

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 68, 22 marca 2017



Wszystkie współczesne samochody mają na pokładzie komputery. Od wielu lat sterują one pracą silników, monitorują skład spalin, niektóre sprawdzają, czy samochód jest w trakcie badania, czy normalnej eksploatacji i zależnie od tego regulują skład i ilość mieszanki paliwowej. Telemetria na bieżąco rejestruje sposób operowania pedałami przyspieszenia i hamulca, dobór przełożeń i prędkość jazdy. Komputery pilnują parametrów zawieszenia, ciśnienia w oponach, utrzymują zadaną prędkość i samochód na pasie ruchu. Reagują na poślizgi, pomagają ruszyć na wzniesieniu czy zatrzymać się przed przeszkodą. Podpowiadają w którą drogę skręcić. Standardem jest czytanie znaków drogowych, precyzyjna lokalizacja i zapisywanie przebytej drogi.



Mało, że komputery wiedzą wszystko o samochodzie i zachowaniach kierowcy, to jeszcze potrafią całą tę wiedzę zapisać, a także wybrane informacje wysłać. Gdzie wysyłają? Gdzieś. Wiedzą to same komputery i, oczywiście, twórcy aplikacji. A kto ma dostęp do informacji o tym gdzie i z jaką prędkością jechałem, gdzie gwałtownie przyspieszyłem, a gdzie jeszcze bardziej gwałtownie hamowałem? Producenci zapewniają, że nikt niepowołany do tych danych nie ma dostępu. Ha! Już idę w to uwierzyć.

Pan kupił samochód, który niespodziewanie odmówił współpracy. Nie ma znaczenia jakiej marki, bo mogło to się zdarzyć w każdym współczesnym samochodzie. Pan zadzwonił do "asystenta" pod numer podany przez dealera i poinformował, że auto stoi i ani zipnie. Zapytał, jakiej pomocy ma się spodziewać. Miła pani powiedziała, że oddzwoni. I rzeczywiście, kilka minut później oddzwoniła. Powiedziała, że wszystko jest OK, że zaszła jakaś pomyłka, samochód został zdalnie zmonitorowany i wszystko działa bez zarzutu. Może Pan jechać dalej. Pan usiłował się dowiedzieć, dlaczego auto stanęło, dopytywał się jedynie, że samochód był i jest w pełni sprawny.

Historię tę, jako dowód najlepszego wyboru marki i modelu, opowiedział mi właściciel tego samochodu. Bardzo był zdziwiony tym, że nie podzielałam jego entuzjazmu...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Prezentacje**

**Korando po retuszu – str. 4**

**As w rękawie - str. 8**

**Wizjonerski TREZOR - str. 12**



**Kalejdoskop**

**Staż-marzenie... - str. 14**

**Dealerskie Top 50 - str. 15**

**Rozmowa iAuto**

**Specjalista- str. - 16**



**Fotozagadka**

**Nagrody, Fotozagadka - str. 20**

**Sport**

**The Most Historic Grand Prix 2017 - str. 23**



**Babskie gadanie**

**Coś tu... pachnie? - str. 28**

**Kalendarium**

**Kalendarium - str. 29**



# Korando po retuszu



TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wśród nowości tegorocznego salonu samochodowego w Genewie znalazła się odświeżona wersja SsangYong Korando. Koreańska marka, należąca obecnie do indyjskiego giganta motoryzacyjnego Mahindra, od kilku lat pracowicie kreuje swój nowy, interesujący wizerunek.

Odświeżone Korando jest tego kolejnym przykładem.

**W** europejskich salonach sprzedaży SsangYonga nowe Korando pojawi się niedługo, czyli w drugim kwartale tego roku. Osobom, które nie były w Genewie pozostaje więc - na razie - oglądanie tego auta na fotografiach. I subiektywnej ocenie pozostawiam wygląd zewnętrzny tego auta. Mnie się podoba. Wygląda ciekawie, na pewno nowoczesnie i cał-

kiem przyzwoicie prezentuje się na tle podobnych samochodów w tej klasie. Pewnym plusem może być to, że potencjalny nabywca będzie jeździł w Polsce jeszcze nieco unikalnym autem...

Prezentację nowego Korando zaczęły nieco nietypowo. Producent proponuje klientom dwa, całkiem mocne, jednostki napędowe – turbodoła-



ma takich aspiracji. Producent deklaruje natomiast zużycie paliwa w tzw. cyklu mieszanym na poziomie nie więcej niż 6,9 l/100 km dla diesla oraz 8,5 l/100 km dla silnika benzynowego. Trzeba tutaj pamiętać, że są to maksymalne progi zużycia, które podwyższają wersje pojazdu z napędem na cztery koła oraz automatyczną skrzynią biegów (obie w opcji). Ale niezależnie od wyboru skrzyni, obie będą 6-biegowe.

Projektanci Korando adresują ten samochód do młodych rodzin, które wybierają aktywny styl życia. Stąd ich preferencja do oferowania użytkownikom maksymalnie dużej

dowanego diesla e-XDi z filtrem cząstek stałych, z normą Euro 6, o pojemności 2,2 litra i niezłej mocy 178 KM oraz 2-litrowy benzynowy silnik e-XGi 200 o mocy 149 KM. Jednak przy masie własnej na poziomie 1700-1800 kg byłoby nieprzyzwoitością oczekiwać sportowych osiągnięć dotyczących przyspieszenia. Ale też Korando nie

przeźreni wewnątrz, zarówno dla dorastających dzieci oraz zabieranego w podróż różnego rodzaju sprzętu sportowego.

Duży podziw budzi lista oferowanych funkcji i udogodnień. Korando może być w tym przypadku przykładem, jak zmieniła się motoryzacja w ostatnich latach – od prostego środka →→





transportu do wyrafinowanego pojazdu pełniącego także funkcję biura, centrum rozrywki, może nawet motelu...

W kierownicy umieszczono przyciski do sterowania systemem audio oraz tempomatem. Zegary o wysokiej przejrzystości mogą być przełączane w sześciu kolorach podświetlenia, w zależności od preferencji. Do wyboru klientów oddano 7-calowy wyświetlacz kolorowy z funkcją wyświetlania ekranu smartfona lub innego urządzenia przenośnego przy pomocy kabla HDMI lub 7-calowy system nawigacji TomTom: oba wspierają wyświetlanie obrazu z kamer, system głośnomówiący Bluetooth oraz mają możliwość podłączenia iPod'a.

Ważną innowacją jest wypo-

sażenie nowego Korando z tylną kamerą, co pozwala kierowcy monitorować "martwe punkty" podczas parkowania lub powolnej jazdy.

Ale zupełnie wspaniała jest lista wyposażenia auta – standardowa i opcjonalna. Z tym, że ta pierwsza bynajmniej nie jest krótka. Obejmuje ona m.in. 6-stopniową wspomaganą regulację wentylowanego fotela kierowcy, podgrzewane fotele z przodu i z tyłu, w pełni zautomatyzowaną klimatyzację z czujnikiem temperatury i cyfrowym wyświetlaczem. Dostępne są też m.in. przyciemniane szyby, stylowe relingi dachowe, aluminiowe felgi w rozmiarach 16, 17 lub 18 cali, światła LED do jazdy dziennej, diodowe kierunkowskazy

na lusterkach zewnętrznych, funkcja oszczędzania akumulatora, odmrażacz przednich wycieraczek czy podgrzewana kierownica.

Jeśli chodzi o systemy ochrony kierowców i pasażerów w przypadku kolizji, to Korando jak najbardziej spełnia tutaj światowe standardy nie tylko dotyczące poduszek powietrznych dla kierowcy, ale też poduszek i kurtyn dla pasażerów.

