ateca jest zwinna, zupełnie nie odczuwa się

tak wysokiego środka ciężkości. Dwulitrowy diesel energicznie zabiera się do pracy i doskonale spisuje się, zwłaszcza przy wyższych obrotach. Dzięki napędowi 4Drive, nie ma problemu z dynamicznym ruszeniem nawet na mokrej nawierzchni. Od 0 do 100 km/h Ateca przyspiesza w 8,6 sek (przy mocy silnika 150 KM). A do wyboru jest jeszcze wersja z silnikiem o mocy 190 KM i przekładnią DSG. W naszym testowym egzemplarzu ręczna skrzynia spisywała się doskonale, a praca krótkim i precyzyjnym lewarkiem nie budziła zastrzeżeń. Sześć przełożeń wystarcza też do oszczędnej jazdy: średnio 5,8 l/100 km to zupełnie dobry wynik jak na 2-litrowy motor, duży i ciężki samochód oraz napęd 4x4.

SEAT Ateca wjechał na motoryzacyjny rynek. Podoba mi się hiszpański design, dobrej jakości wykończenie wnętrza, dopracowane detale oraz liczne rozwiązania technologiczne. W aucie nie brakuje również rozwiązań usprawniających pracę kierowcy. ■

# Opel wraca do Europy



TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIE: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

Tuż przed genewskim Motor Show, podczas specjalnej konferencji prasowej w Paryżu, oficjalnie ogłoszono, że General Motors sprzedaje francuskiemu koncernowi PSA Peugeot-Citroen markę Opel/Vauxhall wraz z wszystkimi zakładami produkującymi te samochody.

**K**ontrakt opiewa na łączną kwotę 2,3 mld euro. W ten sposób po 88 latach Opel stał się ponownie europejską marką, ale nadal niekoniecznie niemiecką... No właśnie, marka Opel należała od 1929 roku do amerykańskiego giganta motoryzacyjnego General Motors. Ale czy w przeciętnym odbiorze Ople

były amerykańskimi czy niemieckimi autami? Wydaje mi się, że wyniki ulicznej sondy z dużą przewagą wskazałyby na niemiecki rodowód samochodów... A Rolls-Royce? Oczywiście, to samochód brytyjski uzna większość, nie zdając sobie sprawy, że ta słynna marka już w 1998 roku stała się własnością Volkswagena, a od





**W czasie genwskiego salonu motoryzacyjnego Opel, jak gdyby nigdy nic prezentował swoje najnowsze modele.. Na fotografii - Crossland X, najnowszy SUV Opla...**

2003 należy do BMW. Podobnych przykładów znajdzie się jeszcze więcej. W przypadku (obecnie) francuskiego Opla pojawia się jednak wiele pytań, na które odpowiedzi przyjdą dopiero po wielu miesiącach.

Najważniejsze z nich to status marki i samochodów Opel wewnątrz koncernu PSA Peugeot-Citroen, który przecież od lat konkurował swoimi produktami z Oplem właśnie. I to dokładnie w tych samych lub podobnych segmentach rynkowych. Na ile Opel pozostanie w miarę niezależny jeśli chodzi o ośrodki badawczo-rozwojowe, projektowanie concept-carów, itp. Trzeba tutaj pamiętać, że Opel był „filia” GM na Europę, a więc nie konkurował na tym rynku z innymi własnymi markami. Natomiast teraz sytuacja uległa zasadniczej zmianie.

Przede wszystkim GM będzie miał powody i motywację, by powrócić do Europy z samochodami marki Chevrolet. Z drugiej strony zakładam, że Francuzi wysyłając za ocean ponad 2 miliardy euro mają jakąś konkretną wizję przy-

szłości tej marki. My możemy zgadywać, jaką? Możliwości jest kilka – na przykład PSA wykorzysta („wysie”) technologicznie cały dostępny dzięki transakcji potencjał Opla i zmarginalizuje go. Innym pomysłem może być wyspecjalizowanie Opla w produkcji aut bardzo konkretnych segmentów. Proszę pamiętać, że amerykańska technologia pojazdów elektrycznych zawarta np. w modelu Ampera trafiła teraz do PSA. Trwa obecnie salon samochodowy w Genewie, gdzie swoje premiery prezentuje Opel jeszcze pod szyldem GM. Co teraz z tymi projektami? A może połączony potencjał PSA i Opla wykorzysta wspólne płyty podłogowe, silniki i mnóstwo innych, także drobnych części i podzespołów.

