

iauto ^{polska}

Numer 69, 29 marca 2017



Większość kierowców właśnie teraz wymienia opony zimowe na letnie, przy okazji zleca wykonanie większego lub mniejszego przeglądu wszystkich podzespołów samochodu, naprawy hamulców, sprzęgła, wymianę oleju, przegląd klimatyzacji... To oczywiste i niezbędne prace, bez których trudno być pewnym sprawności samochodu. Chodzi nie tylko o to, aby auto nie zawiodło w najmniej spodziewanym momencie, ale przede wszystkim ma być bezpieczne.



Jeśli samochód definitywnie odmówi współpracy na parkingu pod supermarketem, to poza zmitrężonym czasem i kosztami doholowania go do warsztatu i, oczywiście, kosztami naprawy, nic złego się nie stanie. Ale awaria na ruchliwej drodze, środku skrzyżowania czy, na przejeździe kolejowym, to poza dezorganizacją planów i kosztami może być śmiertelnie niebezpieczne. Logiczne zatem wydaje się to, że kierowcy we własnym, dobrze pojętym interesie dbają o swoje samochody. Okazuje się, że wcale nie...

Obowiązkowe badania przeglądu technicznego mają eliminować z ruchu te pojazdy, które mogą stanowić zagrożenie dla ich posiadaczy, innych użytkowników dróg czy środowiska. Tajemnicą poliszynela jest, że różnie z tymi przeglądami bywa. Nierzadko właściciel auta zamiast wymienić np. filtr cząstek stałych (bardzo drogi) woli znaleźć taką stację diagnostyczną, w której za wpis w dowodzie rejestracyjnym zapłaci dziesiątą część ceny tegoż filtra. Usuwanie katalizatorów czy wspomnianych filtrów przez jakiś czas było swoistym sportem narodowym posiadaczy samochodów "po przejściach".

Poważnym kłopotem jest utrzymanie samochodu w nienagannym stanie technicznym gdy auto stare, a budżet mizerny. Naprawa układu hamulcowego może okazać się wyzwaniem ponad możliwości chudych dochodów. Nowe opony? To już na naprawę sprzęgła nie wystarczy. A przecież jeszcze gdzieś w instalacji gazowej jest nieszczelność... Oczywiście, najłatwiej wykluczyć takie auta starannie przeprowadzonymi badaniami, a w razie zatrzymania kierowcy w takim aucie, srogo karać. W imię bezpieczeństwa i prawa. Pytanie tylko, co mają zrobić ci, dla których samochód jest jedyną szansą dojechania do pracy? A praca nie daje takich pieniędzy, które umożliwią utrzymanie auta w należytej kondycji...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Wyścigi DTM - nowa broń AUDI - str. 4



Technologie

Przebili szklany sufit - str. - 6

Fabryka Samochodów Elektrycznych - str. - 10



Kalejdoskop

Dealerski Top50 10-lecia - str. 13

Wydarzenia

X - znaczy przygoda - str. - 14



Historia

Harnaś - str. 19

Fotozagadka

Fotozagadka - str. 27



Felieton

Zmiana czasu - str. - 29

Sport

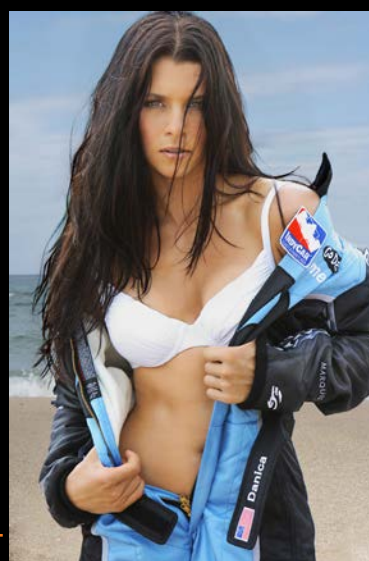
Trening - str. - 30

Babskie gadanie

Niech lśni - str. 32

Kalendarium

Kalendarium - str. 33



Wyścigi DTM

nowa broń AUDI



TEKST: MACIEJ RZOŃCA

Podczas niedawnego Salonu Samochodowego w Genewie na stoisku Audi zaprezentowano (m.in.) „cywilny” model RS 5 Coupe, a także w wersji, którą producent będzie rywalizował w tegorocznych wyścigach serii DTM. Poniżej, pokrótce, przedstawiamy tę drugą.

Nowy regulamin wyścigów DTM wymusza na zespołach redukcję kosztów, by zawody były bardziej atrakcyjne poprzez większą liczbę uczestników dysponującymi nieco mniejszymi budżetami. Dieter Gass uważa,

że to dobry kierunek działania.

– Nie ma jednak wątpliwości, że „nowe dziecko” będzie nadal bardzo mocnym konkurentem w sezonie 2017. To dla mnie specjalny dzień – powiedział w Genewie szef Audi Motorsport Dieter Gass. – Po raz pierwszy przedstawiamy

jednocześnie samochód w specyfikacji DTM oraz jego produkcyjną, dostępną dla wszystkich, odmianę. To podkreśla po raz kolejny, jak ważny jest w Audi związek motorsportu i zwykłej produkcji. Mając po dziesięć zwycięstw w każdym z dwóch poprzednich sezonów,

co jest największym naszym osiągnięciem w DTM, chcemy powtórzyć ten sukces z nowym RS 5 DTM.

Na pierwszy rzut oka, trzecia generacja Audi RS 5 DTM jest zdecydowanie bardziej progresywna od swoich dwóch poprzednich wersji i bardziej ekstremalna w kwestiach aerodynamiki – dodał Gass. Na wielu polach w tej dziedzinie odkryliśmy nowe możliwości, szczególnie w przedniej części oraz tylnych nadkolach.

To, że nowe Audi RS 5 DTM ma być nieco szybsze od poprzed-

Podstawowe dane techniczne:

długość – 5010 mm (wraz z tylnym skrzydłem)
szerokość – 1950 mm
wysokość - 1150 mm
minimalna waga – 1120 kg (wraz z kierowcą)
pojemność zbiornika paliwa – 120 l

Silnik V8 o pojemności 4000 ccm, mocy 500 KM i momencie obrotowym 500 Nm. Napęd na tylną oś za pośrednictwem półautomatycznej, 6-biegowej, 4-tarczowej skrzyni z obsługą łopatkową. Nadwozie wykonane zostało z włókna węglowego. Opony Hankook o rozmiarze 300-680-18 (przód) oraz 320-710-18 (tył).

nika wynika z dwóch zmian, które zostały wprowadzone. Po pierwsze, dostawca opon Hankook będzie zaopatrywał Audi w nową odmianę bardziej miękkich opon, które z jednej strony pozwolą osiągnąć lepsze czasy

okrążeń, jednak z drugiej strony szybciej ulegają zużyciu. Tę niedogodność, która może zmusić kierowców do częstszych wizyt w pit-stopie na zmianę kół, ma zniwelować wyższa moc silnika oraz momentu obrotowego.

Pierwsze zawody tej serii rozpoczną się 5 maja na torze Hockenheim. Po dwa nowe Audi pojawią się w zespołach Team ABT Sportsline (Mattias Ekstrom i Nico Muller), Team Phoenix (Loic Duval i Mike Rockenfeller) oraz Team Rosberg (Rene Rast i Jamie Green). ■



Przebili szklany sufit

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Współczesny samochód, to skomplikowane urządzenie na kołach, które porusza się zgodnie z wolą kierowcy. Ma koła, zawieszenie, skrzynię biegów, mnóstwo urządzeń ułatwiających i umilających jazdę. Ale chyba silnik jest najważniejszy.

Jak długa jest historia samochodu, tak długo konstruktorzy szukają rozwiązań, które, ogólnie mówiąc, poprawiają sprawność silnika. Najpierw trzeba było poznać skomplikowane procesy, jakie zachodzą w różnych obszarach silnika spalinowego. W miarę rozpoznawania zjawisk, konstruktorzy usuwali kolejne ograniczenia. Kwestie związane z wytrzymałością materiałów, tarciami i jego zmniejszaniem, składem paliwa, kształtem komory spalania, różnicą temperatur, zapłonem, wytrzymałością materiałów, dynamiką i termodynamiką to tylko część problemów, z którymi konstruktorzy silników spalinowych w ciągu ponad stu lat produkcji samochodów się uporali. Silniki samochodowe stawały się coraz bardziej skomplikowane, coraz bardziej precyzyjne i obudowane coraz bogatszym osprzętem. Wszystko po to, aby uzyskać możliwie duże osiągi i maksymalną sprawność.

Szklanym sufitem okazało się zdemolowane środowisko



naturalne Ziemi. Oczywiście nie tylko za sprawą motoryzacji i powszechnie stosowanych silników spalinowych, ale to przede wszystkim tę branżę zmuszono do radykalnego ograniczenia zużycia paliwa i emisji toksyn. Skutek gigantycznych nakładów finansowych na badania i prace projektowe jest taki,