SsangYong Korando jest na pewno ciekawą alternatywą dla osób poszukujących auta w tym segmencie. Wygląda atrakcyjnie, wyposażenie też nie budzi zastrzeżeń. Niewątpliwie ważnym czynnikiem wyboru będą ceny, zapewne niewiele odbiegające od dotychczasowych na poprzednią wersję auta. ■

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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



# NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
[www.autorok.pl](http://www.autorok.pl)

# As w rękawie



HYUNDAI i20 Active

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ubiegłym roku Hyundai i20 pojawił się w nowych, sportowych szatach czyli w stylizowanej terenowo wersji Active. To najmniejszy crossover Hyundai. Po roku obecności na rynku można stwierdzić, że auto odniosło sukces. Nas także, bardzo miło, ten mały, koreański model zaskoczył.

**H**yundaiem i20 Active można podróżować i aktywnie wypoczywać – w tej roli zupełnie nieźle sobie radzi. Ale jako stylowy samochód miejski też nieźle się spisuje. Nowa

wersja – crossover, ma zwiększony prześwit o 20 mm, nadwozie szersze o 26 mm i dłuższe o 30 mm. Wygląda bardzo dobrze - dzięki osłonom na zderzakach, nadkolech i progach oraz atrakcyjnych,

17-calowych felgach ze stopów metali lekkich. Terenowy wygląd podkreślają wyraziste listwy i progi łączące się z wydatnymi nadkolami. Uwagę przyciągają również srebrne relingi dachowe,





będące nie tylko elementem stylistycznym, ale także praktycznym. Ciekawą opcją oferowaną tylko

w wersji i20 Active jest atrakcyjny niebieski kolor lakieru nadwozia Morning Blue.



Co jeszcze zasługuje w tym aucie na szczególną uwagę? Nowoczesna, czyli mała, ale mocna, 3-cylindrowa jednostka napędowa, z doładowaniem, o mocy 120 koni mechanicznych. Papierowe dane: 10,4 sekundy do setki, 172 niutonometry maksymalnego momentu obrotowego i 183 km/h prędkości maksymalnej wyglądają gorzej niż subiektywne odczucia. Hyundai wyposażony w ten silnik jest wystarczająco dynamiczny. Jest w miarę elastyczny, lubi wysokie obroty. Przyjemność z jazdy tym małym crossoverem zwiększa precyzyjna, świetnie zestopniowana, sześciobiegowa, manualna przekładnia, o krótkich przełożeniach. Praca silnika jest we wnętrzu samochodu mało dokuczliwa, a oddziaływanie napędu na układ kierowniczy prawie nieodczuwalne. Mały Hyundai jest dość oszczędny. Średnie, rzeczywiste zużycie paliwa wynosi około 5,8 l/100 km (producent podaje zużycie w cyklu mieszanym 4,3 l). Szeroki rozstaw osi oraz usztywnione zawieszenie sprawia, że i20 prowadzi się stabilnie i pewnie. Sprawny układ napędowy, zwiększony prześwit i łatwość manewrowania (średnica zawracania 10,2 m) sprawiają, że nie tylko wielkomiejskie drogi i zaułki miast są naturalnym środowiskiem tego koreańskiego malucha, ale i na szutrowych odcinkach auto sobie poradzi. Dzięki precyzyjnemu wspomaganie układu kierowniczego i niewielkiemu promieniowi skrętu, na wąskich i zatłoczonych ulicach bez trudu wykonujemy najbardziej karkołomne manewry.

Hyundai i20 Active zdobył popularność nie tylko atrakcyjną linią nadwozia. Przestronności i funkcjonalności wnętrza →→

## 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)

mogą mu pozazdrościć konkurenci. Z przodu jest sporo miejsca nad głową, z tyłu jedynie mali pasażerowie, np. dzieci, nie będą narzekać na brak przestrzeni. Duże przeszkłone powierzchnie zapewniają dobrą widoczność. Deska rozdzielcza jest czytelna, logiczna, z wyrazistymi otworami nawiewów powietrza. Jest trochę plastikowo, ale kolorowo. Kierownica obszyta miękką skórą ma przyciski do sterowania radiem, telefonem, tem-



peromatem i ogranicznikiem prędkości, a dwa gniazda 12V podświetlone niebieskim światłem mogą zasilić sprzęt o mocy do 180W. Nie zapomniano również o wyjściach: USB i AUX. Fotele kierowcy i pasażera są wygodne, nieco wyżej usytuowane, zapewniają bezpieczną i komfortową jazdę. Duże, szeroko otwierające się tylne drzwi i sporo miejsca na tylnej kanapie sprawiają, że wkładanie fotelika dziecięcego na tylne siedzenie nie wymaga wysiłku. Pojemność bagażnika zupełnie wystarcza na rodzinny wakacyjny

wyjazd; można zapakować np. wózek dziecięcy lub mały rowerek. Tylną, dzieloną asymetrycznie kanapę można złożyć, aby znacznie powiększyć przestrzeń bagażową. Pod podłogą jest jeszcze niewielki schowek, a w standardzie siatka mocująca zakupy lub niewielkie przedmioty.

Miło jest podróżować ze świadomością, że konstruktorzy i20 zadbali o bezpieczeństwo. Struktura nadwozia, strefy kontrolowanego zgniotu, sztywna kabina pasażerska chronią przed wypadkiem, zgodnie z obowiązującymi

dziś standardami. Do wyposażenia należy komplet poduszek powietrznych i kurtyn, aktywne zagłówki, napinacze przednich pasów bezpieczeństwa, najnowszej generacji układ ABS, układ kontroli stabilności ESP oraz elektroniczny układ rozdziału siły hamowania EBD. Koreański crossover posiada rzadko stosowane w autach segmentu B rozwiązanie, czyli system doświetlania zakrętów i system ułatwiający ruszanie pod górę HAC.

Hyundai i20 Active to auto atrakcyjne stylistycznie, z poprawnym zawieszeniem, oszczędnym silnikiem, przestronną kabiną, estetycznie wykończonym wnętrzem i wieloma funkcjonalnymi rozwiązaniami. To dobra propozycja dla tych, którzy chcą mieć nowoczesne auto miejskie, okazjonalnie wykorzystując je jako rodzinne. Podobnie, jak pozostałe modele z gamy i20, model Active został tak zaprojektowany i dopracowany w Europie, aby spełniać europejskie wymagania dotyczące jakości, wyposażenia i niezawodności. ■



# Wizjonerski TREZOR



TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tak zwane „uterenowione” kombi nie są niczym nowym. Pierwszym był amerykański AMC Eagle, wypuszczony na rynek w roku 1979. Łączył umiarkowane zdolności terenowe z komfortem normalnego samochodu osobowego.

**P**isaliśmy już na naszych łamach, że w przeddzień rozpoczęcia Geneva Motor Show ogłaszane są wyniki dziennikarskiego plebiscytu na Samochód Roku (Car Of The Year). Przypomnę, że tegoroczny tytuł przypadł Peugeotowi 3008.

Podczas tegoż salonu samochodowego przyznawany jest także - nie mniej ważny dla producentów - tytuł Concept Car Design of the Year. W tym przypadku w skład jury wchodzi osoby, które są wybitnymi specjalistami w dziedzinie wzornictwa, czyli 20 najśłynniejszych,

światowej klasy designerów samochodowych. Można więc przyjąć, że to konkurenci oceniają nawzajem swoje prace. Przykładowo, wśród tegorocznych jurorów znaleźli się m.in. szefowie zespołów designerskich Hyundai Motor Group (Peter Schreyer), Daimlera (Gor-



don Wagener) czy Fiat Chrysler Automotives (Ralph Gilles). Wydany werdykt brzmiał – tytuł Concept Car Design of the Year 2016 otrzymuje Renault TREZOR.

