

iauto *polska*

Numer 71, 12 kwietnia 2017





la większości właścicieli samochód nie jest przedmiotem nadzwyczajnego kultu, zachwyty czy uwielbienia. Traktują auto jak narzędzie, którym w miarę potrzeb przemieszczają się do pracy, na zakupy i, jak czas pozwala, na weekendowe wycieczki czy urlopowy wypoczynek. Niespecjalnie interesują się jak działają poszczególne podzespoły, niekoniecznie chcą znać konstrukcję zawieszenia, wartości przełożeń skrzyni biegów czy wyrażoną w litrach pojemność bagażnika. Ważna jest funkcjonalność i Wygoda. I, oczywiście, koszty zakupu samochodu, cena, jaką można uzyskać po kilku latach eksploatacji, ceny ubezpieczenia, paliwa i serwisów.



Większość kierowców uważa, że ich umiejętności i doświadczenie w zupełności wystarczają do bezpiecznej jazdy w mieście i poza nim. Bardzo w utrwalaniu takiego przekonania pomagają konstruktorzy współczesnych samochodów. Skomplikowane układy i sterowanie elektroniczne systemy pomagają kierowcy w utrzymaniu właściwego kierunku jazdy, sygnalizują zagrożenia, po włączeniu wstecznego biegu pokazują na ekranie co znajduje się za tylnym zderzakiem, niektóre auta potrafią same parkować. Zaawansowane automatyczne skrzynie biegów "uczą się" stylu jazdy kierowcy i do tego dostosowują moment zmiany przełożenia. Samochód przypomina o konieczności odwiedzenia serwisu, a gdy kierowca te sygnały zbyt długo ignoruje, auto potrafi odmówić współpracy.

Skoro samochody są takie mądre i tyle potrafią, to po co nam wiedza techniczna i znajomość podstaw budowy samochodu? Czy rzeczywiście warto znać stopień sprężania w silniku samochodu? Samochód albo działa, albo nie. Jeśli działa, to OK, jeśli nie - warsztat.

A sama technika jazdy - czy trzeba umieć wyprowadzać samochód z poślizgu, skoro elektronika nie dopuszcza do utraty przyczepności? A jeśli już koła zaczną, zamiast się kręcić, ślizgać, to czy kierowca jest w stanie coś jeszcze zrobić? Czy trzeba jakoś szczególnie hamować, gdy system robi to za nas?

Jedno tylko dla Kierowców pozostaje niezmiennie - konieczność zachowania zdrowego rozsądku, obserwowanie otoczenia, przewidywanie tego, co stać się może i... przestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Alfabet Stelvio – str. 4

Mitsubishi ASX - str. 12



Wydarzenia

Polska premiera Volvo XC60 - str. 16

Kolejne testy NCAP - str. 19



Sport

Ruszył rallycross - str. - 22

Debiut na poligonie - str. 26



Kalejsoskop

Informacje Automobilklubów - str. 29

Babskie gadanie

Jajo jakie jest, każdy wie - str. 31

Kalendarium

Kalendarium - str. 33





TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Najlepszym miejscem dla SUV-a jest miejsce parkingowe. Taka opinia pojawiła się mniej więcej dekadę temu, gdy cena baryłki ropy przekroczyła 100 dolarów i koszty paliwa zaczęły być jednym z najważniejszych kryteriów wyboru samochodu.



Wieszczono wtedy również śmierć silnikom V6, pojawiła się moda na tzw. downsizing. I w zasadzie tylko ona przetrwała do dziś. A SUV-y trzymają się mocno. Ba, są najszybciej rosnącym segmentem rynku samochodowego. Nic więc dziwnego, że każda firma chce w nim zaistnieć. Nawet jeśli do tej

pory z powodzeniem specjalizowała się w zupełnie innych rejonach tego rynku. Znana głównie z przyciągających wzrok aut o sportowym temperamencie Alfa Romeo właśnie teraz wprowadza na rynek swojego pierwszego SUV-a – Stelvio. I już zapowiada dwa kolejne, za rok pojawić ma się mniejszy, a za dwa lata – większy. →→