Przyszłość marki to jedno, ale co będzie z fabrykami Opla, a zwłaszcza tą w Gliwicach? Około 4 tysięcy polskich pracowników tych zakładów, od chwili ogłoszenia sfinalizowania transakcji, nie ma spokojnych snów. Dopóki Astra ma świetne wyniki sprzedaży, nie mają większych powodów do zmartwienia, ale to może się szybko zmienić. Niestety, może się włączyć tutaj czynnik polityczny. Otóż dużym udziałowcem koncernu PSA jest państwo francuskie, które posiada także sporo do powiedzenia w firmie Airbus Helicopters produkującej śmigłowce Caracal. A kontrakt na ich dostarczenie został, w październiku ubiegłego roku przez stronę polską zerwany w stylu, który Francuzom nie mógł się podobać... Pomijając te spekulacje, warto przypomnieć, że PSA ma własny, olbrzymi potencjał produkcyjny. Dodatkowe włączenie w swe struktury trzech zakładów Opla w Niemczech, dwóch w Wlk. Brytanii oraz po jednym z Polsce, Hiszpanii i Rosji wydaje się być bardzo odważnym i nie pozbawionym ryzyka przedsięwzięciem. ■

# Mały? Polski? Elektryczny?

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA  
ZDJĘCIE: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kiedyś mieliśmy „malucha”, czyli auto dla każdego Polaka. Teraz rządzący marzą, aby powstał „maluch” na miarę naszych czasów, czyli mały samochód napędzany energią elektryczną.

**13** marca ogłoszono konkurs na projekt takiego małego pojazdu. Zacząć ma się od projektu karoserii, a skończyć na seryjnie produkowanym samochodzie.

– *Takie są, oczywiście, nasze marzenia* – mówi Dyrektor Zarządzający ElectroMobility Poland Krzysztof Kowalczyk – *ale nie dajemy gwarancji, że to się*

*uda. Niemniej bardzo w to wierzymy, dlatego działamy i ruszamy z tym konkursem.*

ElectroMobility Poland S.A., to powołana w październiku 2016 r. przez cztery polskie koncerny energetyczne: PGE Polska Grupa Energetyczna S.A., Energa S.A., Enea S.A. oraz Tauron Polska



Energia S.A. spółka, która ma się zająć konkursem i dalszymi pracami, związanymi z powstaniem małego pojazdu elektrycznego, produkowanego na szeroką skalę w Polsce. Każda z firm ma równe udziały. W ramach projektu jest także m.in. powstanie do 2020 r. 6 tys. miejsc ładowania pojazdów elektrycznych.

Minister Energii, Krzysztof Tchórzewski, zwrócił uwagę, że mały, miejski samochód elektryczny, produkowany w Polsce, oparty na polskiej myśli technicznej to dla polskiego rynku motoryzacyjnego wyzwanie: – *Jako Ministerstwo Energii wspieramy rozwój elektromobilności w Polsce, tworzymy warunki do tego, żeby polscy przedsiębiorcy działający w tym sektorze mogli z powodzeniem konkurować z europejskimi. Oczywiście to czy taki pojazd będzie w Polsce produkowany ostatecznie zweryfikuje rynek. Pewne jest, że to wyzwanie musimy i chcemy podjąć. Jestem przekonany, że nasze przedsięwzięcie odniesie sukces.*

Podczas spotkania inauguracyjnego dla mediów, wiceminister energii Michał Kurtyka, zaprezentował podażową stronę Planu rozwoju Elektromobilności: – *Rewolucja na rynku pojazdów, której jesteśmy świadkami, to szansa dla nowych podmiotów na rzucenie rękawicy dużym firmom. Mamy przykłady, że jest to możliwe. Opracowaliśmy w Ministerstwie Energii pakiet rozwiązań, który ma pomóc polskim firmom zbudować swoją pozycję na rynku, którego ramy dopiero się budują.*

Adresatami konkursu są osoby zawodowo zajmujące się szeroko rozumianym projektowaniem lub designem. Projekty nowoczesnego, miejskiego samochodu ekologicznego powinny z jednej strony uwzględniać najnowsze trendy stylizacyjno-konstrukcyjne oraz wpisywać się w koncepcję zintegrowanej komunikacji miejskiej, a jednocześnie oczekujemy, że zgłoszenia konkursowe będą uwzględniać specyfikę potrzeb polskich odbiorców - mówi Krzysztof Kowalczyk.