W tym roku rywalizacja była wyjątkowo zacięta – powiedział Guy Bird, redaktor Car

Design Review 4. Renault TREZOR, dwumiejscowy samochód GT z napędem elektrycznym na tylną oś, niskim zawieszeniem i wydłużoną maską silnika zdecydowanie podbił serca jury składającego się z profesjonalnych i bardzo wymagających projektantów

samochodowych! Jury podkreśliło niezwykle wyraziste zewnętrzne proporcje tego elektrycznego samochodu koncepcyjnego, elegancję wnętrza, jakość materiałów i ogólną spójność stylistyki wnętrza z nadwoziem. TREZOR jest pod każdym względem pięknym modelem i w pełni zasługuje na nagrodę Concept-Car of the Year 2016.

To prawdziwy zaszczyt, ponieważ ta nagroda została przyznana przez naszych kolegów po fachu, a są to eksperci, których bardzo trudno przekonać – powiedział Laurens van den Acker, dyrektor wzornictwa przemysłowego Grupy Renault. To jest wspaniała nagroda za kreatywność naszych projektantów. Z pewnością przyczyni się do jeszcze większej motywacji w dalszej pracy. ■



# Staż-marzenie dla przyszłych inżynierów

OPR: MACIEJ RZOŃCA

Wejście Polski w unijne struktury oraz powszechna nauka języków obcych (zwłaszcza angielskiego) otworzyło ogromne możliwości kariery dla naszych rodaków, także w branży motoryzacyjnej.

**P**rzykładem może być szef zespołu rajdowego Citroen Racing, Marek Nawarecki, jeden z głównych projektantów BMW Jacek Frohlich, Jacek Kaniewski pracujący przy projekcie Alfy Romeo MiTo oraz kilku modelach Ferrari czy pracujący od lat dla Forda (m. in. projekt Fiesta II) Tomasz Jara. Ta lista jest o wiele dłuższa i wypada tylko z tego cieszyć się oraz pogratulować tym osobom.

Chociażby w powyższym kontekście warto trzymać kciuki za młodych Polaków, studentów kierunków inżynierskich, którzy złożą swe aplikacje do INFINITI Engineering Academy 2017. To czwarta edycja programu, którego celem jest wyszukiwanie na całym świecie najlepszych i najbardziej błyskotliwych talentów inżynierskich (oczywiście w przemyśle samochodowym).

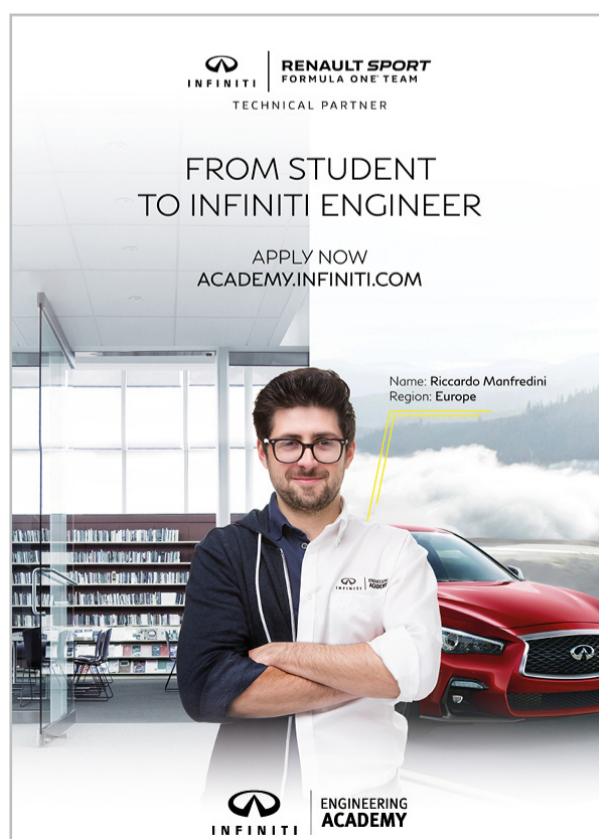
Zwycięzcy otrzymają unikalną możliwość odbycia 12-miesięcznego, pełnopłatnego stażu i pracy nad najnowocześniejszymi technologiami samochodowymi, a dzięki partnerstwu technicznemu i bliskiej współpracy INFINITI Motor Company oraz Renault Sport Formula One Team, także nad tymi stosowanymi w F1. Wielostopniowa procedura rekrutacyjna zacznie się od inżynierskiego testu ułożonego przez ekspertów od tworzenia zagadek technicznych z firmy Brilliant. Dziesięcioro z aplikują-

cych zostanie w lecie zaproszonych do finałowej rozgrywki o miejsce na stażu.

– *INFINITI Engineering Academy to wyjątkowa okazja dla młodych inżynierów o otwartych głowach, by zapoznać się z najlepszymi i najnowszymi technologiami inżynierskimi w motoryzacji i motosporcie* – powiedział Cyril Abiteboul, Managing Director Renault Sport Formula One™ Team. – *Pracujący z nami w Enstone, pełni pomysłów inżynierowie z Akademii stanowią ogromny potencjał, ponieważ wciąż wzmacniamy naszą techniczną bazę. Dlatego z niecierpliwością czekamy na grupę 2017.*

Miejsce, w którym rozpoczęli swe kariery poprzedni zwycięzcy, INFINITI Engineering Academy, jest najważniejszą techniczną inicjatywą rekrutacyjną dla Formula One Team. O szansach jakie daje, mówią przypadki wcześniejszych stażystów wyłonionych przez Akademię – inżynierów Williama Priesta i Daniela Sanhama, którzy bezpośrednio po stażu zapewnili sobie stałą pracę w INFINITI Motor Company oraz Renault Sport Formula One Team.

Wszystkie szczegóły dotyczące konkursu oraz składania aplikacji, której termin minie 20 maja można znaleźć na internetowej stronie [academy.infiniti.com](http://academy.infiniti.com). Poza tym, na stronie Infiniti Msport na portalach FB i Twitter można znaleźć przykłady zagadek technicznych, z którymi spotkają się kandydaci do tej Akademii. ■



# Dealerskie TOP50 za 2016 rok

OPR: MACIEJ RZOŃCA

15 marca 2017 r. opublikowana została lista Top50 największych polskich grup dealerskich i dealerów samochodów w 2016 roku. Zestawienie przygotowane zostało przez firmę doradcą DCG Dealer Consulting oraz Instytut Badania Rynku Motoryzacyjnego Samar. Listy takie są publikowane corocznie na wszystkich rozwiniętych rynkach dealerskich świata, m.in. w USA, Wielkiej Brytanii, Niemczech czy Włoszech. Na ich podstawie obliczany jest przede wszystkim wskaźnik konsolidacji rynku, czyli procentowa wielkość sprzedaży 50 największych firm w stosunku do całego rynku. I jeszcze jedna uwaga – w zestawieniach nie są uwzględniane salony należące do producentów samochodów.

W ub. roku w Polsce zarejestrowanych zostało 475,9 tys. nowych samochodów (osobowych i dostawczych), z czego 214,4 tys. sprzedanych zostało przez firmy znajdujące się na Top50. W porównaniu do 2015 roku oznacza to wzrost sprzedaży o 16,5%, a wśród dealerów z Top50 ten wzrost wyniósł 20,26%.