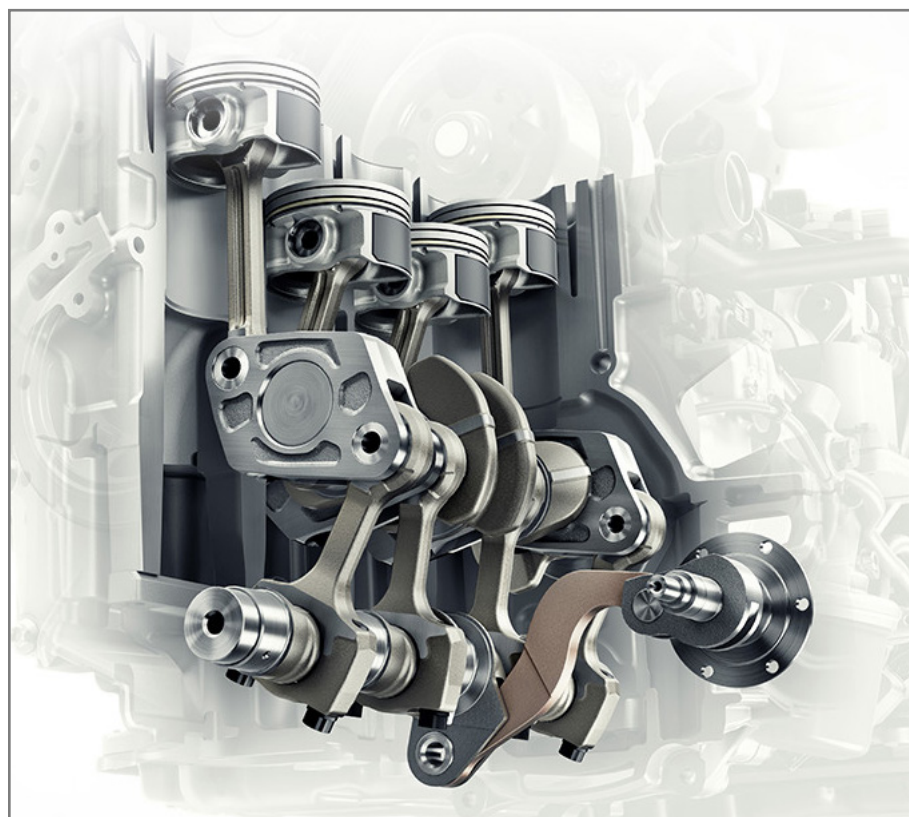
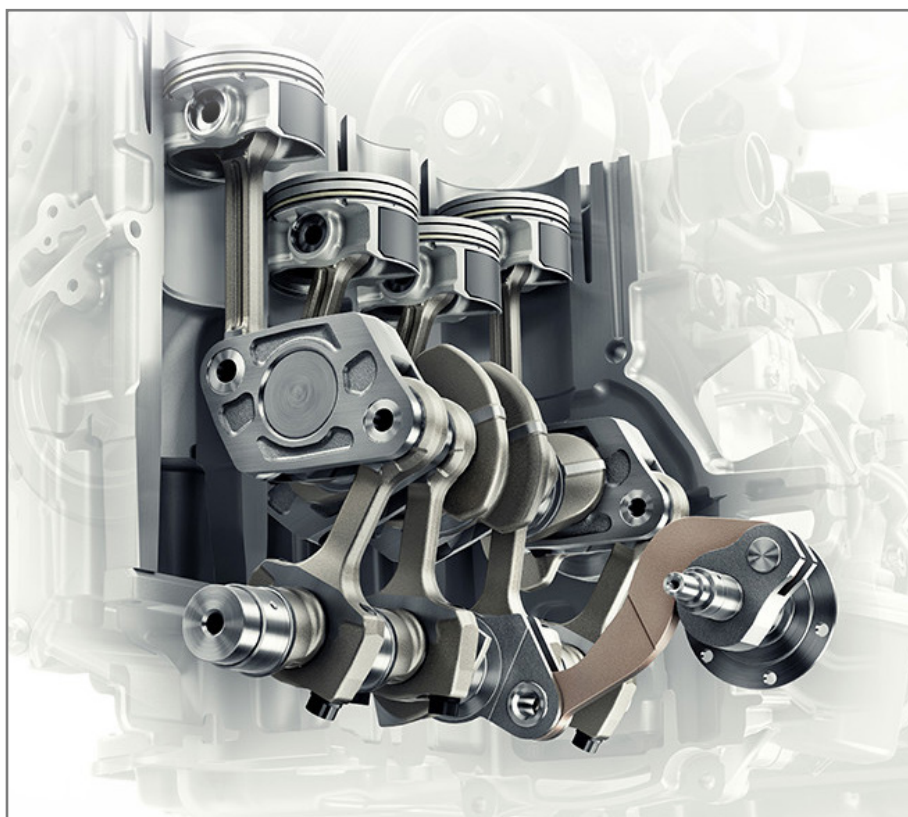
że silniki spalinowe są lżejsze, mają większe osiągi i potrzebują prawie o połowę mniej paliwa, niż te sprzed kilkunastu lat. Mniej paliwa oznacza mniej trujących i szkodliwych pozostałości procesów spalania paliwa i powietrza w komorach cylindrów. Inżynierowie i konstruktorzy doprowadzili

współczesne silniki spalinowe do wspomnianego szklanego sufitu – nic więcej, ponad to, co udało się udoskonalić, z silnikami zrobić nie można. Oczywiście biorąc pod uwagę realia produkcyjne, technologiczne i ekonomiczne. Pozostała jedna nierozwiązana w produkcji seryjnej kwestia – sprawność silnika dopasowana do chwilowych potrzeb. Możliwość taką daje konstrukcja z płynnie zmieniającym się stopniem sprężania. Stopień sprężania, to stosunek objętości cylindra w jego największym otwarciu (kiedy tłok w jego wnętrzu osiąga najniższe położenie, tzw. dolny martwy punkt – DMP) do najmniejszej objętości (gdy tłok osiąga najwyższe położenie, górny martwy punkt – GMP). Wyższy stopień sprężania pozwala uzyskać wyższą sprawność, a tym samym oszczędności w zużyciu paliwa. Niższy stopień sprężania daje wyższą moc i moment obrotowy, szczególnie w silnikach turbodoładowanych, ale kosztem większego zapotrzebowania na paliwo. Dotychczas

w seryjnie produkowanych silnikach ta relacja objętościowa wynikała z wymiarów silnika, jego części składowych oraz układu i typu, była stała i stanowiła pewien kompromis między osiąganymi a zużyciem paliwa (i związaną z tym emisją szkodliwych substancji). Problem teoretycznie i na poziomie działających, eksperymentalnych konstrukcji został opanowany. Takich prototypowych i badawczych silników powstało co najmniej kilka. Absolwenci średnich szkół samochodowych doskonale znają (i rozumieją) zależności między stopniem sprężania i konstrukcją a osiąganymi i zapotrzebowaniem na paliwo w silnikach spalinowych. Jednak pomimo niemal stuletniej historii silników o zmiennym stopniu sprężania, nikt nie odważył się na podjęcie produkcji seryjnej i montażu takich jednostek w samochodach. Pierwsze seryjne samochody z takim silnikami zapowiada na przyszły rok Infiniti.

Teoretycznie sprawa jest prosta – trzeba tak zbudować silnik,

aby w dużym uproszczeniu, ciśnienie w komorze spalania było, zależnie od potrzeb, albo większe, albo mniejsze. Powinno być płynnie regulowane. Można to rozwiązać konstruując silnik z ruchomą głowicą, można spowodować, aby denko tłoka zmieniało swoje położenie względem sworzni tłokowego, można stworzyć ruchomy cylinder, można skonstruować korbowód o zmiennej długości, można też podnosić lub opuszczać wał korbowy. Każde z tych rozwiązań bardziej lub mniej komplikuje konstrukcję silnika, podwyższa koszty produkcji, zwiększa masę ruchomych elementów, rodzi problemy związane z ciśnieniem, temperaturą, uszczelnieniem czy zwiększeniem mas ruchomych elementów. Rodzi się też pytanie o trwałość i możliwości naprawy takich jednostek napędowych. Ale zyski mają być imponujące; wysokie osiągi mniejszych i lżejszych silników, mniejsze zużycie paliwa, czyli mniejsza emisja zanieczyszczeń. Dwulitrowy, cztero- ➔➔





POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

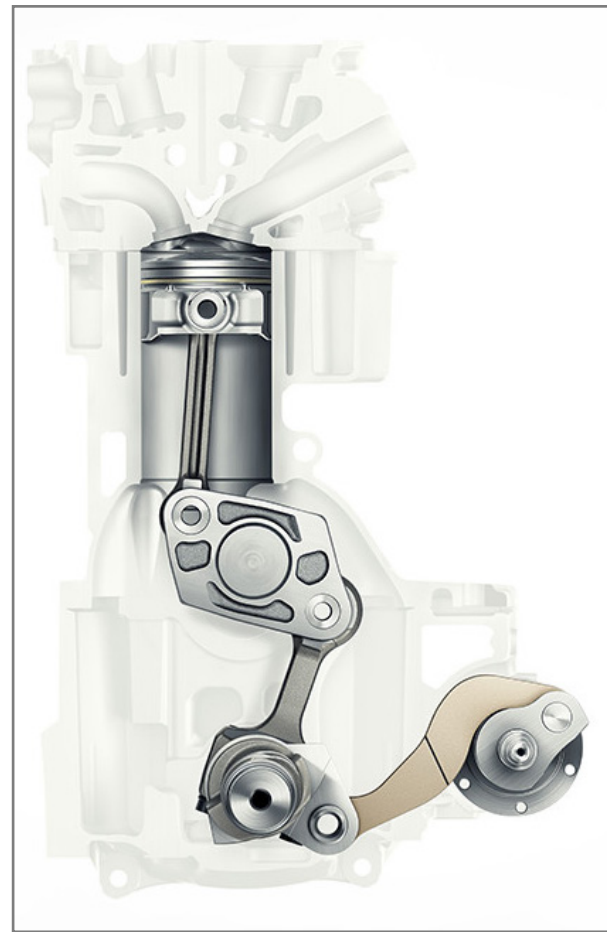
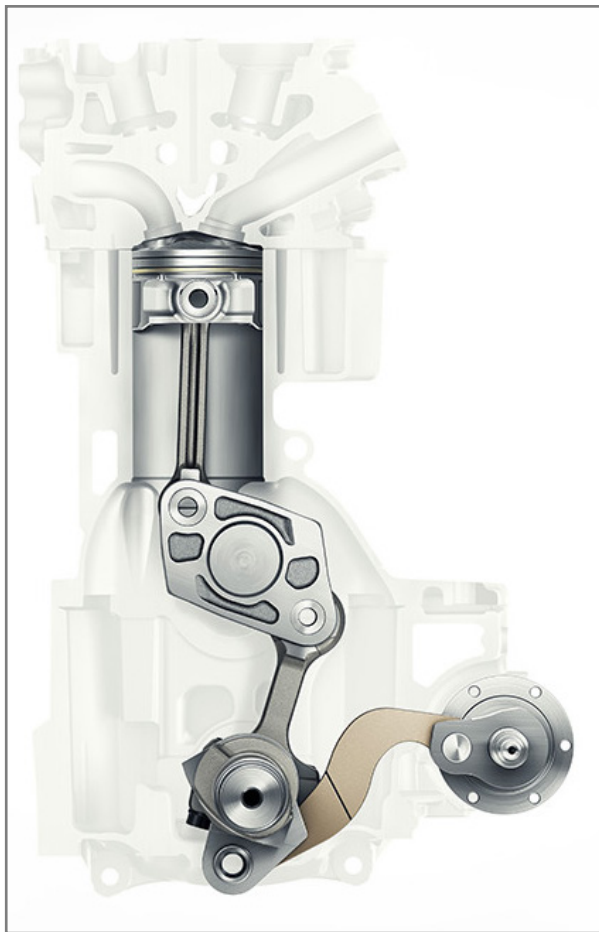
powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

cyldrowy silnik turbodoładowany Infiniti ma dawać o ponad 20% mniejsze zapotrzebowania na paliwo, przy utrzymaniu osiągniętych, jak w trzyipółlitrowej, wolnossącej jednostce sześciocyldrowej. Około 270 KM i 390 Nm z silnika o pojemności od 1970 do 1977 cm³ – robi wrażenie?