Planowana droga do polskiego samochodu elektrycznego składać się będzie z czterech kroków:

1. Konkurs na karoserię (połowa roku 2017) - profesjonalne jury wyłoni 5 wizualizacji, które posłużą do budowy prototypu. Każdy z 5 laureatów otrzyma po 50 tys. zł nagrody.

2. Konkurs na prototyp (wiosna 2018 r.) - na podstawie 5 zwycięskich koncepcji z pierwszego etapu, kolejny konkurs wyłoni jeżdżące prototypy, a każdy spełniający minimalne wymagania otrzyma nagrodę w wysokości 100 tys. zł.

3. Krótka seria i homologacja (2018 r. plus) - uzyskanie dopuszczenia do ruchu, wyprodukowanie i przetestowanie krótkich serii pojazdów. Najlepiej ocenione przejdą procedurę homologacyjną i będą wyprodukowane w krótkiej serii (do 100 egz. łącznie).

4. Produkcja seryjna - wybór modelu, który będzie przedmiotem komercjalizacji oraz rozpoczęcie produkcji.

– *Na etapie jeżdżących prototypów, na najlepszy projekt ma głosować publiczność. Chcielibyśmy w ten sposób poznać gusta i oczekiwania Polaków w odniesieniu do auta miejskiego, którym chcieliby się poruszać w niedalekiej przyszłości - tłumaczy zamiary Minister Tchórzewski.*

Biorąc pod uwagę fakt, że jak na razie nikt na produkcji samochodów elektrycznych nie zarabia, trudno jest patrzeć optymistycznie na ten projekt. Ile miałby taki samochód kosztować? Kto do tego dołoży? My wszyscy? W imię czego? Jak na razie ponad 90 % energii elektrycznej pozyskujemy z węgla kamiennego i to przy dużej emisji CO<sub>2</sub>. Trudno więc mówić o faktycznej ochronie środowiska, raczej o propagandowym projekcie. Podczas spotkania bagatelizowano takie zagadnienia, jak salony sprzedaży i serwisu, profesjonalne testy prototypów i inne zagadnienia towarzyszące wprowadzeniu zupełnie nowego samochodu na rynek. Dużą rolę mają odegrać ITS i PIMOT. Ale przecież i te instytucje cudotwórcami nie są i pewnych zagadnień nie przeskoczą. Już nie tacy próbowali i nie tacy auta elektryczne produkują. Za jaką cenę...? To pilnie strzeżona tajemnica każdego z nich. Może więc, zamiast szafować wizjami przyszłości i patriotyzmem (polski samochód elektryczny), lepiej byłoby te środki przeznaczyć na rozwój infrastruktury (stacje ładowania) i stworzenie faktycznych i kuszących przywilejów dla właścicieli już jeżdżących pojazdów elektrycznych znanych marek... ■

# Fotorelacja z Genewy

ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

Po raz pierwszy pokaz samochodowy w Genewie odbył się w roku 1905. Od roku 1924 Salony Genewskie mają charakter cykliczny. Wystawa z roku 1924 miała charakter pokazu pod gołym niebem – na śródmiejskim skwerze Plainpalais.





HONDA

NISSAN

270 km  
100% Electric  
Now.

Międzynarodowe Salony Automobilowe w Genewie mieszczą się teraz w wielkim pałacu wystawowym Palexpo tuż obok genewskiego portu lotniczego. Można tam pod jednym dachem podziwiać setki wspaniałych kreacji. Tegoroczny 87. Geneva International Motor Show zgromadził blisko 200 marek, przedstawiono prawie setkę premier światowych i europejskich. Fotografia według subiektywnego wyboru prezentują najciekawsze samochody.















# 5965

INFORMACJA PRASOWA

Rok po długo oczekiwanym i pełnym sukcesu powrocie Hondy Africa Twin, legenda zdobyła kolejne szczyty, osiągając rekordową wysokość powyżej poziomu morza na dwucylindrowym motocyklu.