Alfa Romeo. Od 1906 roku mały zakład zajmujący się sprzedażą pojazdów, a po 3 latach montażem francuskich samochodów Darracq. Fabryczka początkowo nosiła nazwę ALFA – Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. W 1918 roku na jej czele stanął główny konstruktor Nicolo Romeo i jego nazwisko uzupełniło nazwę firmy na Alfa Romeo. Samochody tej marki brały z powodzeniem udział w zawodach sportowych. Prowadzili je słynni kierowcy wyścigowi: Ascari, Caracciola, Farina i Fangio. Po dwukrotnym zdobyciu mistrzostwa świata w wyścigach Formuły 1 w latach 1950 - 1951 firma zaniechała wytwarzania samochodów wyścigowych ale produkowane seryjnie auta osobowe zachowały sportowy charakter.

Bezpieczeństwo. SUV Alfy został wyposażony w najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa aktywnego na najwyższym poziomie, które usprawniają intuicyjne kierowanie samochodem, a przez to pomagają kierowcy uniknąć kłopotów w obliczu ryzyka i zagrożeń. Jak na przykład LDW - system ostrzegania przed zmianą pasa ruchu: zamontowany na przedniej

szybie czujnik optyczny rozpoznaje linie oznakowania poziomego i ostrzega kierowcę, gdy ten zacznie zmieniać pas ruchu bez użycia kierunkowskazu. Z kolei BSM, czyli monitoring martwego pola, to system ciągłej kontroli sytuacji po obu bokach samochodu przez dwa radary zamontowane w tylnym zderzaku. W przypadku potencjalnie ryzykownej sytuacji BSM powoduje zapalenie się lampki ostrzegawczej w lusterku zewnętrznym po stronie, po której pojawiło się zagrożenie.

Ceny od 169.700 zł za podstawową wersję Stelvio ze 180-konnym turbodieslem, z napędem na tylną oś do 232.500 zł za, również podstawową, wersję Stelvio First Edition z benzynowym silnikiem 2.0l o mocy 280 KM i napędem 4x4. Najprawdopodobniej najtaniej, za niewiele ponad 160 tys. zł, będzie można kupić wkrótce Stelvio ze słabszym turbodieslem o mocy 150 KM.

Design, czyli projekt. Pomimo sporych rozmiarów, dużego prześwitu i zachowania charakterystycznego dla Alfego Romeo

motywu „tribolo”, współczynnik oporu powietrza Cx, uzależniony od kształtu czołowej części nadwozia, wynosi 0,32. Te solidne, spore proporcje i wymiary SUV-a harmonizują z cechami sportowymi marki. Można powiedzieć, że Stelvio, zbudowane na płycie podłogowej starszej „siostry” Giulii, wygląda jak potężniej zbudowany brat bliźniak. A przecież Giulia to piękność.

Elektronika jest integralną częścią każdego nowoczesnego samochodu, pozwala uzyskiwać osiągi oraz bezpieczeństwo i przyjemność z jazdy na poziomie, który jeszcze niedawno był niedostępny. Przykładów wspomagania elektronicznego w tym alfabecie jest wiele.

Funkcjonalność i wygoda. Pojemny, 525-litrowy bagażnik dorównuje najlepszym konkurentom i ma wygodną pokrywę tylną otwieraną elektrycznie, która może być skonfigurowana - bezpośrednio przez selektor Alfa Rotary - na ośmiu różnych poziomach ustawienia, zapewniających optymalny dostęp do bagażnika.

Gabinet na kołach. Alfa Romeo Stelvio wyposażona jest w innowacyjny system Alfa Connect, opracowany we współpracy z Magneti Marelli, zapewniający zaawansowany

zestaw funkcji i możliwości. Dzięki zastosowaniu technologii „Optical bonding” mamy do dyspozycji wyświetlacz o doskonałej jakości wizualizacji i czytelności. System Connect 3D Nav jest wyposażony w system rozpoznawania głosu umożliwiający pełną łączność z wszystkimi mobilnymi urządzeniami (telefony komórkowe, smartfony, tablety z systemem operacyjnym Apple iOS i Android). Zamontowany w nowym SUV-ie Alfa Romeo system multimedialny najnowszej generacji, oprócz zarządzania cyfrowym radiem DAB oraz cyfrowym dźwiękiem o standardzie hi-fi, ma możliwość wykonywania połączeń telefonicznych przez Bluetooth za pomocą komend głosowych i pozwala na odtwarzanie dźwięku z urządzeń USB i smartfonów.