Prace nad regulowanym stopniem sprężania inżynierowie japońskiego producenta rozpoczęli dwadzieścia lat temu. Skonstruowano i przebadano ponad sto prototypów silników. O stopniu skomplikowania tego projektu świadczy opracowanie ponad 300 patentów, zanim powstał działający i przeznaczony do produkcji seryjnej silnik o zmiennym stopniu sprężania. Różnorakie testy pozwoliły udoskonalić konstrukcję. Symulowana praca silników w laboratorium odpowiada pokonaniu ponad 3 mln km, po czym przez 30 tysięcy godzin sprawdzano pracę silnika na tzw. rolkach. Nowy silnik VC-Turbo jest obecnie w finalnym stadium testów na drogach.

W silniku VC-Turbo Infiniti do zmiany stopnia sprężania wykorzystano system wielodźwigniowy. Odbywa się to bezstopniowo, poprzez zwiększanie lub zmniejszanie skoku tłoka w cylindrze, dzięki czemu stopień sprężania zmienia się pomiędzy 8:1 a 14:1. Zależ-



nie od potrzeb silnik zapewni zarówno wysoką moc, jak i wysoką „wydajność paliwową” i umiarkowane zapotrzebowanie na paliwo, a co za tym idzie niższą emisję dwutlenku węgla i szkodliwych związków.

Warto przy tym zauważyć, iż Infiniti jest marką premium Nissana. Powstała po to, aby konkurować w segmencie samochodów o imponujących osiągnięciach i odpowiednio wysokim komfortem. Ceny takich samochodów

nie są najważniejszym argumentem przyciągającym klientów, dlatego też budowa i wdrożenie do produkcji silnika, którego opracowanie kosztowało krocie, nie musi skończyć się katastrofą finansową. W końcu jeśli najmniejszy samochód tej marki może kosztować od 100 tysięcy do niemal 200, to dodatkowa opcja wyboru silnika powiększająca cenę auta o kolejne tysiące złotych, nie będzie wyzwaniem dla wielu bardzo wymagających klientów. A inni do salonów Infiniti raczej nie zaglądną. ■

Dane techniczne

INFINITI 'MR20 DDT' 2.0 VC-Turbo

Paliwo: benzyna

Stopień sprężania: 8.0:1 - 14.0:1

Pojemność skokowa: 2,0 l, 1997 - 1970 cm³

Średnica x skok tłoka: 84,0 x 94,1

Liczba cylindrów: 4

Liczba zaworów: 16 (4 na cylinder)

Rozrząd:

Dołot: elektronicznie sterowane zmienne fazy rozrządowe (Electronic Variable Valve Timing Control)

Wydech: hydraulicznie sterowane zmienne fazy rozrządowe (Hydraulic Variable Valve Timing Control)

Doładowanie: Jednoślismakowa turbosprężarka z elektronicznie sterowanym zaworem upustowym

Chłodzenie doładowania: Intercooler

System zasilania w paliwo: Wtrysk bezpośredni benzyny (DIG) i/lub wielopunktowy (MPI)

Moc maksymalna: 200 kW (272 KM)

Maksymalny moment obrotowy: 390 Nm

Fabryka Samochodów Elektrycznych



To nie pomyłka. Mieliliśmy FSO i FSM,
a teraz mamy FSE.

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Na fali powstających w Polsce inicjatyw, mających na celu produkcję czy montaż pojazdów elektrycznych, w Bielsku – Białej powstała, a ściślej została uruchomiona, Fabryka Samochodów Elektrycznych. Miejsce i podobieństwo nazwy oraz skrótu nie są oczywiście przypadkowe. Mało tego, szefostwo tego przedsięwzięcia mówi o tym, że będzie to pierwszy samochód elektryczny produkowany w Polsce. Nazywa się FSE 01 i jak nietrudno zauważyć, jest Fiatem 500, pozbawionym logo włoskiego producenta. Nadwozie i platforma produkowane są w Tychach, natomiast finalny montaż pojazdu odbywa się właśnie w zakładzie w Bielsku-Białej. Celowo nie używam określenia „fabryka”. Polsko

– niemiecka spółka została założona w 2013 r., jej kapitał zakładowy wynosi 1,15 mln, aktywa 1,5 mln, a zatrudnienie bezpośrednio i pośrednio przekracza 25 osób. Te dane, oraz podawana obecnie docelowa ilość pojazdów – tysiąc rocznie, każą raczej mówić o zakładzie, przerabiającym standardowe „pięćsetki” na auta elektryczne. W tym procesie biorą też udział firmy Bosmal z Bielska – Białej i Komel z Sosnowca.

Od razu powiedzmy, że koncern Fiat nie ma z tym nic wspólnego, poza tym, że sprzedaje FSE samochody. *Nasz samochód to efekt trzyletnich prac polskich inżynierów z Bielska-Białej. Jesteśmy dumni z naszych osiągnięć, bo Polska, jako szósty pod wzglę-*

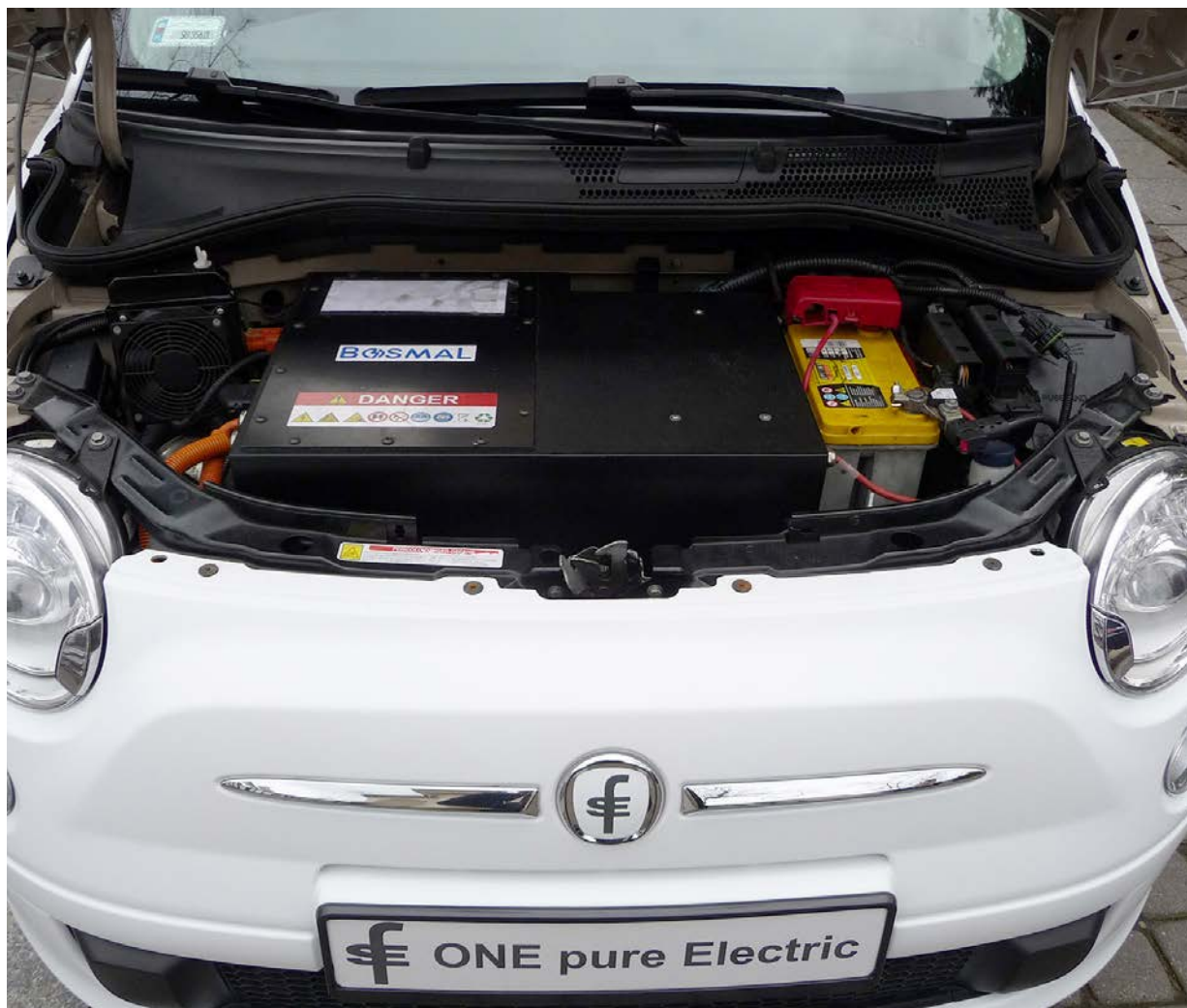
dem wielkości producent motoryzacyjny w Europie, ma realną szansę wkroczyć do grona liderów elektromobilności – tak mówi z dumą Dyrektor Generalny FSE Thomas Hajek, który nomen omen przed wieloma laty był wysokiego szczebla managerem w Fiacie. Później zresztą w innych firmach branży motoryzacyjnej również. Doświadczenie na pewno się przyda.

Sam pojazd ma trójfazowy silnik synchroniczny z magnesami trwałymi. Osiąga maks. moc 45 kW i moment obrotowy 120 Nm, co pozwala rozwinąć prędkość do 135 km/h. Bateria litowo-jonowa ma 14 kWh. Samochód jest wyposażony w ogrzewanie elektryczne z klimatyzacją. Testowany zasięg wyniósł 102,5 km, a przyspieszenie 0 – 100 km/h to 21,2 sek. Gotowy do jazdy samochód waży 1 088 kg. Wszystkie dane pochodzą od producenta.