Do bicia rekordu posłużył najwyższy na świecie aktywny wulkan, Nevado Ojos del Salado, usytuowany pomiędzy Argentyną a Chile. Pięciu jeźdźców na Hondach Africa Twin pilotował Fabio Mossini, mistrz klasy enduro z zespołu wyścigowego Honda Sud America. Fabio został również wytypowany do wyznaczenia nowego punktu orientacyjnego, zanim dalszą drogę powstrzymała pokrywa dwóch metrów śniegu. Honda Africa Twin wjechała na rekordową wysokość 5965 metrów nad poziom morza.

Po pięciu dniach aklimatyzacji międzynarodowy zespół dokonał rekordowego wjazdu w ciągu 24 godzin. Do bicia rekordu użyto standardową wersję Hondy Africa Twin, wyposażoną dodatkowo w wydech Termignoni, zmienione zębatki, nowe opony Metzeler MC360TM oraz zestaw oryginalnych akcesoriów Hondy. Trasa prowadziła przez obszary z temperaturą powietrza dochodzącą do minus 5 stopni Celsjusza, przez uszkodzony asfalt, żwir, błoto, piach oraz odcinek znany jako „penitentes” (pokutnicy). Przedsięwzięcie miało wykazać, że Honda Africa Twin jest najlepszym motocyklem off-road w swojej klasie.





## 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](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: [m.rutkowski@motopress-media.pl](mailto:m.rutkowski@motopress-media.pl)

# Czarne i okrągłe

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Co rok wiosną wszystkie tytuły motoryzacyjne podejmują temat opon. Tak jest w Polsce od ćwierć wieku, od czasu kiedy nauczyliśmy się na zimę zakładać ogumienie lepsze na śliskich i śnieżnych nawierzchniach, aby wiosną zakładać opony letnie.

Producenci dwa razy w roku organizują konferencje prasowe, w czasie których pokazują na czym mają zamiar zarabiać. Jesienią, oczywiście, opony zimowe, wczesną wiosną opowieści o oponach letnich. Zawsze opowieści są długie i bardzo fachowe. Dużo jest o bezpieczeństwie; drodze hamowania na suchej i mokrej nawierzchni, trzymaniu bocznym, aquaplaningu, odprowadzaniu wody, oporach toczenia, indeksach prędkości, o konstrukcji osnowy, albo o kształcie lamelki, która o 3,2% poprawia skuteczność czegoś tam. Specjalistyczne media publikują sążniste raporty z testów opon różnych producentów. Sprawdzane są różne parametry prezentowane w tabelkach i na kolorowych wykresach. Czytelnicy informowani są, że jedne opony są wyraźnie lepsze od innych w próbie

hamowania, ale z kolei w pomiarach głośności jest już całkiem inaczej. Kilkuprocentowe różnice na wykresach często przedstawiane są jako przepaść. Co z tego wszystkiego wynika? Ano to, że ktoś się napracował, najeździł, naliczył i namierzył i wszystkie te czynności mozolnie opisał i narysował.



Kiedy przychodzi czas wymiany zużytych opon na nowe, klienci kierują się najczęściej opinią sprzedawcy, radami publikowanymi na dziesiątkach forów internetowych i ceną. Ważne jest też bezpieczeństwo, czyli przekonanie o tym, że konkretny produkt zapewnia dobre prowadzenie i hamowanie w każdych warunkach, że opony będą ciche, że zapewnią mniejsze zużycie paliwa, że będą służyły długo. No i lepiej, żeby były niebyt drogie. Ale takich opon nie ma. Gdyby były, to w sporcie samochodowym nie trzeba by dobierać ogumienia zależnie od temperatury, profilu drogi czy toru, deszczu lub

słońca, rodzaju nawierzchni... Konstrukcja opon jest sztuką kompromisu, a raczej szeregu kompromisów. Producenci przyjmują różne rozwiązania; jedni kosztem głośności zyskują mniejsze opory toczenia, lepszą przyczepność na gładkich i suchych asfaltach tracąc trwałość, i tak dalej. Różnice nie są duże, technologie komponowania mieszanki czy konstrukcja opony są powszechnie znane. Tajemnicą jest uzyskanie możliwie najlepszych własności opon przy zachowaniu akceptowalnych kosztów produkcji. I to jest dopiero sztuka kompromisu.