Prognozy na 2017 rok są jeszcze lepsze, gdyż w styczniu i lutym zarejestrowano w naszym kraju już 85 tys. samochodów osobowych i dostawczych, czyli blisko 15% więcej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Jeśli w kolejnych miesiącach utrzyma się taki wzrost, to istnieje bardzo realna szansa, że obecny rok będzie rokiem historycznym – polskim firmom dealerskim uda się przekroczyć 500 tysięcy aut sprzedanych w ciągu roku i zbliżyć do wyniku zanotowanego w - najlepszym dla polskiej branży dealerskiej - roku 1999.

Ale powróćmy do listy Top50 za rok 2016. Od kilku lat grupa największych dealerów jest bardzo stabilna – w tym gronie dochodzi do niewielu roszad. Podobnie było i w tym roku. Co więcej pierwsza trójka zajmuje te same miejsca, co przed rokiem. I tak, po raz trzeci liderem

rynku została Grupa Krotoski-Cichy (VW, Audi, Skoda, SEAT), która po raz pierwszy w swej historii przekroczyła próg 20 tys. sprzedanych aut. (Dokładnie 20 187 sztuk, czyli o 28,5% więcej niż w 2015 r.). Co więcej, osiągnięty rezultat stawia tę grupę dealerską wśród największych w Europie!

Na drugim miejscu ponownie znalazła się Grupa PGD-IP (m. in. Ford, Opel, Mitsubishi, Infiniti) ze sprzedażą 16 687 pojazdów. Trzeba tu podkreślić, że te dwie wymienione firmy deklansują kolejne grupy dealerskie, gdyż – trzecia na podium - poznańska Grupa Bemo (m. in. Ford, Suzuki, Volvo) sprzedała (nadal imponującą liczbę) 8 913 samochodów.

Bardzo wysoki wzrost sprzedaży (39,6%) odnotowała grupa PGA Polska (m. in. BMW, Mercedes, Mini Skoda), która z wynikiem 7662 sztuk awansowała z ósmej na czwartą pozycję listy. Ale największym wzrostem sprzedaży (49,4%) może pochwalić się Plichta Dealer Park (VW, Audi, SEAT, Mitsubishi), z którego salonów wyjechało 7148 aut i wbił się z drugiej dziesiątki listy od razu na piątą lokatę.

W pierwszej dziesiątce listy Top50 znalazł się jeszcze Carservis (6918 sztuk), Grupa PTH (6879), Carsed (6581), Interauto (6458) oraz Sobiesław Zasada Automotive (6400).

Ciekawe jest jeszcze jedno zestawienie. Otóż, średnia sprzedaż na jeden punkt wśród dealerów z Listy TOP50 wzrosła o 21%, z 809 do 984 aut i jest to wynik godny uwagi nie tylko w Europie Zachodniej, ale też w USA. Liderami w zestawieniu firm według wskaźnika sprzedaży na jeden punkt sprzedaży są firmy Gall-ICM (2323 auta), Auto Zięba (2075), Grupa Auto Wimar (1778), Nawrot (1750) oraz Auto Boss (1742). Warto również dodać, że tylko dwie firmy znajdujące się w zestawieniu Top50 zanotowały w 2016 r. wynik gorszy niż rok wcześniej – Marimex/M-Cars (-6,67%) i Toyota Katowice (-11,13%).

# Specjalista

Andrzej Mućko, twórca unikalnej formuły serii produktów Brayt do konserwacji i regeneracji powierzchni lakierowanych. nie tylko samochodowych.

## iAuto: Kim Pan jest?

**Andrzej Mućko:** Filozoficznie? Przede wszystkim człowiekiem. A to nie zawsze jest łatwe. Ale mniej filozoficznie – zawsze mnie pociągała motoryzacja. Odkąd pamiętam, już od przedszkola były samochody. Pierwsza kierownica, to pokrywka od garnka i zabawa w prowadzenie.

## Pierwszy samochód?

To chyba był Opel, stary samochód, jeszcze przedwojenny. Mógł to być produkowany w Polsce Opel T4. Potem, oczywiście, Warszawa, na niej się uczyłem jeździć, chociaż ledwie sięgałem do pedałów, była też Syrena, „kurołapka”... No i potem szkoła...

## Szkoła samochodowa?

Tak, oczywiście, w Warszawie na ulicy Hożej. Dobrze przygotowywała do pracy, podobnie jak szkoła na Marchlewskiego. (obecnie Jana Pawła II – red.). No i tak to trwa...

## Stworzenie od zera całej serii produktów dla specjalistów wymaga ogromnej wiedzy, w jakiej uczelni można ją osiąść?

Najlepszą uczelnią jest doświadczenie poparte wiedzą teoretyczną. U mnie tą uczelnią było... życie, mam charakter buntownika, i nie bardzo chciałem podporządkować się dyscyplinie regularnej nauki. Skutek jest taki, że studiów nie skończyłem. Do opracowania linii produktów Brayt potrzebna była nie tylko wiedza chemiczna, ale

materiałoznawstwo, znajomość technologii produkcji i mnóstwo innych rzeczy. Przede wszystkim samodzielnie zdobyta wiedza i praktyka. Wyciągam wnioski z wcześniejszych doświadczeń, błędów i pomyłek. I ta wiedza, którą nabywam nie ulatuje.

**Trochę na zasadzie „Jak się nie przewrócisz, to się nie nauczysz”?**





To też, to jest nieuniknione. Najgorsza jest rutyna, prowadzi do pewnego znudzenia, ale przede wszystkim do takiego stanu, że już wszystko wiesz, a życie pokazuje, że wiesz niewiele. To z kolei prowadzi do arogancji, i to w jej najgorszej formie; do przekonania o własnej nieomyślności.

### **A skąd się wziął epizod lotniczy w Pana zawodowym życiorysie samochodziarza?**

To wynik zaangażowania w procesy polerowania, związane z mechaniką i specyfiką zastosowań powłok lakierniczych i ochronnych.

### **A ile lakieru potrzeba na średni samolot?**

Jak najmniej, ważny jest każdy kilogram. Kiedy przygotowałem ofertę dla naszego przewoźnika lotniczego, długo musiałem przekonywać do zastosowania specjalnych past polerskich. Dopiero przy okazji przylotu Jana Pawła II zdecydowali się spróbować, bo potrzebowali szybko przygotować samolot. No i dopiero wtedy dotarło do decydentów, że zamiast kłaść kolejną warstwę lotniczego poliuretanu, bardziej opłaca się spolerować samolot. Pokazałem co można zrobić, jak usunąć zanieczyszczenia eksploatacyjne i moge powiedzieć, że to był jakiś mój sukces.

### **W pewnym momencie zaczął Pan jakby od początku wymyślając własne produkty?**

To było znacznie później. Przez lata korzystałem z gotowych produktów różnych firm. Dopiero po 2010 roku zacząłem tworzyć zupełnie nową linię produktów. W Trotonie podjąłem się stworzenia nowej koncepcji serii produktów, samych produktów i jeszcze trzeba je sprzedać.

### **Wykorzystał Pan gromadzoną przez lata wiedzę i doświadczenie...**

Oczywiście. Bardzo przydała się cała samochodówka, wiedza dotycząca łodzi i jachtów, meblarstwo. To główne branże. W procesie polerskim chodzi o to, aby powierzchnia była idealna.

### **Czyli jest Pan ekspertem od polerowania?**

Wiem o co w tym wszystkim chodzi.

**Czym różnią się lakiery samochodowe na samochodach współczesnych od tych sprzed dwu-**

**dziestu, trzydziestu lat?**

No, jest coraz cieniej.