Obecnie złożono 10 zamówień, ponoć kolejne są już przygotowywane: *Samochód elektryczny nie wymaga tak częstego serwisu jak auta spalinowe. Mamy już zamówienie na pierwszych dziesięć samochodów z opcją na kolejne pięćdziesiąt. Klientem jest duża sieć wypożyczalni. Zainteresowanie odnotowujemy również ze strony firm usługowych i samorządów* - mówi Thomas Hajek. Nabywcy



otrzymają, oprócz samochodu, również system zarządzania flotą, aplikację na smartfony, możliwość finansowania zakupu auta oraz usługę mobilnego serwisu. Producent chce rozwijać od strony technicznej swój pojazd, wprowadzać nowe rozwiązania i podzespoły. Myśli także o kolejnych modelach, które chciałby włączyć do swojej oferty. Nie ogranicza się tylko do polskiego rynku, chciałby eksportować, nie tylko do UE, lecz także za wschodnią granicę. FSE złożyła już wniosek o dofinansowanie unijne swojego projektu.



Oczywiście pomysł jest ciekawy, jednak nazwa i promowanie produktu, jako polskiego samochodu elektrycznego są nieco naciągane. Nie jest to pierwsza inicjatywa tego typu w Polsce. Są już firmy, które przerabiają samochody spalinowe na elektryczne, zmieniając im silnik. W takim przypadku zmniejsza się znacząco koszty, ponieważ konstrukcja pojazdu jest już sprawdzona. FSE nastawia się, przynajmniej na początku, głównie na sprzedaż dla klientów flotowych. Nie podaje oficjalnej ceny, która będzie zależała m.in. od ilości wypuszczanych z zakładu samochodów. Nieoficjalnie wiemy, że jest to obecnie 100 tys. zł netto. ■

Reklama w iAuto

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

Korzyści z reklamy w iAuto

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

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

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

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

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

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl

Dealerskie TOP50 10-lecia

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Przed tygodniem przedstawiliśmy na naszych łamach czołową dziesiątkę największych grup dealerskich i dealerów w Polsce w 2016 roku. Jako, że taki coroczny ranking TOP50 powstał już po raz dziesiąty - kontynuujemy temat - prezentując listę podsumowującą minioną dekadę.

To zestawienie obejmuje 20 podmiotów gospodarczych. Najlepszym wynikiem może pochwalić się Polska Grupa Dealerów z rezultatem 113,5 tysiąca samochodów za lata 2007-2016. Drugie miejsce zajął aktualny lider rynku, Grupa Krotoski-Cichy, z wynikiem 91,9 tys. pojazdów. Na ostatnim miejscu „podium” znalazła się Grupa Carservis ze sprzedażą 57,2 tys. aut. W pierwszej piątce znalazła się również Grupa Bemo z Poznania, która sprzedała 55,3 tys. samochodów i firma Pol-Mot Auto, która w ciągu dekady przekazała swoim klientom ponad 44 tys. aut.

W pierwszej dziesiątce dealerów, którzy sprzedali w naszym kraju największą liczbę samochodów w minionej dekadzie znalazły się także firmy Inter Auto, Sobiesław Zasada Automotive, Grupa Carsed, Grupa PTH oraz Grupa AutoWimar ze sprzedażą 34,2 tysiące pojazdów. Pewną ciekawostką jest fakt, że ta ostatnia ani razu nie znalazła się w pierwszej dziesiątce w dorocznych rankingach. To oznacza, że jest w gronie najbardziej stabilnych firm na naszym rynku.

Analiza Listy 10-lecia pokazuje również, że liderów polskiej branży dealerskiej można podzielić na dwie grupy. W pierwszej z nich znajdują się dealerzy, którzy od dekady utrzymują mniej więcej stałą sprzedaż aut na poziomie ok. 3-4 tys. sztuk rocznie. Tak jest przykładowo w Auto Gazda Ganinex (12 miejsce) czy w firmie Toyota Marki/Toyota Żerań (14 m.). Do drugiej zaliczyć można z kolei dealerów, którzy systematycznie zwiększali wolumen sprzedaży. Do rekordzistów należy tutaj Grupa Krotoski-Cichy, która

zaczynała od poziomu 4 tys. rocznie, by w ub. przekroczyć 20 tys. aut.

Niewiele gorszą dynamikę sprzedaży odnotowuje śląska Grupa Pietrzak (19 m.), która 10 lat temu sprzedała 1140 pojazdów, a miniony zakończyła z wynikiem 4800 sztuk. Jeśli następnym latach ujawni się jeszcze kilka firm z dużą dynamiką wzrostu, to niewątpliwie dealerów z pierwszej wspomnianej grupy będzie coraz mniej w topowych rankingach.

Trzeba tu jeszcze pamiętać o jednej ważnej rzeczy, która nieco rozjaśni sytuację. Otóż, gdy przed laty powstawały salony dealerskie mogły one prowadzić sprzedaż wyłącznie jednego producenta. Teraz unijne przepisy wymusiły liberalizację w tym względzie. Stąd m.in. wynika duża dynamika w firmie Pietrzak, która zaczynała wyłącznie od marki Renault, potem „doszła” Dacia, a teraz Grupa sprzedaje także samochody marki Peugeot oraz... Ferrari i Maserati. Przykładem z drugiego „bieguna” sprawy może być wspomniana Toyota Marki, która z założenia i nazwy ograniczyła się do handlowania samochodami jednego producenta. W rezultacie trudno jej istotnie zwiększać sprzedaż, która od lat oscyluje wokół 3-4 tysięcy samochodów.

Na koniec jeszcze jedna statystyka. 10 lat temu dwudziestka największych polskich dealerów sprzedawała w naszym kraju łącznie 15,45% wszystkich nowych pojazdów (osobowych i dostawczych). Obecnie ten udział wynosi 27,81%, czyli niemal dwukrotnie większy. ■

X **znaczy przygoda**

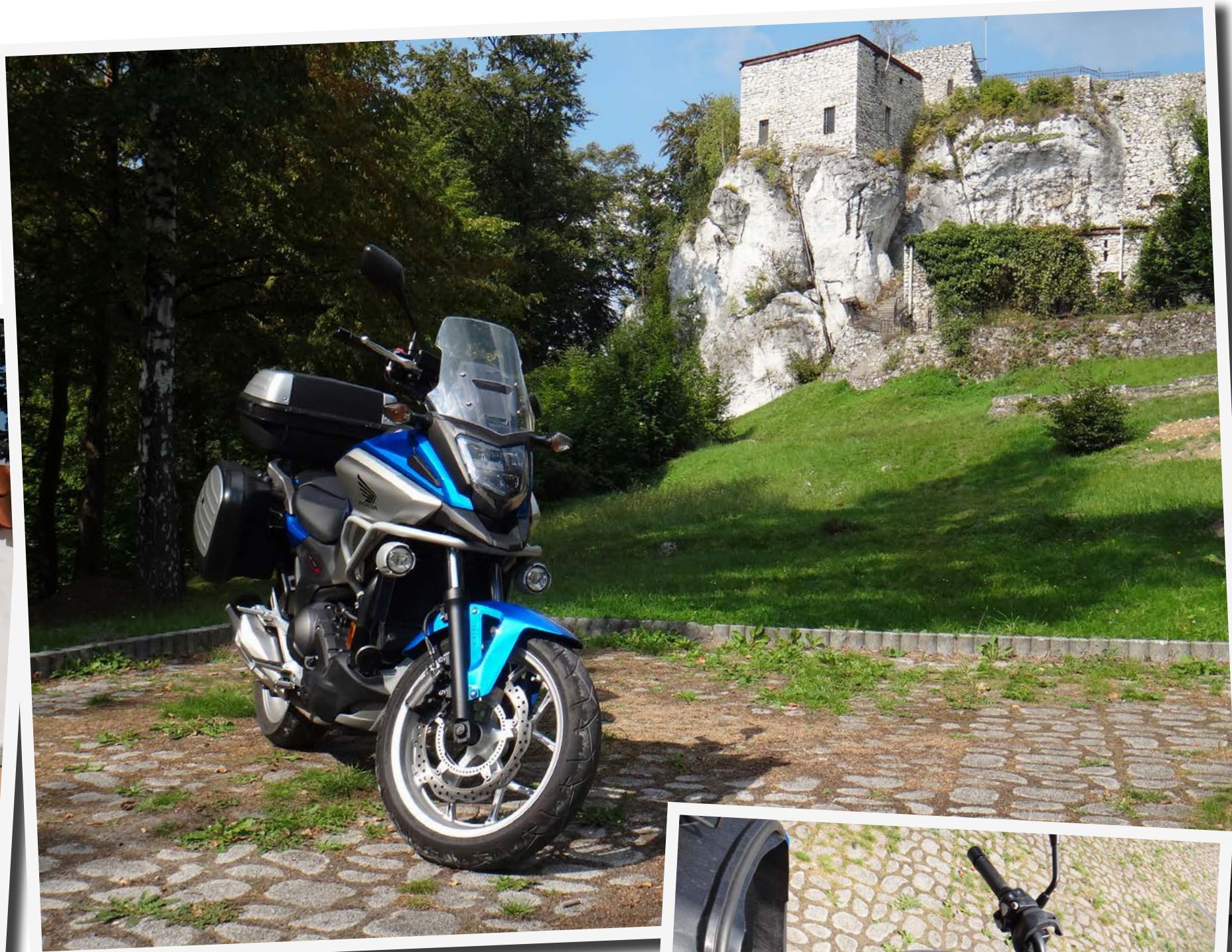
Na 31marca i 1 kwietnia Honda zapowiedziała dni otwarte. W salonach autoryzowanych dealerów będzie można zobaczyć pierwsze nowości zapowiedziane na rok 2017. Pierwsze bo jeszcze nie wszystkie modele jakie producent zamierza wprowadzić na runek w bieżącym roku. Wśród nich będzie CRF 250 Rally. To nowy członek dość licznej rodziny adventure. Zanim będziemy mogli przyjrzeć mu się bliżej, przypomnę pokrótce jego starszych i większych braci, z którymi miałem przyjemność poznać się bliżej.



niepozorny

Taki właśnie jest CB 500 X. Nie wiem skąd się wzięło, że motocykl turystyczny musi mieć silnik o pojemności powyżej litra i trzycyfrową liczę koni. Kiedy ponad 30 lat temu zaczynałem swoją przygodę z motocyklami 50 konna pięćsetka, zaliczała się do klasy motocykli dużych żeby nie powiedzieć ciężkich. Dzisiaj raczej jest pomijana i traktowana poważnie tylko przez nastolatków i to z oczywistych powodów do prowadzenia go wystarczy prawo jazdy katego-

rii A2. Ten kompaktowy, lekki i zwinny motocykl jest pod wieloma względami zaskakujący. Po pierwsze zapewnia komfortową pozycję nawet wysokim (186 cm) kierowcom, po drugie pasażer nie ma powodów do narzekania. Przejechanie 300 km dziennie nie jest wyzwaniem. I po trzecie 18 litrowy zbiornik pozwala na przejechanie w dwie osoby z bagażem 500 km bez tankowania. To najlepszy wynik w całej rodzinie advenczerów hondy.