Z punktu widzenia użytkownika najważniejsze jest to, aby ogumienie służyło długo i gwarantowało odpowiedni poziom pewności prowadzenia auta. Kluczowy jest samochód i jego sposób eksploatacji. Jeśli właściciel, na przykład pickupa, jeździ nim po leśnych duktach, podmokłych łąkach czy polnych drogach, to oczywisty jest wybór specjalistycznych opon terenowych. Marnie sprawdzą się na asfaltach, niekoniecznie na zlodowaciałych połaciach, za to w piachu, błocie i ciężkim śniegu będą znakomite. Ten sam samochód z oponami letnimi ugrzeźnie jak tylko zjedzie z drogi, za to bezpieczeństwo na suchych asfaltach i komfort jazdy będą nieporównanie wyższe. Powyższy przykład dobrze ilustruje regułę, polegającą na tym, że do określonych zadań należy dobrać właściwe środki. Opony wielosezonne sprawdzą się u przytłaczającej większości kierowców jeżdżących w mieście i po drogach asfaltowych. Dobór najbardziej odpowiednich opon do samochodu i sposobu jego eksploatacji jest naprawdę ważny. Przecież od niewielkiej powierzchni styku opony z nawierzchnią drogi zależy pewność prowadzenia samochodu na zakrętach czy skuteczność hamowania.

Czym zatem kierować się przy wyborze ogumienia? Logiką i zdrowym rozsądkiem. Oraz wiedzą... specjalistów. Internetowi należy wierzyć umiarkowanie, „wujek Google” nie zawsze skieruje nas do właściwego źródła. Bardzo dobrze doradzą mechanicy w warsztacie

wulkanizacyjnym, trzeba tylko zawsze pytać „dlaczego?”. Dlaczego polecają tego, a nie innego producenta? Dlaczego ten właśnie, a nie inny model? Ile to kosztuje i dlaczego tak drogo?

W dobrze pojętym własnym interesie, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jazdy, jak i dla trwałości opon, należy o ogumienie dbać. Pozornie wiele nie można zrobić, ale to tylko pozornie. Można uszkodzić opony wjeżdżając na krawężnik czy jadąc po ostrych kamieniach. Widoczne uszkodzenia w większości przypadków dyskwalifikują oponę; bywa że oznacza to wymianę obu opon – na kołach jednej osi należy montować identyczne ogumienie i zbliżonym stopniu zużycia bieżnika. Ważne jest ciśnienie powietrza, które zawsze powinno być zgodne z zaleceniami producenta. W samochodach sprzedawanych w Unii Europejskiej od listopada 2014 roku obowiązkowo montowany jest TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), w USA takie prawo obowiązuje od roku 2007. System ma wyřęcać kierowcę w regularnej kontroli ciśnienia powietrza w oponach, i rzeczywiście wyřęca. Przy okazji jednak rosną koszty wszelkich prac wulkanizacyjnych. Niezależnie jednak od automatycznej kontroli ciśnienia warto mieć (i używać) dobry manometr. Przepisy prawa wyraźnie określają, że eksploatacja opon z bieżnikiem niższym niż

1,5 mm jest zakazana. Jednak praktyka wskazuje, że bieżnik o wysokości mniejszej niż 3 mm w deszczu nie gwarantuje bezpiecznej jazdy. Opony zimowe jeszcze szybciej tracą swoje parametry.

Najlepsze opony, staranność w ich eksploatacji i odpowiednie ciśnienie nie zdadzą się na wiele, jeśli kierowcy zabraknie wyobraźni, myślenia i umiejętności. I tak naprawdę to jest najlepsza odpowiedź na pytanie, czy opony mają być sezonowe, czy wielosezonne. ■





# Celem obrona i atak...

OPR: MACIEJ RZOŃCA

Michał Broniszewski, ubiegłoroczny czterokrotny mistrz serii Blancpain rozpoczął sezon 2017 od dwudniowej sesji testowej na torze Paul Ricard, które odbyły się w dniach 13-14 marca.

**W**arszawski kierowca, który ponownie planuje starty w seriach Sprint i Endurance, testował na tym francuskim torze zupełnie nowy egzemplarz Ferrari 488 GT3 przygotowany przez szwajcarski zespół Kessel Racing, z którym polski kierowca związany jest od ponad 10 lat, czyli od początku swej sportowej kariery...