### **Chodzi o grubość powłok?**

Przede wszystkim. Jeszcze kilkanaście lat temu powłoki fabryczne – podkład, warstwa koloru i ochronna – w samochodach miały minimum 120 mikronów, taka też była Polska Norma. Nie myślę tu o małym Fiacie, w którym wszystkie warstwy miały 80 mikronów. W tej chwili sędzę, że 90% to są powłoki dwuwarstwowe: kolor i bezbarwna. Jest to naprawdę mała grubość. Trzeba bardzo, bardzo uważać jeśli idzie o procesy przygotowawczy i polerski, bo łatwo można uszkodzić warstwy fabryczne.

### **Czy to jeden ze sposobów, w jaki producenci chronią środowisko?**

Przede wszystkim własne konta. Oczywiście ekologia ma coraz większe znaczenie i zmniejszanie emisji temu służy, ale przede wszystkim chodzi o minimalizowanie kosztów produkcji. Zmniejszenie ilości lakieru potrzebnego na jeden samochód o 250 ml, w skali produkcji kilkuset tysięcy daje potężne oszczędności w kosztach. Gdy się przyjrzymy taki miejscem samochodu, których nie widać, to tam lakieru praktycznie nie ma. Jest lekko przyprószone czymś w rodzaju lakieru.

### **Współczesne lakiery powinny być równie trwałe, jak te, które stosowano na klasycznych dziś autach?**

Skończyły się czasy, kiedy pralka służyła dziesięć lat, a samochód jeździł lat dwadzieścia. W tej chwili trwałość jest obliczona na okres gwarancji i jeszcze trochę, i to wszystko. Ja się nie dziwię, bo firmy są zainteresowane sprzedażą nowych, a nie produkowaniem długowiecznych samochodów, które przejadą 800 tysięcy czy milion kilometrów. A przecież to, przy właściwej dbałości, nie było niczym niezwykłym. To jest poważny problem, bo koszty takiej filozofii ponosi klient, a za zwiększanie produkcji nietrwałych rzeczy płaci środowisko.

**Czy do powłok lakierniczych youngtimerów należy stosować inne środki niż do współczesnych?**

Generalnie jesteśmy zmuszeni do tego, aby używać produktów współczesnych. Powodem jest ekologia. Ale naprawy klasyków trzeba robić zgodnie ze sztuką, zatem lakier staramy się odbudować w takiej formie, w jakiej został stworzony. I tu jedno z drugim nijak się nie daje pogodzić. Pozmieniały się procesy technologiczne, pozmieniały się narzędzia, to jest inny świat. Znalezienie fachowców, blacharza, który potrafi wyklepać kawałek blachy w odpowiednim kształcie – utopia. Z lakiernikami podobnie. Naprawdę to jest duży problem. Znalezienie kogoś, kto fachowo cynuje jest niemal niemożliwe.

### **A samo zabezpieczanie lakieru powinno być inne w przypadku klasyków?**

Nie, tu wiek samochodu nie ma znaczenia. Kiedyś do tego służyły twarde woski, ale są dość trudne w nakładaniu i trzeba się na tym znać. Obecnie stosuje się inne preparaty, używa się ceramiki i innych substancji, które pozwalają stworzyć powłokę chroniącą powierzchnie przed chemią i delikatnymi uszkodzeniami

mechanicznymi przez dłuższy czas.

### **I takie właśnie produkty Pan stworzył?**

Dokładnie tak. Produkty marki Brayt to faktycznie poziom premium, i wcale nie mówię tego na wyrost.

### **Czy ich stosowanie wymaga tajemnej wiedzy?**

No właśnie nie. Cała ta linia została tak stworzona, aby nawet laik mógł się posługiwać poszczególnymi produktami, żeby to nie było zbyt skomplikowane. Każda osoba, która potrafi nakładać krem do ciała spokojnie sobie z tym poradzi, bo to nie jest żadna filozofia.

### **Niepotrzebne są specjalistyczne narzędzia?**

Nie, do nałożenia warstwy zabezpieczającej potrzebna jest ściereczka z mikrofibry.

### **To są takie ściereczki z hipermarketu?**

Nie, to są ściereczki, które sprzedajemy razem z preparatami Brayt.

### **Domyślam się, że swoje produkty stosuje Pan**





### na swoim samochodzie.

Oczywiście, jest to jeden ze sprawdzianów. Moja Kia jest wysmarowana różnymi produktami, lakier ma taki, jak większość samochodów, czyli odporność mechaniczna i chemiczna jest nie za wysoka. Jeśli chcemy utrzymać lakier w dobrej kondycji, do tego jeśli myjemy auto na myjniach samoobsługowych, to nie mamy wyjścia, musimy używać dobrych produktów chroniących.

### Myjnie samoobsługowe są wygodne, zwłaszcza, że na posesjach, ulicach czy parkingach myć samochodów nie wolno.

Myjnie samoobsługowe są wygodne, ale jest tam wykorzystywana najcięższa, najostrzej działająca chemia, która usuwa wszystko. Lakier też, chociaż nie od razu. Dlatego też mamy w ofercie taki preparat, który pozwala na umycie auta bez używania wody. Jest to Brayt T3. Potrzebne są tylko dwie ściereczki. I ten preparat, oczywiście.

**Ale smarowanie zapiaszczonego lakieru ściereczką nie bardzo mu służy...**

Dlatego potrzebne są dwie ściereczki. Spryskujemy element tym preparatem, nawet jeśli jest zapiaszczony, i jedną ściereczką zbieramy drobiny sklezione przez preparat. A drugą ściereczką przecieramy i zabezpieczamy lakier.

### Ma Pan swoje samochodowe marzenie?

Generalnie lubię duże samochody. I jeżdżę albo SUV-ami, albo VAN-ami. Moje samochodowe marzenie w zasadzie mam spełnione, bo jeżdżę tym, czym lubię.

### A supersamochody, ekskluzywne limuzyny...

Nie, nie, ale lubię dźwięk. Niekoniecznie Lamborghini czy Ferrari, najpiękniejszy dźwięk mają duże, ośmiocylindrowe samochody amerykański. Subaru też ma ładny dźwięk.

### Może umówmy się na wspólne posłuchanie amerykańskich silników?

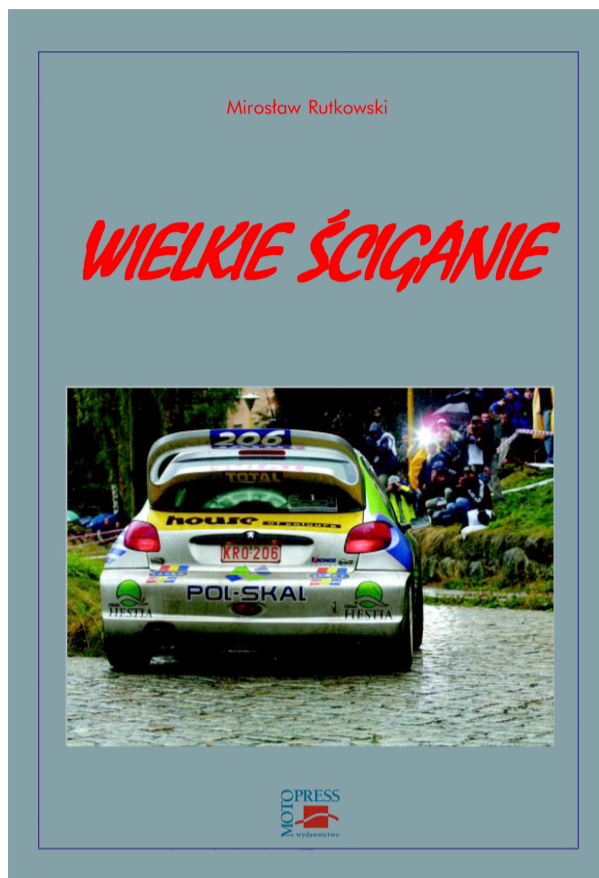
Z przyjemnością. Ma Pan jakiś pomysł?