praktyczny

NC 750 X w to co prawda motocykl, który jest na rynku już od kilku lat i ciągle cieszy się sporym zainteresowaniem. W 2016 roku poddano go lekkiemu liftingowi. Napędzany jest niezbyt potężnym bo zaledwie 54 konnym silnikiem, ale za to z niebanalnym momentem obrotowym wynoszącym 68 Nm i osiąganym przy 4750 obr/min. W połączeniu dwusprzęgłową skrzynią biegów otrzymujemy boleśnie poprawny motocykl. Płynie oddawana moc, nie-

mal niezauważalne przełączanie biegów i niskie zużycie paliwa. Na pokonanie 100 km NC potrzebuje zaledwie 3,4 L. Do tego w miejscu, w którym „normalny” motocykl ma zbiornik paliwa encek ma pojemnik mieszczący integralny kask. A zatem gdzie się wlewa paliwo? Umieszczenie zbiornika paliwa pod kanapą nie jest czymś nowym. Historia odnotowała już takie przy-

padki. Aby zatankować trzeba uchylić tylną część kanapy pod którą mieści się mikroskopijny, bo zaledwie 14 litrowy zbiornik. Na koniec chciałem zwrócić uwagę jeszcze na jeden parametr, bardzo istotny w przypadku gdy motocykla używa się do turystyki. Ładowność NC 750 X to 209 kg. →→

uniwersalny

Już sama zapowiedź wprowadzenia na rynek Afryki Twin u wielu wywołała zauważalne przyspieszenie tętna. Gdy tylko się pokazała cała motocyklowy świat rzucił się do testowania i porównywania. I choć nie brakowało głosów, że to nie takie, a tamto mogło to inny ma lepsze, to ten motocykl w ogólnej ocenie jest wyjątkowy. No cóż nazwa zobowiązuje. Muszę przyznać, robota jaką wykonali inżynierowie zasługuje na najwyższe uznanie. Moim zdaniem właśnie tak powinien wyglądać motocykl turystyczny. Dwie osoby nawet ze sporym bagażem podróżują komfortowo, zarówno po autostradach jak i po drogach gruntowych. We współczesnym motocyklu producent nie może sobie pozwolić na całkowite wyeliminowanie elektroniki, chociażby z powodu obowiązujących przepisów. Ale wszystkie wspomagacze w postaci ABS-u i kontroli trakcji można wyłączyć. Duże szprychowe koła, z przodu 21 cali, z tyłu 18, zawieszenie o dużym skoku i blisko 100 konny dwucylindrowy silnik sprawia, że jeśli zamierzasz pojechać na koniec świata, albo kawałek dalej to Afryka Twin tam cię zawiezie. Motocykl nawet w wersji podstawowej jest gotowy do takich wyzwań. No dobra trochę mnie poniosło. Jest jedna rzecz której nie mogę pojąć. Jak to możliwe że we flagowym modelu w standardzie nie ma gniazda zapalniczki. Ale może się czepiam przecież rasowi turyści korzystają z mapy papierowej, a nie ze wspomagaczy takich jak np. nawigacja, czy smartfon. ■





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

HARNAŚ

W ubiegłym tygodniu w "Fotozagadce" pokazaliśmy fotografię wykonaną w czasie Rajdu Kormoran w 1990 roku. Startujący w Renault 11 Turbo Bogdan Herink z Barbarą Stępkowską wygrali wówczas jeden z 16. odcinków specjalnych (Marian Bublewicz wygrał ich 14., jedną próbę najszybciej pokonał Paweł Przybylski) i ukończyli rajd na 12. miejscu w klasyfikacji generalnej i 7. w klasie A-13. O tym wybitnym kierowcy 20 lat temu pisał Bogusław Koperski.

Bogdan Herink w rajdowym światku nazywany był Harnasiem. Wedle leksykonu PWN tak z węgierska nazywano kiedyś przywódców dawnych tatrzańskich zbójników, ale każdy, kto choć trochę znał Bogdana dobrze wie, że nie miał ani ambicji wodzowskich, ani też ciągotek do zbójnikowania... Zatem jaki był? Któż o tym lepiej opowie niż **Barbara Stępkowska**, dzieląca z Nim nie tylko sportowe porażki i sukcesy, ale także i codzienne troski.

Dlaczego tak późno?

Bogdan zakupiańczykiem był z wyboru, bo urodził się w Bytomiu, ale całe życie spędził po Tatrach. Tu ukończył słynną szkołę Kenara, co pomogło Mu rozwinąć talent malarski wyniesiony z domu rodzinnego, tu też nauczył się jeździć na nartach, co zaowocowało dwoma tytułami Mistrza Polski i powołaniem do kadry olimpijskiej sla-

lomistów. Rajdy samochodowe w Jego życiu to czysty przypadek. Był świadkiem rozmowy, w której jeden z uznanych już kierowców sportowych opowiadał o poślizgach kontrolowanych i snuł słynne rajdowe gadki. Bogdan postanowił spróbować, najbliższy był Rajd Żubrów. Był mocno zdziwiony, że jego ukochana Mazda RX-7 do tego rodzaju zabaw jest nieprzy-

datna. Jeszcze bardziej zdziwił się, że do uprawiania tej dyscypliny potrzebny jest sprawnie działający partner, który potrafi sporządzić notatki nawigacyjne odcinków specjalnych. Potem zainteresował się mocniej, a że wszystko za co się zabierał traktował nadzwyczaj serio, więc już w następnym sezonie był wicemistrzem w klasie. Była druga połowa lat osiem- ➔➔





dziesiątych. Najpierw jeździł Ładą, którą kilka razy rozbił; potem jak już przeszedł "szkołę błędów" przesiadł się do Forda Escorta RS 2000, następnie do Renault 21, aż wreszcie przyszła oferta od Renault Polska, aby startować w ich teamie.

Talent

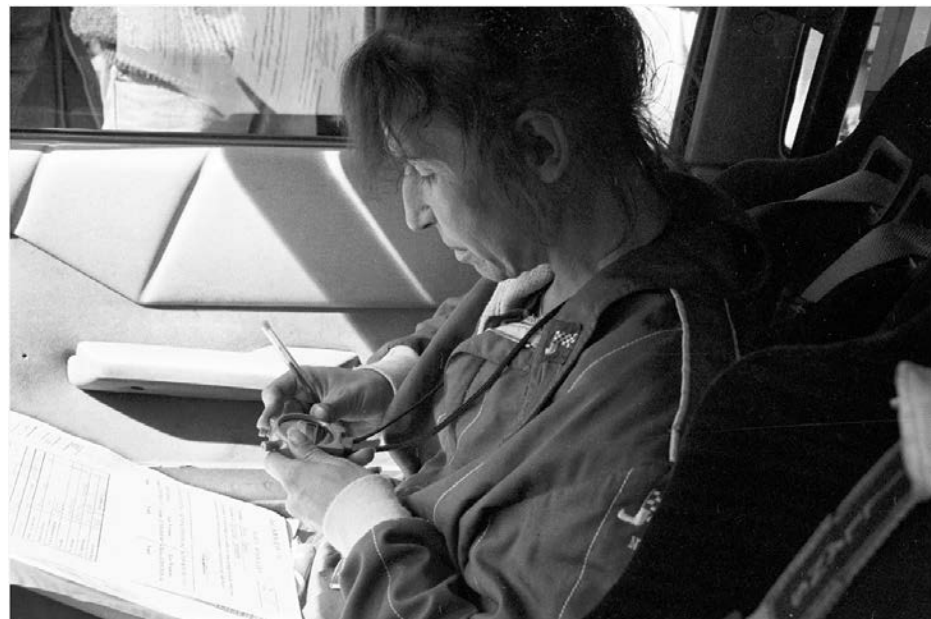
Bogdan długo szukał swej życiowej pasji. Niezłe grał w tenisa, ale na lokalnych sukcesach się skończyło. Uwijał się po okolicznych pagórkach na motocyklu, ale był to czas, gdy ta dyscyplina chyliła się ku upadkowi. Szkoda, że tak późno odkrył rajdy samochodowe, był już po trzydziestych urodzinach... Los zrządził, że ten ogromny talent ujawnił się dopiero po latach poszukiwań, że Jego zawodniczy żywot trwał tak krótko...



Białe albo czarne

- Bogdan był pracowity i może dlatego nie znosił średniactwa. Uważał, że coś jest białe albo czarne, nigdy szare. Mówią o takich, że są bezkompromisowi, ale On był w tym wszyst-





kim zawsze uczciwy. Miał sukcesy artystyczne, sporo malował, wystawiał, sprzedawał obrazy. A jednak zarzucił malowanie, bo pewnego dnia doszedł do przekonania, że nie potrafi tak

tworzyć, jak to sobie wyobrażał. Był aż do bólu perfekcjonistą, stawiał sobie poprzeczkę – moim zdaniem – za wysoko. W sporcie samochodowym znalazł wreszcie szansę spełnienia

się do granic możliwości. Nie był jednak w tej pasji zapiekły, uważał, że przegrać z lepszym to nie wstyd, ale dać się pokonać przeciętniakowi – to nie wypada... →→



Nie szukał popularności, więc i nie zabiegał o względy mediów. Miał przyjaciół wśród tych, którzy Go akceptowali takim jakim był, cenił lojalność, ale nie wklewał się w tak zwane układy.

Gorący fotel

Moja obecność na fotelu obok Bogdana w rajdówce to również wynik przypadku. Najpierw szukał partnera, który spełniałby Jego wymagania, któremu ufałby niemal bezgranicznie, zmieniał pilotów. Za namową wspólnych przyjaciół usiadłam na tym niewdzięcznym miejscu w samochodzie rajdowym, a potem Bogdan już sam się starał, żeby ten stan utrzymać... Przez dwa lata startowaliśmy wyłącznie jako partnerzy sportowi. W tym czasie



poznaliśmy się bliżej, przeżyliśmy trudne chwile, jakich w tym sporcie nie brak i myślę, że to też między innymi nas zbliżyło... Być partnerką życiową Bogdana nie było łatwo. W sporcie to ja,

a nikt inny musiałam spełniać rolę swoistego piorunochronu, gdy coś szło nie tak jak powinno, choć myślę też, że nie znajdzie się człowiek, który słyszałby Bogdana mówiącego pod- ➔➔







niesionym głosem. Do mnie należało tak poukładać nasze sprawy zawodowe, aby Bogdan mógł myśleć tylko o przygotowaniu do rajdu. W tej materii był bezwzględny: żadnych

towarzyskich spotkań przed startem, natomiast wiele setek treningowych kilometrów. Czasem po pracowitym dniu szklaneczka whisky, za którą przepadał. Innych trunków nie tykał.