– Bardzo się cieszę, że po długich tygodniach rozmów z potencjalnymi partnerami i analizie wielu możliwości mogę przedstawić polskim kibicom plany na sezon 2017 – powiedział Michał Broniszewski – Postanowiłem pozostać w tym roku w dobrze mi znanej serii Blancpain i skupić się na obronie tytułów mistrzowskich w seriach Endurance i Sprint, zdobytych w ubiegłym roku w klasie Pro Am. Zapowiada się bardzo interesujący i trudny sezon, a konkurencja będzie jeszcze mocniejsza, niż przed rokiem – dodał nasz kierowca. Bardzo groźne będą takie zespoły, jak AKKA korzystający z Mercedesa GT3 i Gulf wystawiający Aston Martina. Ferrari posta-



# 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 Mezyk +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



**KESSEL**  
RACING WITH FERRARI

nowiło położyć jeszcze większy nacisk na serię Blancpain z uwagi na jej rosnący prestiż i znaczenie. W klasie Pro włoska marka wystawi w całym sezonie trzy samochody obsadzone profesjonalnymi kierowcami.

Podczas testów na torze Paul Ricard zaprezentowany został samochód Broniszewskiego na pierwszy rzut oka przypominający pojazd zeszłoroczny. Jest on jednak, według kierowcy, jeszcze bardziej dopracowany, co podkreślone zostało nowymi srebrno-czerwonymi barwami. Mają one też

sprawić lepszą rozpoznawalność pojazdu podczas zawodów.

– Moimi partnerami w serii Endurance będą Andrea Rizzoli, z którym jeździłem już w zeszłym roku oraz nowy w naszej załodze, ale bardzo doświadczony kierowca

Matteo Cressoni, który startował już wcześniej w barwach zespołu Kessel Racing – mówi Michał Broniszewski. – Ma on na swym koncie między innymi starty w Mistrzostwach Świata Endurance czyli WEC, a także w European Le Mans Series. W serii Sprint powalczę o obronę tytułu mistrzowskiego w parze z Giacomo Piccinim. Znamy się od lat i bardzo dobrze nam się razem jeździ. Aspiracje na ten sezon są bardzo wysokie. Jednak obrona tytułów mistrzowskich to wielkie wyzwanie, o wiele trudniejsze, niż ich zdobycie w 2016 roku – zakończył kierowca. ■

### Kalendarz serii Blancpain GT

01-02 kwietnia  
22-23 kwietnia  
06-07 maja  
13-14 maja  
02-04 czerwca  
23-24 czerwca  
27-30 lipca  
25-27 sierpnia  
15-17 września  
30 września

tor Misano (Włochy)  
tor Monza (Włochy)  
tor Brands Hatch (GB)  
tor Silverstone (GB)  
tor Zolder (Belgia)  
tor Paul Ricard (Francja)  
Total 24 Hours of Spa  
Hungaroring (Węgry)  
Nurburgring (Niemcy)  
Barcelona (Hiszpania)



# **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](http://powerfactory.waw.pl)

[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)

# CZARNA ROZPACZ

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Wiosna idzie, słońko świeci, Walentynki i Dzień Kobiet za nami, a ja coraz częściej mam ochotę na weekendowy wypad za miasto moim kochanym autkiem.

Wiem, wiem zbliża się nieuchronnie czas na wymianę opon. No i tu, jak zwykle, zaczyna się moja osobista, czarna rozpacz. Bo w pierwszej kolejności trzeba opony po prostu mieć. No a żeby je mieć, to trzeba je zwyczajnie kupić. I tu dopiero zaczyna się prawdziwa jazda bez trzymanki. Ładne buty, to ja wypatrzę z kosmosu, wzrok mi się wówczas wyostrza, a spostrzegawczość jest na najwyższym poziomie! Teoretycznie nie powinnam się martwić, bo mój osobisty kierowca już miesiąc temu zapowiedział zmianę opon, ale póki co cisza... Trochę mnie to martwi, co ta cisza oznacza? Ale skoro powiedział, że tym się zajmie, to znaczy, że to zrobi i co miesiąc nie muszę za nim chodzić i się przypominać.