**Jeszcze nie, ale coś wymyślę, dam znać. Dziękuję za rozmowę.**

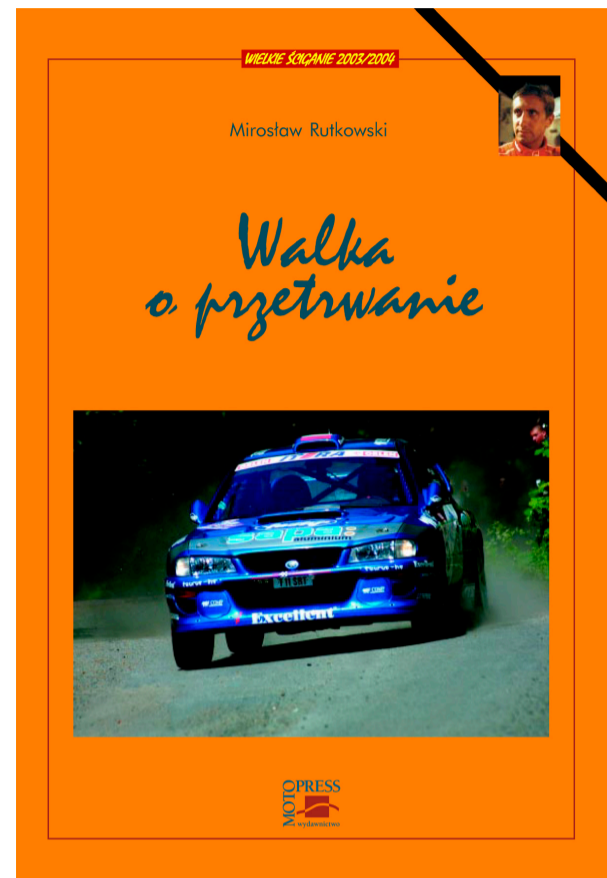
# NAGRODY



„Wielkie Ściganie 1997” album fotograficzny z relacjami tekstowymi z kolejnych rund mistrzostw Polski w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. Dodatkowo rozdział „Budujemy rajdówkę” autorstwa Zbigniewa Kuchara. Ciekawe, że oparty o rozwiązania techniczne Renault Megane Maxi i Opla Astry opis nic nie stracił na swej aktualności. „Był sport w FSO” to ważny, wielokrotnie cytowany materiał o Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu relacjonowany przez Jacka Bartosia.



„Wielkie Ściganie 2002” to album fotograficzny z relacjami mistrzostw Polski sezonu 2002 w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. W albumie znalazły się relacje z mistrzostw Polski w sporcie samochodowym, rajdowy Puchar Peugeota, opowieści o Żużlowym Grand Prix, Pucharze Alfego Romeo oraz Pucharze Fair Play, całość ilustrowana jest ponad 350 fotografiami. Podobnie jak w poprzednich edycjach książkę zamykają tabele z wynikami.



„Wielkie Ściganie – Walka o przetrwanie” to, tak jak wszystkie książki tej serii, album fotograficzny z relacjami tekstowymi z kolejnych rund mistrzostw Polski sezonu 2003 w rajdach, wyścigach, rajdach terenowych, wyścigach górskich i rallycrossie. Ten tom rozpoczyna rozdział „Janusz Kulig – przerwana kariera”. Ponadto: WRC – rok Citroena, Junior WRC – Clio Super, Rajdowy Puchar PZM, Dakar 2004, Speedway Grand Prix i prezentacja Gładysz Racing Team.

Szczegóły dotyczące odbioru nagród ustalimy w bezpośrednich kontaktach z zainteresowanymi. Pięć książek otrzymają osoby, które najszybciej nadeślą mailem odpowiedzi, kolejne pięć otrzymają Autorzy najciekawszych opowieści, skojarzeń, wspomnień czy komentarzy, które opublikujemy.

# FOTOZAGADKA

---

Zaczynamy zabawę w fotozagadki. Rok 1990, rajd szutrowy. Rzecz dzieje się w Polsce, chociaż samochód francuski. Trzeba napisać jaki to rajd, kto jest za kierownicą, kto jest pilotem i jaką pojemność miał silnik tej rajdówki. Jeśli ktoś chce napisać opowieść inspirowaną fotografią, to nie może ona być dłuższa niż 830 znaków. Jeśli Autor się zgodzi - opublikujemy i nagrodzimy. Nagrody: 10 egzemplarzy książek z serii "Wielkie Ściganie", pięć za najciekawsze odpowiedzi i pięć dla nadawców pierwszych maili z prawidłowymi odpowiedziami. Odpowiedzi wysyłacie mailem: [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

---



[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



Teraz także na smartfony i tablety

# The Most Historic Grand Prix 2017

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

W połowie maja na torze Most w Czechach, kilkadziesiąt kilometrów od polskiej granicy odbędzie się wyjątkowo interesująca impreza, podobna do Brno Grand Prix Revival sprzed trzech lat.



Niestety, samochodów F1 w Moście nie zobaczymy, w Brnie była ich spora grupa z przełomu lat 70-tych i 80-tych.

Jak widać na zdjęciach z Brna, impreza imponuje rozmachem. Wisienką na torcie były samochody Formuły 1 z lat 70-tych i 80-tych. Niestety akurat tej klasy w Moście zabraknie, ale i tak program będzie bardzo bogaty.

FIA Lurani Trophy to wyścigi samochodów Formuły Junior. Dzisiaj już mało kto pamięta, ale na przełomie lat 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku była to bardzo popularna kategoria, w samochodach Formuły Junior rozgry-

wano nawet Mistrzostwa Polski. W połowie lat 60-tych wyewoluowała z niej Formuła 3, która do dzisiaj stanowi ważny etap kariery, dosłownie o krok przed Formułą 1. Inicjatorem Formuły Junior był włoski hrabia Gio- →→



Wyścig samochodów turystycznych Haigo zawsze zapewnia emocje od startu do mety.



Cooper T52 Formuły Junior (rocznik 1960) to tylko jeden z samochodów z wielkiej kolekcji Gregory Thorntona.



Josef Mrazek i jego Jiskra 2 z 1952 roku.



Michal Prasek i jego MTX 1-01 z 1972 roku.



Stanislav Profeld i jego Magda F3 z 1967 roku.