Dlaczego wybrał sport?

Bogdan zawsze lubił konfrontacje, a na nich opiera się sportowa rywalizacja. Znosił ją bez cienia stresu. Jednocześnie nie był podatny na komplementy,



których celem bywa "podpuścić frajera". Nie tolerował oszukiwania Go w imię zachowania spokoju. W każdej chwili w czasie rajdu musiałam być gotowa do udzielenia pełnej informacji o tym, jak stoimy w klasyfikacji i co jeszcze można zrobić? Zachowanie status quo, bo już blisko meta - to nie było w Jego stylu. To że zacząwszy przygodę z rajdami już po trzydziestce doszedł do znaczących wyników ma swój początek w narciarstwie. Zawsze, i na nartach, i w samochodzie kombinował jak przejechać dany odcinek jeszcze szybciej. Nieważne dla Niego było czy pojedzie bokiem dla uciechy kibiców, czy też może "na okrągło". Celem było: Jeszcze szybciej! W granicach rozsądku, rzecz oczywista, bo ten Go nigdy nie opuszczał. Bogdan po prostu wiedział, w któ-



rym miejscu ryzyko przestaje się opłacać. Dla przykładu epizod: Kiedyś po blisko 24 godzinach spędzonych za kierow-

nicą musiał się zdrzemnąć, ale że termin gonił, więc zamieniliśmy się miejscami. A trzeba wiedzieć, że On bardzo nie lubił siadać na prawym fotelu. Więc jedziemy sobie po puściutkiej autostradzie, Bogdan drzemie, więc postanowiłam trochę przyspieszyć. Nagle słyszę z boku: Musisz jechać dwieście dwadzieścia? Po jakimś czasie znów głos z boku: Czy nie zauważyłaś, że leje? Potrafił to powiedzieć bez cienia przygany...

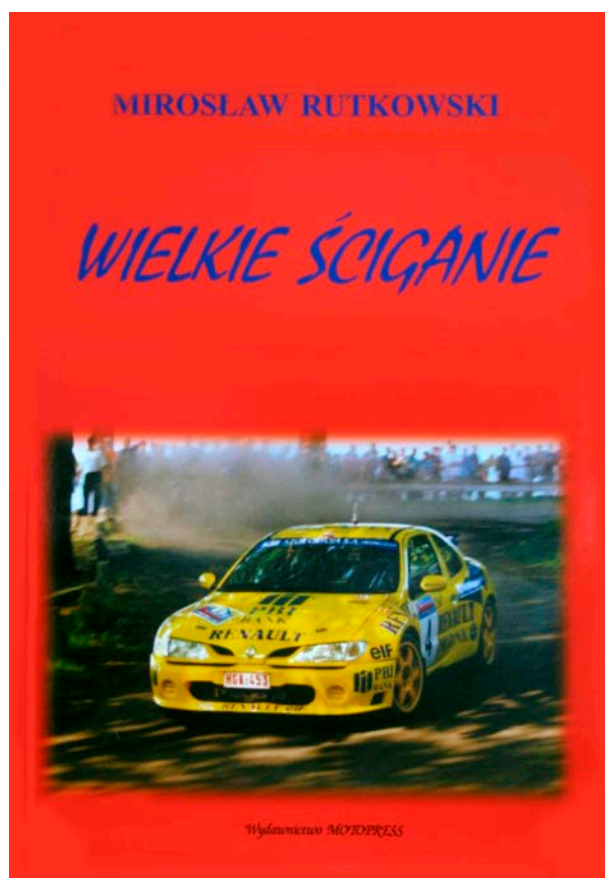
Bogdan Herink

Urodził się 29 listopada 1952 roku w Bytomiu. Wychowywał się w Zakopanem, gdzie skończył szkołę Kenara. Trochę rzeźbił, sporo malował. Zajmował się aktywnie sportem, początkowo łyżwiarstwem, później narciarstwem, w którym osiągnął znaczące sukcesy. Sportową karierę kierowcy rajdowego rozpoczął w wieku 33 lat, w 1985 roku. Rok później zdobył swój pierwszy tytuł mistrza Polski w wyścigach górskich i wicemistrzowski w rajdach samochodowych w klasie A-14. Startował kolejno samochodami: Łada 1300, FSO 1600, Ford Escort RS 2000, Renault 11 Turbo, Renault Clio 1800, Renault Clio Williams 2000 i Renault Clio Maxi. W 1987 roku wywalczył wicemistrzostwo Polski w grupie B, w 1988 - mistrzostwo Polski grupy A. W 1994 roku zdobył tytuł wicemistrzowski w klasyfikacji generalnej, mistrzowski w klasie A-7 i w wyścigach w grupie A. W następnym sezonie został wicemistrzem w rajdowej klasyfikacji F-2 (samochody z napędem na jedną oś) i wicemistrzem grupy A w wyścigach górskich. Nieoczekiwanie, po awarii silnika na 53. Rajdzie Polski przestał pojawiać się na trasach rajdowych. 10 stycznia 1998 roku Bogdan Herink zmarł na zawał serca.

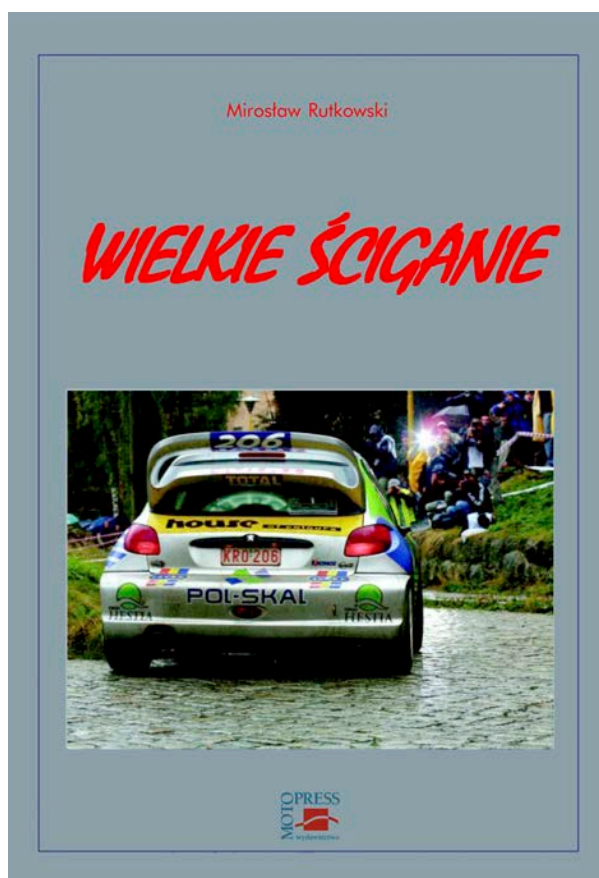
9 stycznia

Wracaliśmy z moim synem i jego kolegą z Nowego Targu, gdzie chłopcy z Bogdanem szaleli na torze kartingowym. Bogdan po raz pierwszy siedział za kierownicą małego wózka, co nie przeszkodziło Mu skroić skórę młodym. Właśnie mówił coś na ten temat, nagle w połowie zdania zjechał na pobocze, zatrzymał auto, oparł głowę o kierownicę i po prostu umarł... ■

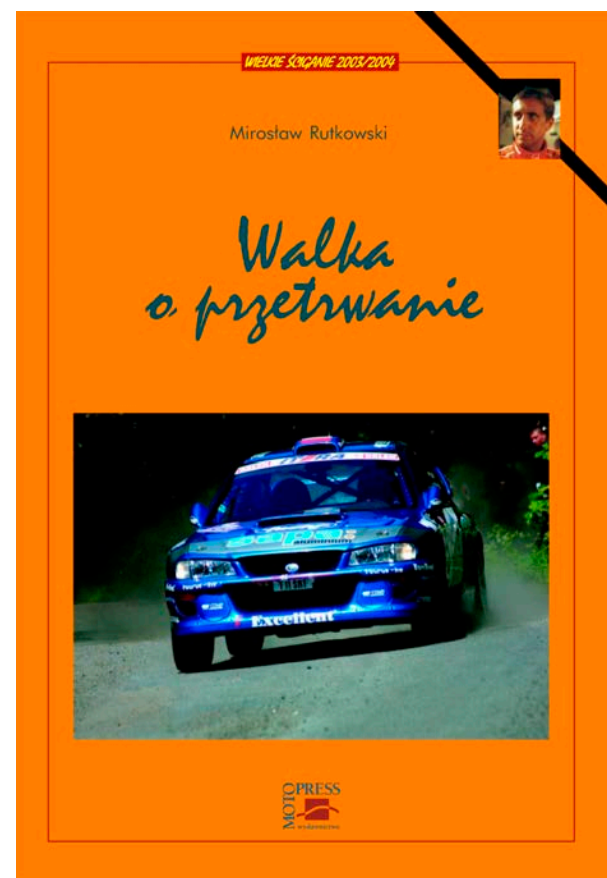
NAGRODY



„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

Na adres mailowy wpłynęły dwie prawidłowe rozwiązania fotozagadki, natomiast wiele osób rozwiązywało ją na naszym profilu na Facebooku. Nagrody otrzymują autorzy prawidłowych odpowiedzi i najciekawszych opowieści nadesłanych mailem na adres: redakcja@motopress-media.pl

Odpowiedzi nadesłali: Michał Kozłowski (Warszawa) i Romuald Nowakowski (Częstochowa). Nagrody wysyłamy pocztą (tradycyjną).

Na zdjęciu poniżej Land Rover Defender wykorzystywany był w legendarnym rajdzie przeprawowym Camel Trophy. O polskich załogach w tej imprezie (1991-1996) przeczytacie w 2 numerze iAuto.

Odpowiedzi mailem na adres: redakcja@motopress-media.pl

Kiedy (rok) i w jakim kraju została wykonana fotografia?



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



ZMIANA CZASU

TEKST: RAJMUND BINISZEWSKI

Co roku w ostatni weekend marca dokonujemy skomplikowanej operacji przestawiania zegarków o godzinę do przodu. Co roku też toczą się dyskusje na temat zasadności tego zabiegu. A zatem czy chodzi tylko o to, że raz w roku w niedzielę śpimy o godzinę krócej?