Wiem, opony to ważny temat. Dla auta oznacza dokładnie to samo, co idealnie dobrane buty do kreacji! Osobisty kierowca póki co milczy, więc postanowiłam rozpoznać rynek i z zapałem ruszam do dzieła. Czytam, przeglądam i słucham. Bo moje autko musi mieć najlepszy komplecik! Solidny, bezpieczny i idealnie dopasowany. Już po wstępnych lekturach zauważyłam, że temat jest rozległy i niezupełnie prosty. Cóż, to nie zakup butów, które przecież wystarczy wypatrzyć, przymierzyć i kupić. Z oponami jest inaczej. Bo niby jakie parametry mam dopasować do mojej cudnej maszyny? Chcę zabłysnąć wiedzą i intelektem, nie poddam się. Doczytam,

doszkolę się i będę wszystko wiedziała. Zaczęłam zatem od internetu i artykułów branżowych. A tam, same cuda. No, z rozmiarem jest jeszcze

łatwo, a i owszem ogarniam, ale czym jest już indeks nośności i prędkości, to niech zgłębia ktoś inny. A co oznaczają te znaczki? Toż to jak naskalne pismo obrazkowe Inków. Nie powiem, temat interesujący i zarazem bardzo rozległy! Upatrzyłam, moim zdaniem, idealnie pasujący zestaw do mojego

auta, ładne są, okrągłe, czarne. Sukces jest już blisko: zakup. i w drogę ku przygodzie... Ale jednak poczekam na osobistego kierowcę, jak powiedział, że zrobi, to zrobi... A jeśli nie zrobi, to sama to załatwię. Bo już wiem, że

ważny jest nie tylko rozmiar, indeks prędkości, nośności, ale również wyważenie kół oraz siła z jaką będą przykręcone. A do tego potrzebny jest klucz. Tak kochane, nie byle jaki klucz, ale specjalny klucz dynamometryczny. I nie każdy go posiada...

P. S.

Zalecenia od Marzeny:

Drogie dziewczyny, pamiętajmy o oponach! To gwarancja bezpieczeństwa, jakości i komfortu jazdy. Temat załatwi nam każdy punkt wymiany opon, każdy serwis, a także dealer, u którego kupiłyście auto. Pamiętajcie o oponach i wyważeniu kół. To one z Wami pokonują tysiące kilometrów, zatem muszą gwarantować bezpieczeństwo dla Was i Waszych rodzin! ■





# Finisz Winter Cup

W drugą niedzielę marca odbyła się czwarta runda serialu amatorskiego ścigania pod nazwą Motul Królewski Winter Cup. W każdej z imprez startowało ponad stu kierowców, niektórzy z pilotami.

**O**tym, że kwalifikowany sport samochodowy znalazł się w ślepej uliczce, wiadomo. Horrendalne koszty wyczynowych samochodów i odpowiedniego przygotowania zawodników do wyścigów, rajdów czy rallycrossu praktycznie wykluczyły większość

utalentowanych osób. Czasy, gdy w mistrzostwach krajowych można było startować niemal seryjnym samochodem z realnymi szansami na wysokie lokaty dawno minęły. Dziś samochód, który dawałby szanse rywalizacji o zwycięstwa w imprezach o randze mistrzostw Pol-



ski, to co najmniej pół miliona złotych. Trzeba kilku lat intensywnych treningów, startów i testów, aby zawodnik osiągnął poziom profesjonalnego kierowcy wyczynowego. Mało kto może sobie pozwolić na luksus zajęcia się wyłącznie doskonaleniem sztuki sportowej jazdy. To główne powody, dla których w zawodach o randze mistrzostw Polski bierze udział niewielka grupa kierowców, natomiast w przeznaczonych dla amatorów rally-sprintach frekwencja przekracza możliwości organizatorów.

Cztery rundy serialu pod nazwą Winter Cup odbywały się na terenach Wyścigów Konnych na warszawskim Służewcu. Próby sportowe organizowane są w tym miejscu od wielu lat, tradycyjnie wytyczany jest odcinek specjalny →→





# Automobilklub Królewski







# Automobilkklub Królewski





# Automobilkklub Królewski





warszawskiej Barbórki. Przez lata w sąsiedztwie powstały osiedla i mieszkańcy zaczynają mieć dość niedziel wypełnionych głośnie pracą silników. I nie należy się dziwić, wszak po tygodniu pracy mają prawo w spokoju zasiąść do niedzielnego rosołu. A od rana do popołudnia po okolicy niesie się łoskot wolnych wydechów. Cztery, czasem pięć przejazdów ponad setki aut startujących co pół minuty... To jest, zwłaszcza dla ludzi niechętnych motoryzacji, mocno uciążliwe. Co prawda impreza jest przeznaczona dla amatorów, ale przynajmniej połowa uczestników dysponuje samochodami bardzo głośnymi. Może to doprowadzić do tego, że mieszkańcy okolicznych domów nie dopuszczą do organizowania zawodów w tym miejscu. A innych w Warszawie praktycznie nie ma. Tor testowy dawnej Fabryki Samochodów Osobowych również budzi oburzenie mieszkańców okolicznych osiedli. Dlatego kolejne tego rodzaju imprezy organizowane będą

tam, gdzie nie będą przeszkadzały tym, którzy pasji szybkiej jazdy samochodem nie podzielają.