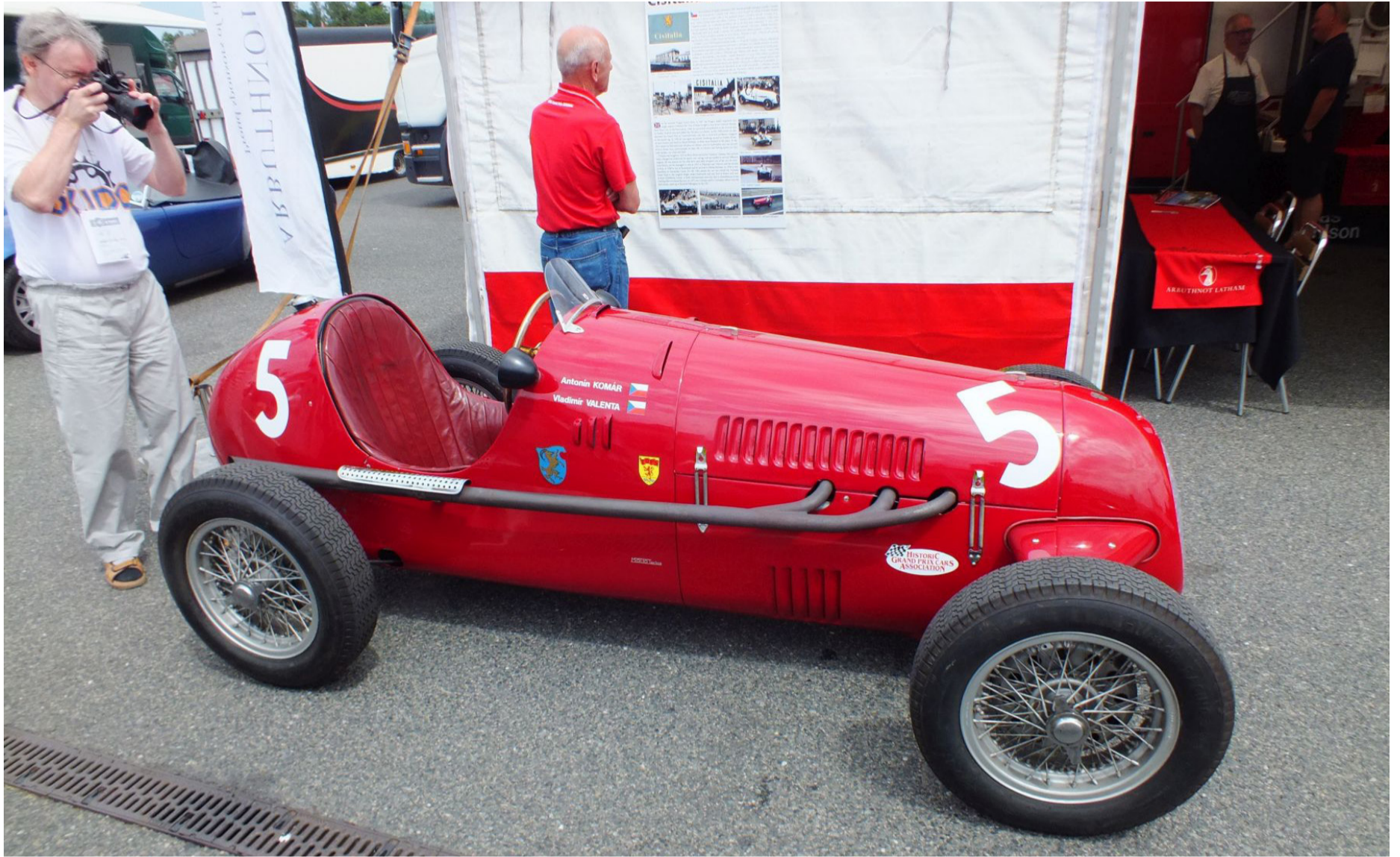


Skoda 1100 OHC (rocznik 1958) pieczołowicie odrestaurowana przez Muzeum Skody w Mlada Boleslav, za kierownicą Michal Velebny.



Scuderia Stanguellini z Modeny działała w cieniu wielkich sąsiadów...





Wielkie zainteresowanie na torze w Brnie wzbudzała Cisitalia z 1946 roku, samochód, który na Masarykovym Okruhu startował już w roku 1949.

vanni Lurani, jego właśnie imieniem w roku 1975 nazwano pierwszą serię wyścigów samochodów

historycznych, od 1995 roku są to oficjalne mistrzostwa firmowane przez FIA. W Moście spo-

dziewać się można kilkunastu samochodów – najczęściej używane są Lotusy (model od 18 do 22) i Brabhamy BT6.



W Czechach zachowało się o wiele więcej niż w Polsce samochodów wyścigowych z lat 50-tych i 60-tych – na zdjęciu samochody Mirosłava Ledra: IFA-Gbelec z 1959 roku oraz Delfin-Skoda z 1965 roku.

Zobaczyć będzie można kilka klas historycznych samochodów wyścigowych. HGPCA – czyli Historic Grand Prix Cars Association. Odbędą się wyścigi dwóch klas – samochody Grand Prix do 1961 roku (z silnikiem z przodu) oraz do 1966 roku (z silnikiem z tyłu). Samo wymienienie marek sprawi, że serca miłośników motoryzacji zaczynają uderzać szybciej: ERA, Cooper, Lotus, Maserati czy Cisitalia...

Pod nazwą „Triumph Competition & British HTGT” kryje się niemiecka seria wyścigów angielskich dwumiejscowych Triumphów, Morganów i MG. Zoba- ➔➔



# **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/)

czymy także znaną doskonale z wizyt na torze Poznań serię Haigo – kontynuatora tradycji Pucharu Pokoju i Przyjaźni. Tu w klasie samochodów turystycznych stawka jest bardzo wyrównana, zawsze zaciętą walkę toczą Łady i Skody, w klasie formuł najczęściej jest radzieckich Estonii i NRD-owskich wyścigówek spod znaku Melkus. W tej ostatniej klasie powinniśmy zobaczyć kilku Polaków.

Organizatorzy przewidują wiele atrakcji dla kibiców, a posiadaczy zabytkowych samochodów zapraszają na zlot – planowana jest próba ustanowienia rekordu w liczbie historycznych pojazdów jadących jednocześnie po torze wyścigowym. Informacje na stronie toru: <http://www.autodrom-most.cz/>



Na początku kariery Enzo Ferrari nie budował jeszcze własnych samochodów, lecz używał produktów Alfa-Romeo.

Inna ciekawa impreza zapowiadana jest na połowę lipca: na terenach wystawowych w Brnie odbędzie się Brno Revival Mezi Pavilony.

To nawiązanie do ulicznych wyścigów z pierwszej połowy lat 60-tych, spodziewane są dziesiątki czeskich historycznych wyścigówek. ■



Aż trzech Polaków na zdjęciu: Andrzej Wojciechowski, jego syn Błażej oraz Andrzej Fontański – uczestnicy wyścigu Haigo – formuła Mondial i Easter.

# COŚ TU... PACHNIE?

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No wreszcie! Stało się, zaczęła się wiosna! Nareszcie! Będzie słońko, będą kwitły i pachniały kwiaty, będą śpiewać ptaszki i będą wiosenne pikniki. Super. Z okazji pierwszego dnia wiosny wraz z moją Znajomą Kumpelą umówiliśmy się, że podwiozę ją na Targi Ślubne. Wyznaczyliśmy godzinę poranną i miejsce spotkania, czyli przy pobliskiej piekarni. Tej, przy której zawsze pachnie świeżo pieczonym pieczywem!

Zatem zapakowałam na pokład mojego ukochanego, czyściutkiego i pachnącego autka, osobistego kierowcę, w przypadku gdyby rozmowa z Kumpelą się nam nie kleiła. Ja cała dumna po metamorfozie osobowości oraz w nowej fryzurze. Podjeżdżam pod naszą pobliską piekarnię, a biorąc pod uwagę, że właśnie zaczynał się ranek z piekarni pachniało przecudnie.

To tu dołącza do nas Znajoma Kumpela. Zdażyła tylko zamknąć drzwi, a coś dziwnego zawisło w powietrzu. Ja i mój osobisty kierowca spojrzeliśmy sobie głęboko w oczy jak na pierwszej randce, i już wiedziałam, że łatwo nie będzie. Wraz z Kumpelą wsiadł i powalił nas obezwładniająco-mdłaco duszący zapach, hmm... czegoś. No właśnie nijak nie mogę zidentyfikować, co to jest, do czego to podobne, ale jedyna nazwa tej perfumy to „Okropność i duszność”. Nie chcąc zostać uznaną za nieobytego gbura delikatnie pytam Kumpeli, czy czuje ten intensywny zapach? Ona radośnie mi odpowiada: „A jakże, to mój nowy zapach prawie taki, jak ten nowy reklamowany. A że trafiłam na okazję, to zakupiłam go na pobliskim bazarku za kilkanaście złotych”. No cóż, radość niektórych może być traumą ogółu. Wstrzymując oddech, regulując nawiew, uchylając okno, czekam na rozwój wydarzeń. Bo tego, że ciąg dalszy nastąpi, jestem pewna! Jadąc tym „swoistym pachnidłowym” (a raczej „smrodowym”) zastanawiam się, ile czasu zajmie mi wietrzenie auta, czy będę musiała prać tapicerkę i czy mój osobisty kierowca przeżyje ten kurs, czy też jest to jego

ostatnia podróż? Patrząc na zieleń jego twarzy oraz nieobecne spojrzenie, zaproponowałam mu spacer! Przystąpił na propozycję z radością. No ale co ze mną, przecież nie porzucę mojego Autka, no i obiecałam Kumpelę dostarczyć na miejsce!