Najbliższe tygodnie to okres zmian, co prawda aura może być kapryśna, ale trzeba sobie jasno powiedzieć, że dni są coraz dłuższe i raczej będą coraz cieplejsze, a co za tym idzie zwiększy się liczba uczestników ruchu drogowego. Na ulicach pojawią się motocykliści, rowerzyści (niestety ci pojawią się też na chodnikach), no i działkowicze. Bywa, że coraz mocniej grzejące słońce rozleniwia, a przecież na drodze nie możemy sobie pozwolić nawet na odrobinę odprężenia. Nadszedł okres, w którym powinniśmy wszyscy wykazać się szczególną ostrożnością i rozważą. Ci co jeżdżą bez względu na porę roku powinni mieć świadomość, że „letniaki” nie korzystając przez ostatnie miesiące ze swoich pojazdów, mogły trochę wyjść z wprawy i potrzebują czasu, żeby się na nowo wdrożyć w ruch uliczny. Użytkownicy jednośladów z niecierpliwością czekali na poprawę pogody, by móc wreszcie wyciągnąć swoje maszyny. Pamiętajcie, że przez zimę kierowcy zdążyli się odzwyczaić od waszej obecności na drogach.

Wiosna potrafi zaskoczyć nie tylko zwiększonym ruchem pojazdów na drogach ale też kapryśną aurą. Ciepłe dni, które bardzo szybko przechodzą w chłodne noce, nad ranem mogą jeszcze wystąpić przygruntowe przymrozki. O tym, że te

czynniki mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo jazdy, nawet nie trzeba wspominać. A przecież rzadko bierzemy na to poprawkę. Pojazd sprawny, przyspiesza, hamuje, opony w dobrym stanie. Problem w tym, że sama głębokość bieżnika, to nie wszystko. Warto sprawdzić w jakim wieku są nasze opony. Jedną z przypadłości gumy jest to, że się starzeje, ale wizualnie nie różni się od nowej. Zmieniają się tylko jej właściwości. 5-6 letnia opona może wyglądać świetnie, nie mieć żadnych pęknięć, gruby bieżnik, a jednak nie będzie się nadawała do jazdy. Guma z wiekiem twardnieje i staje się śliska. Co oznacza, że wystarczy odrobina wilgoci na jezdni, aby stracić przyczepność np. podczas hamowania. Trzeba więc przy zmianie opon z zimowych na letnie sprawdzić, kiedy zostały wyprodukowane te, które mamy zamiar założyć. Przed nami święta wielkanocne, potem majowy weekend, wiele osób będzie wyjeżdżać do rodziny, znajomych lub na zasłużony odpoczynek, niektórzy wyjadą po raz pierwszy w tym roku. Będą tacy, którzy będą się bardzo spieszyć...

Nie tylko w czasie takich wyjazdów pamiętajmy, że nie jesteśmy sami na drodze, że nie jesteśmy ani cwańsi od innych, ani też nie mamy ważniejszych powodów, które pozwalają nam na łamanie zasad obowiązujących na drodze. ■

TRENING

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Zawodnicy startujący w Dacia Duster Elf Cup w ostatnią środę marca odbyli trening z Krzysztofem Hołowczycem. Cykl rozpoczyna runda rajdu Baja Drawsko w dniach 7-8 kwietnia br.



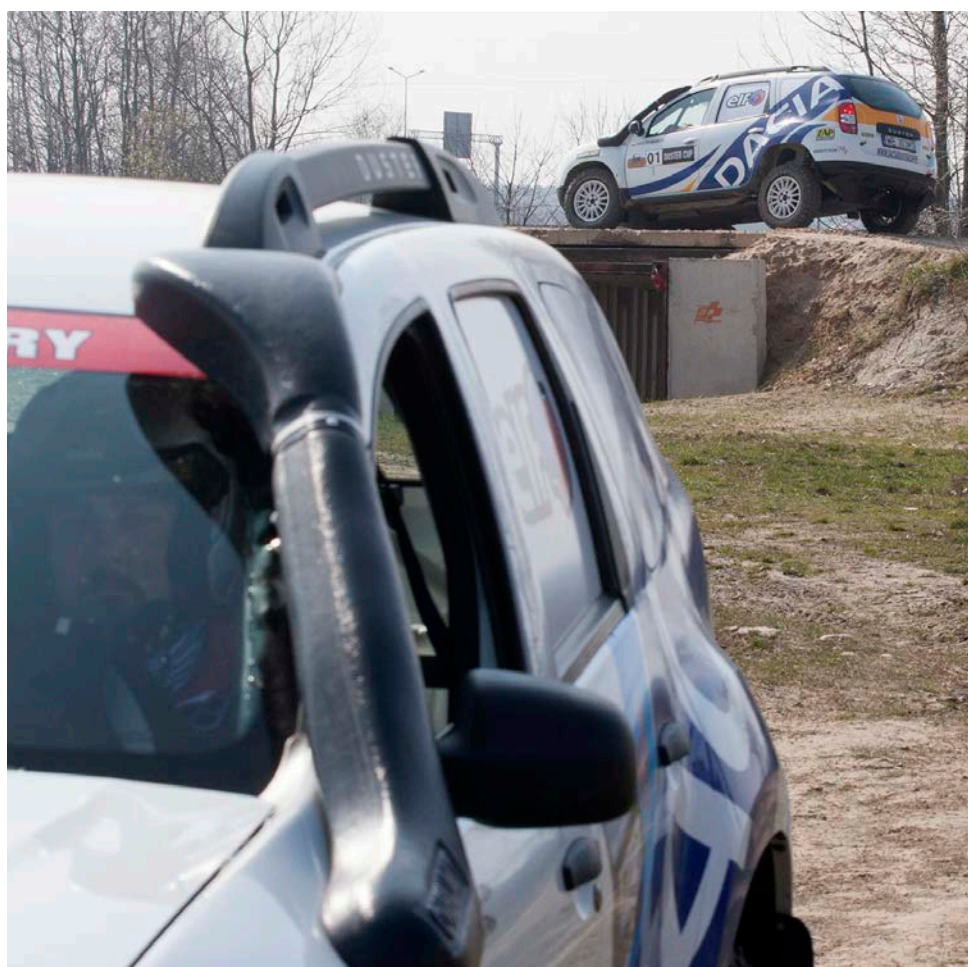
Do udziału w Pucharze Dacia Duster Elf Cup zgłosiło się osiem załóg o różnym stopniu doświadczenia rajdowego. Wśród uczestników znalazły się zarówno osoby, które mają już na swoim kon-

cie doświadczenie rajdowe, jak i takie, które wystartują po raz pierwszy. Przekrój zawodowy uczestników jest dość szeroki, mamy m.in. właścicielkę księgarni, przedsiębiorcę budowlanego, dyrektora technolo-

gicznego, pracownika branży motoryzacyjnej, ale też instruktora jazdy sportowej czy licencjonowanego pilota rajdowego. Dwa auta poprowadzą panie, jedna z nich jest miłośniczką podróży po bezdrożach, druga



m.in. autorką rajdowego bloga. W podwarszawskich Jankach, na torze off-roadowym zawodnicy mieli okazję się poznać, ale przede wszystkim i odbyli trening i szkolenie z szybkiej jazdy terenowej pod okiem ambasadora i mentora całego cyklu, Krzysztofa Hołowczyca. ■



NIECH LŚNI...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Wielkie wiosenne porządki przed nami. I to nie tylko w domu ale to doskonały czas wysprzątać wnętrze mojego autka. Temat ten w mojej głowie istniał już od dłuższego czasu, a powracał powracał za każdym razem jak bumerang, szczególnie w momencie kiedy otwierałam drzwi. Cóż, zamiar wprowadzenia w czyn realizacji generalnych porządków nosiłam w głowie już od jesieni. Wtedy to moja cudowna latorośl pędząc z mamusią z jednych zajęć na kolejne, popijała różne słodkie i kolorowe napoje, co skończyło się rozlaniem i piękną plamą w kształcie tulipana na jasnoszarej tapicerce. Ale nawet to nie było najgorsze. Najgorsza plama była z wylanego kefiru. Ale co tam plama, zapach jaki pozostał cały czas przypominał o tym zdarzeniu. Raz miała miejsce taka sytuacja, że podczas wyprawy do Gdańska, uprzejmy Pan policjant podczas rutynowej kontroli mocno zainteresował się unoszącym zapaszkiem wewnątrz autka. Mam tylko nadzieję, że nie podejrzewał mnie o jakieś nieczne czyny. Ale chcąc uniknąć dalszych pytań, czy to ze strony przyjaciółek, czy też mojego osobistego kierowcy, postanowiłam zabrać się do dzieła.

Celem było wypucowanie całego autka. Ale jak to bywa w życiu, mój osobisty kierowca uznał, że w pierwszej kolejności konieczne jest mycie podwozia po zimie, aby wypłukać resztki soli, która (podobno) serwują nam przez cały sezon drogowcy. Podwozie zostawiam na jego głowie, niech też zajmie się lakierem, żeby lśnił niczym... no, wiecie, jak ma lśnić. Sama zabrałam się za sprzątanie wnętrza. Czego ja tam nie miałam... Dosłownie szafa, walizka i kuchnia w jednym!

Zakupiłam stosowne buteleczki z detergentami: do kokpitu, do tapicerki, do szyb, do plastików, do moich felg aluminiowych oraz, oczywiście, neutralizator zapachów w aucie.

Ssprzątanie plastikowych elementów nie jest trudne, mycie szyb poszło też bardzo sprawnie. Dla umilenia pracy włączyłam sobie energetyzującą muzyczkę. A co To idealny czas i miejsce na słuchanie muzyki, przemyślenia oraz wyciąganie wniosków. Wracając do mojej pracy, największym problemem było pranie tapicerki. Długo nie mogłam pozbyć się tej dużej plamy i zapachu, który pozostał po kefiru. Oczywiście podchodzę ambitnie do każdego zadania. Dzięki mojej ciężkiej pracy, piance do prania i neutralizatorowi, odniosłam sukces! Temat wylanego kefiru zniknął i na zawsze zamknięty. Żeby było odłotowo, wypucowałam także dywaniki i błyszczały się tak, że ich blask widoczny był z satelity. Pozostały mi do wypucowania alufelgi oraz opony. I wtedy mogę wreszcie, w pełnej krasie ruszać na podbój szos! Ja i moje czyściutkie i pachnące autko!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny sprzątanie i mycie samochodu jest bardzo ważne zarówno ze względów estetycznych jak i również praktycznych. Mycie podwozia pozwoli zmyć sól jaka pozostała po sezonie zimowym. To taka swoista konserwacja i zabezpieczenie. Sprzątanie wnętrza samochodu podnosi nie tylko estetykę auta ale dba o nasze bezpieczeństwo. Nie ma wtedy ryzyka, że zapomniana butelka po napoju zapłącze nam się w trakcie jazdy i może wywołać niebezpieczne sytuacje. ■



Wydarzenia i rocznice: marzec 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Od tkackiego krosna do motoryzacyjnego giganta

W 2008 roku japoński koncern Toyota wyprzedził amerykańskiego rywala – firmę General Motors - pod względem ilości wyprodukowanych samochodów, stając się największym na świecie producentem w tej branży. Fundamentem potęgi Toyoty stał się jej założyciel, Kiichiro Toyoda, ale też jego ojciec Sakichi.