Sport samochodowy przyciąga wielu młodych (i nie tylko) ludzi, dobrym przykładem są harcerze, o których pisaliśmy w poprzednim numerze. Realizują swoją pasję, cieszą się drobnymi zwycięstwami, uczą się techniki prowadzenia auta, samodzielnie je naprawiają i przygotowują. Stają się coraz lepszymi kierowcami. Jednak jest to – w skali kraju – zaledwie kilka, kilkanaście tysięcy osób, co wobec kilkunastu milionów posiadaczy praw jazdy jest liczbą znikomą. Niewiele osób czynnie zajmuje się tym sportem, nieco więcej kibicuje, przytłaczająca jednak większość uznaje ściganie się samochodem za rodzaj fanaberii. Fakt, że jest to fascynujące zajęcie nie budzi w powszechnej opinii zrozumienia. A torów samochodowych, służących do nauki i zabawy w sport mamy w Polsce, jak na lekarstwo... ■

# Wydarzenia i rocznice: luty 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Gwiazdor Herbie

Wiele razy pisaliśmy na naszych internetowych łamach o Volkswagencie Beetle, zwanym również Garbusem. Do tego modelu należy absolutny światowy rekord w liczbie wyprodukowanych egzemplarzy. To jeden z powodów, dzięki któ-



rym stał się ikoną motoryzacji na trwałe wpisując się w jej historię.

Niezwykłą popularność „Chrzaszczka” w kapitalny sposób wykorzystało Hollywood, a konkretnie studio filmowe Walta Disneya, czyniąc z tego auta głównego bohatera kilku produkcji. Pierwsza z nich miała premierę 13 marca 1969 roku i nosiła tytuł *The Love Bug* (polski tytuł „Kochany Chrabąszcz”).





Perłowo-biały Garbus ma numer startowy 53, jest samochodem wyścigowym i nosi imię Herbie. Przede wszystkim jednak ma własną duszę, serce i (czasem nawet złośliwą) osobowość, którą chętnie i często wpływa na otaczającą go rzeczywistość, a zwłaszcza na osobiste życie swego właściciela Jima Douglasa. Sympatyczna komedia dla całej rodziny odniosła duży sukces komercyjny zarabiając dla wytwórni - niemal pół wieku temu - ponad 51 mln dolarów.

Na kontynuację przygód charakternego Garbusa zdecydowano się po sześciu latach prezentując film „Herbie Rides Again” („Garbi znowu w trasie). Gdy i ta produkcja okazała się przebojem postanowiono dalej „wyciskać z tematu cytrynkę” i nakręcono dwa kolejne filmy – „Herbie Goes to Monte Carlo” („Chrabąszcz jednie do Monte Carlo” w 1977 roku oraz „Herbie Goes Bananas” w 1980.

Na tym jednak nie zakończono. W 2005 roku wszedł na ekrany film „Herbie: Fully Loaded” („Garbi – Super bryka”) z bardzo przyzwoitą obsadą w osobach Lindsay Lohan, Michaela Keatona czy Matta Dilon. Scenarzystom zgrabnie udało się

nawiązać do poprzednich produkcji, odświeżyć temat i zarobić kolejne miliony. Tym razem porzucony na złomowisku, rdzewiejący Herbi trafia w ręce dziewczyny marzącej o wyścigowej jeździe. Sprzeciwiający się temu ojciec kupuje „naszego” Garbusa będąc przekonany, że kupuje jej przestarzały, powolny samochód.

I tak, przez kino, niezwykła popularność Beetle'a została zwielokrotniona. Nie wiem, czy w uczynieniu tego auta bohaterem filmu(ów) maczali palce PR-owcy z VW? Nawet jeśli nie, to i tak powinni otrzymać solidne premie... ■



---

**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, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca,

---

**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: Grzegorz Chmielewski, Mirosław Rutkowski



**NAPISZ DO NAS:** [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)