Zważywszy, że moje auto też ma swój zapach, i to fabryczny, w nawiewie po wymieszaniu z Pachnidłem Kumpeli spowodowało, że powstała swoista kakofonia zapachów. Zatem łapiąc powietrze jak ryba zbliżam się coraz szybciej i coraz bardziej nerwowo do celu. Odliczam minuty, światła wydają się strasznie długie, a piesi wybitnie wolni i irytujący. Pokonując kolejne przecznice, odliczam minuty do końca kursu i cieszę się na finał naszej podróży moim ukochanym autkiem.



PS.

Zalecenia od Marzeny:

Moi drodzy zbliża się lato i wiadomo najlepszym dezodorantem jest po prostu świeżość. Nie przesadzajmy z zapachami, ilością naszych ulubionych perfum, czy też zapachów, które umieszczamy w samochodach. Po pierwsze jest to nieeleganckie, po drugie bardzo rozprasza uwagę, po trzecie powoduje ból głowy, dekoncentruje i drażni. Przez to też nie czujemy, co dzieje się wokół nas, a to wpływa na obniżenie poziomu bezpieczeństwa nas oraz naszych najbliższych. Jako akcent świeżości i miłego zapachu niechaj będzie czyste auto i delikatny, nie nachalny aromat wiosny... Na pewno będzie komfortowo, spokojnie i w dobrej atmosferze. ■

# Wydarzenia i rocznice: marzec 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Jubileusz Skarpety

Syrena – pierwszy w pełni polskiej konstrukcji samochód w historii. Kapryśny, często zawodny (dotyczyło to zwłaszcza pierwszych generacji), ale i tak będący marzeniem tysięcy kierowców. Obiekt sympatycznych żartów, wydzielający z rury wydechowej charakterystyczną, niepowtarzalną woń. 20 marca minęła 60 rocznica rozpoczęcia seryjnej produkcji tego auta.

No właśnie, seryjna produkcja... W 1957 roku, kiedy to z Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu wyjechały pierwsze Syreny, ich karoserie były wyklepywane ręcznie na cementowo-asfaltowych formach. Ten sposób nie mógł być szybki i masowy, więc do końca roku wyprodukowano zaledwie 200 sztuk tych pojazdów. W kolejnym roku było podobnie – 300 sztuk – ale też taka „produkcja” trwała już pełnych 12 miesięcy. Dopiero od 1959 roku, kiedy w FSO zaczęła działać prasa tłocząca elementy karoserii, można mówić o prawdziwej seryjnej produkcji. Syreny

produkowane były w FSO do 1972 roku, potem do 1983 roku wytwarzano ją w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Łącznie, przez 26 lat na drogi wyjechało nieco ponad 521 tysięcy Syren wszystkich generacji i odmian.

Decyzja o uruchomieniu produkcji własnego, polskiego samochodu zapadła na szczepku rządowym w 1953 roku. We

wstępnych założeniach zalecano maksymalne wykorzystanie części z produkowanej wówczas Warszawy M20. Ze względu na deficyt stali zaproponowano też duży udział drewna i płyt pilśniowych w konstruk-

cji karoserii. Właścicielami Syren mieli stać się m.in. przodownicy pracy, aktywiści, naukowcy i wybrani przedstawiciele inteligencji.

Opracowywaniem prototypu samochodu zajęło się kilka zespołów, których prace koordynował inżynier Karol Pionnier. Testy pierwszych i kolejnych spowodowały m. in. że całkowicie

zrezygnowano z elementów drewnianych. W czerwcu 1955 roku, podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich, po raz pierwszy zaprezentowano auto szerokiej publiczności. Pół roku później ukończono dokumentację techniczną Syreny, a kolejny rok przygotowywano fabrykę do rozpoczęcia produkcji. Plany zakładały wytwarzanie ok. 10 tysięcy samochodów rocznie. →→



Projektanci Syreny od początku mieli świadomość wielu niedoskonałości technicznych tego auta i, niezależnie od uruchomienia produkcji, cały czas pracowali nad jego udoskonaleniem. W ten sposób kolejna generacja Syreny oznaczona 101 pojawiła się już w 1960 roku (od tego momentu przyjęto oznaczenie cyfrowe 100 dla poprzedniej wersji). Wraz z upływem lat samochód przechodził dalsze modyfikacje, a ostatnie Syreny zjeżdżały z taśmy z symbolem 105. Jednak przez cały czas podstawowe parametry techniczne (wymiary, masa własna, konstrukcja nadwozia i podwozia) praktycznie nie uległy zmianie. Najważniejszą różnicą z początku i końca produkcji był silnik – początkowo o pojemności 746 cm<sup>3</sup> i mocy 27



KM przy 3800 obr/min, później o pojemności 842 cm<sup>3</sup> i mocy 40 KM przy 4300 obr/min. W wersjach 102S oraz 103S stosowano także silnik Wartburga o pojemności 991 cm<sup>3</sup> i mocy 40 KM. W każdym

razie Syrena miała zawsze dwusuwowe silniki wydając charakterystyczny dźwięk, a poprzez obowiązkowe dolewanie do paliwa oleju, także zapach.

Niezwykle prosta konstrukcja Syreny miała swoje zalety, ale też, niestety, liczne wady. Z jednej strony większość napraw można było wykonać własnymi siłami i bardzo prostymi narzędziami, z drugiej, awarie były stosunkowo częste, a przebiegi międzyserwisowe stosunkowo niewielkie. Mimo tych wad samochód stał się bardzo popularny i zawsze traktowany z pewnym sentymentem pomieszanym z dumą.

Trzeba także wspomnieć o produkowanej od 1975 roku Syrenie w wersji osobowo-towarowej (furgon) nazwanej Bosto oraz pick-upie dla rolnictwa oznaczonego symbolem R-20.

Syrena ma także niewielki – ale jednak – rozdział w historii sportów samochodowych. W latach 60-tych kilkakrotnie samochody te pojawiły się na trasie słynnego Rajdu Monte Carlo. W kabinach Syren 101 startowali m.in. Marek Varisella i Marian





Repeta, Stanisław Wierzba z Longinem Biela-  
kiem, Marian Zatoń z Czesławem Wodnickim  
oraz Franciszek Postawka i Marek Wachowski.  
Zawrotnych wyników nie osiągnęli, często koń-  
czyło się to awariami lub przekroczeniem limitu

spóźnień, a jeśli były mety (a były) to w okoli-  
cach końcówki pierwszej setki. Liczył się jednak  
przede wszystkim udział, a kibice mieli okazję  
zobaczyć motoryzacyjny wytwór zza Żelaznej  
Kurtyny. ■



---

**WYDAWCA**

Motopress Sp. z o.o.  
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

---

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

**DTP**

Motopress Sp. z o.o.

---

**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 Chyła, Mirosław Rutkowski