Sakichi Toyoda był przemysłowcem działającym w przemyśle tkackim. Wygląda na to, że nie był jakimś, bo niezależnie od podobnych rozwiązań na świecie, wynalazł krosno automatyczne, zyskując przydomek „japońskiego Edisona”. Firma Toyoda Loom Works rozwijała się świetnie, a tymczasem w domu pana Sakichi dorastał syn Kiichiro (ur. 11.06.1894 r.). Po ukończeniu w 1917 roku szkoły średniej, która specjalizowała się w inżynierii, Kiichiro studiował na Uniwersytecie Tokijskim. Później rozpoczął pracę w przedsiębiorstwie ojca, ale interesowały go przede wszystkim samochody. W 1929 roku wyjechał z misją handlową do USA, jednak jego głównym celem stało się „podpatrzenie” funkcjonowania amerykańskich fabryk samochodowych. Rok później w wieku 63 lat zmarł Sakichi Toyoda. Kiichiro nie zamknął przedsiębiorstwa ojca, ale teraz już zdecydowanie zajął się motoryzacją. W 1931 roku opracował prototyp własnego silnika spalinyowego o pojemności 3.4 l, a dwa lata później w strukturze Toyoda Loom Works pojawił się dział zajmujący się wyłącznie samochodami.

W 1935 roku światło dzienne ujrzał pierwszy pojazd, prototyp oznaczony symbolem A1. Gdy rozpoczęto jego produkcję otrzymał symbol AA (wersja kabrio AB). W każdym razie samochód był ludzko podobny do produkowanego w USA sedana Chevroleta...



Ważną decyzją Kiichiro Toyody w tym czasie (1936) była zmiana nazwy firmy na Toyota. Wynikać miała ona z faktu, że (przyjmując to na słowo) łatwiej było ją zapisać przy użyciu japońskiego „alfabetu”. Natomiast w 1937 roku definitywnie oddzielono od macierzystej firmy część samochodową i pojawiła się Toyota Motor Company.

Mało znane są losy fabryki podczas II wojny światowej. Należy przyjąć, że – niezależnie od woli założyciela - włączone zostały do produkcji uzbrojenia i/lub sprzętu wojskowego dla cesarskiej armii.

Kiichiro Toyoda zmarł 27 marca 1952 roku w wieku zaledwie 57 lat. Trudno powiedzieć, co jeszcze mógłby zdziałać, gdyby los podarował mu jeszcze 15-20 lat życia. Niewątpliwą jego zasługą było zbudowanie solidnych podstaw przedsiębiorstwa oraz opracowanie zasad produkcji, które rozwijane w kolej- →→

1936-1947



1958-1969

TOYOTA

1969-1978

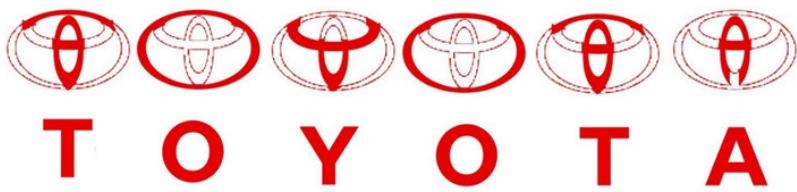


1978-NOW

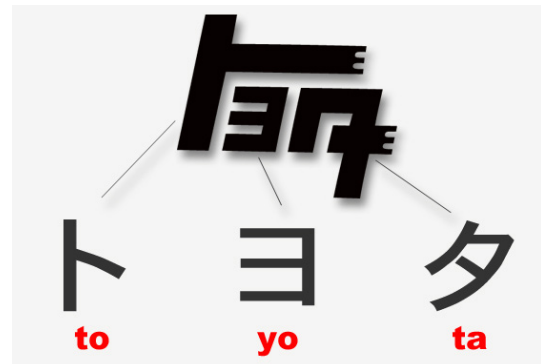
TOYOTA

1989-NOW





nych latach stały się wzorem do naśladowania dla całej branży motoryzacyjnej (Toyota Production System). Porównać to można do rewolucyjnej innowacji Henry Forda, który wprowadził taśmę produkcyjną do montażu swoich samochodów.



Założyciel Toyoty zmarł, ale świetnie zarządzana firma, produkująca coraz lepsze i oszczędne pojazdy szybko się rozwijała. W 1966 roku na rynku pojawiła się Corolla – model, który sprawił, że Toyota stała się światową marką. Teraz koncern Toyota jest największym na świecie producentem samochodów...

Powab w kombinezon odziany

Dużą rzadkością – niestety – na torach wyścigowych czy rajdowych oesach są panie. Jeszcze większą są te, które osiągają w sportach samochodowych godne odnotowania sukcesy. Do tych nielicznych należy urodzona 25 marca 1982 roku Amerykanka Danica Patrick. Ma ona jeszcze jeden, niezaprzeczalnie mocny medialnie atut, ponadprzeciętną urodę...

Swoją przygodę z czterema kółkami rozpoczęła będąc jeszcze dziewczynką. Mając 10 lat zaczęła ścigać się na gokartach i szybko osiągnęła pierwsze sukcesy zdobywając w latach 1994, 1996-97 mistrzostwo World Karting Association Grand National Championship. Chcąc nadal rozwijać swoją karierę opuściła w 1998 roku rodzinne Roscoe w stanie Illinois (5 mil na południe od granicy z Wisconsin) i przeniosła się do Wlk. Brytanii. Tam przez cztery sezony zdobywała



doświadczenie w serii British Formula Vauxhall oraz British Zetec Formula Ford. Duże uznanie zdobyła za zajęcie drugiego miejsca w 2000 roku podczas Formula Ford Festival, wyścigu rozegranym na słynnym torze Brands Hatch.

Po powrocie do USA po sezonie 2001 Danica Patrick natychmiast otrzymała propozycje od zespołów wyścigowych. Przyjęła propozycje byłego kierowcy wyścigowego Bobby'ego Rahala i dołączyła do ekipy Rahal Letterman Racing (David Letterman, to amerykański gospodarz niezwykle popularnego talk-show oraz producent telewizyjny). W 2002 roku startowała w Barber Dodge Pro Series, rok później w serii Toyota Atlantic Championship niemal zawsze plasując się w czołowej trójce, by w 2004 roku zająć w tych mistrzostwach trzecią lokatę.

Sezon 2005 okazał się dla niej przełomowy. Szefostwo zespołu dało jej szansę na debiut w niezwykle prestiżowych zawodach serii Indy Car. Stało się to 29 maja podczas słynnego Indianapolis 500. Danica stała się czwartą kobietą w historii, która stanęła na starcie tego wyścigu, ale pierwszą, która przewodziła całej stawce. Co więcej, robiła to przez 19 okrążeń. Ostatecznie jej team zajął czwarte miejsce, a ona na koniec sezonu sklasyfikowana została na 12 miejscu i otrzymała tytuł Debiutanta Roku.

W sezonie 2006 kontynuowała starty w Indy Car. Nie odnotowała szczególnych osiągnięć, ale na koniec sezonu awansowała na dziewiątą lokatę. Niewykluczone, że na całoroczne wyniki Danicy oraz zespołu odbił się tragiczny wypadek, który miał miejsce w lutym, podczas treningu przed wyścigiem na torze Homestead. Zginął w nim Paul Dana, partner Patrick oraz Buddy Rice'a z zespołu Rahal Letterman...

Od sezonu 2007 Danica rozpoczęła starty w barwach zespołu Andretti Green Racing. Nadal rywalizowała w wyścigach Indy Car, w których ponownie awansowała – tym razem na siódme



miejsce. W kolejnym, 20 kwietnia 2008 roku, stała się bohaterką historycznego wydarzenia. Mając 26 lat, w swoim 50 starcie serii Indy Car, stała się pierwszą kobietą, która stanęła na najwyższym stopniu podium. Miało to miejsce podczas Indy Japan 300 na torze Twin Ring Motegi. Po przejechaniu 200 okrążeń toru wjechała na metę z przewagą 5,859 sek nad Helio Castronevesem, dwukrotnym zwycięzcą mistrzostw Indy 500. Sezon ukończyła na szóstym miejscu.

W 2009 roku zajęła trzecie miejsce w wyścigu Indy 500, najwyższe zdobyte przez kobietę w tym wyścigu. Po całym sezonie Indy Car została sklasyfikowana na piątym, najlepszym w swej karierze miejscu...

Danica do dzisiaj aktywnie bierze udział w różnego rodzaju, chociaż może już nie tak prestiżowych, zawodach. W tym roku wystartowała już w siedmiu (m. in. The Clash of Daytona (4 miejsce) czy Can-Am Duel (6 m.)). Najbliższy, w którym weźmie udział jest wyścig STP 500 na torze Martinsville Speedway, a plany na ten rok obejmują jeszcze kilkadziesiąt(!) zawodów.

Ponadto, będąc dodatkowo obdarowaną przez naturę i geny pięknym ciałem Danica stała się także modelką oraz celebrytką. Serca mężczyzn podbiła odważnymi zdjęciami w kostiumie bikini m.in. dla magazynów Maxim, FHM czy Shape. Tym bardziej nie mogło zabraknąć jej sesji fotograficznej w Sports Illustrated, które to czasopismo – oprócz zwykłych wiadomości, wywiadów, artykułów o sporcie - systematycznie publikuje zdjęcia najbardziej seksownych sportswomenek świata.

I jeszcze drobna informacja na koniec – Danica Patrick jest stanu wolnego. Obecnie mieszka w Phoenix w Arizonie. ■



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

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: Grzegorz Chyła, Mirosław Rutkowski