Hamulce. W nowym SUV-ie Alfa Romeo debiutuje, po raz pierwszy w tym segmencie, system elektro-mechaniczny IBS (Integrated Brake System), łączący kontrolę stabilności z tradycyjnym wspomaganie hamulców. Dzięki połączeniu elektroniki i mechaniki, gwarantuje natychmiastową reakcję hamulca i rekordowo krótką drogę hamowania. Uzupełnia go system ostrzegający przed najeżaniem na przeszkodę (Forward Collision Warning) z autonomicznym awaryjnym systemem hamowania (AEB) i wykrywaniem pieszych. Urządzenie to wykorzystuje czujnik radarowy oraz kamerę →→





wmontowaną w przednią szybę, aby wykryć, czy samochód nie zbliża się na swym torze jazdy do innego pojazdu lub przeszkody. System najpierw wysyła kierowcy akustyczne ostrzeżenia o istnieniu przeszkody, a jeśli ten nie zareaguje natychmiast, hamuje autonomicznie, aby uniknąć kolizji lub zmniejszyć jego następstwa. Ponadto autonomiczny, awaryjny system hamulcowy (Autonomous Emergency Brake) interpretuje informacje pochodzące równocześnie z radaru i kamery i jest w stanie uruchomić hamowanie również w sytuacji, gdy pieszy wkracza na tor jazdy samochodu.

Innowacyjna technologia – ten zwrot pojawia się bardzo często przy opisywaniu systemów i rozwiązań zastosowanych w modelu Stelvio zapewniających najwyższy poziom bezpieczeństwa, właściwości jezdnych, komfortu i wyposażenia.

Jednostki napędowe. Do wyboru silniki benzynowe 2.0l o mocy 200 i 280 KM lub wysokoprężne o pojemności 2.2l i mocy 150 (wkrótce), 180 oraz 210 KM. Wszystkie dostępne

są z 8-mio biegową automatyczną skrzynią biegów ZF z napędem na tylną oś lub z napędem integralnym Q4. Silniki te – z wyjątkiem 150 KM- należą do nowej generacji silników zbudowanych w całości z aluminium i wałem napędowym wykonanym z włókna węglowego. Dzięki zmniejszonej masie gwarantują lepszą dynamikę, są bardziej przyjazne dla środowiska – spełniają normy Euro 6 – i, co równie ważne, optymalizują czas reakcji na polecenia kierowcy pod kątem płynności, komfortu i osiągów.

Komfort i luksus. Przed laty za komfortowe uważano samochody ze skórzanymi fotelami, elementami z drewna egzotycznego w desce rozdzielczej no i klimatyzacją. Ale pojęcie komfortu zmieniło się tak, jak samochody a może nawet bardziej. Dziś już nie wystarczy strefowa klimatyzacja z możliwością ustawiania temperatury innej dla kierowcy, innej dla pasażerów. Nikogo nie dziwią podgrzewane przednie fotele czy podgrzewana kierownica. W Stelvio to oczywiście jest, albo może być dostępne w opcji. Tak jak wielostopniowa, elektryczna regulacja przednich siedzeń z pamięcią ustawień fotela

kierowcy. Melomani mogą wybierać pomiędzy pakietami Audio Sound Theatre z 10 głośnikami i Audio Sound Theatre Plus by Harman/Kardon z 14 głośnikami.

Lakiery. Wiadomo, niezależnie od panującej mody na kolory, Alfa powinna być czerwona, ewentualnie biała. W ofercie są po dwa takie kolory: pastelowe Alfa Red i Alfa White oraz metalizowane, trójwarstwowe – Competition Red i Trofeo White. Paletę barw uzupełnia, między innymi, pięć modnych, ciemnych, metalizowanych, od niebieskiego Montecarlo Blue, przez trzy odcienie szarości: Imola Titanium, Stromboli Grey i Vesuvio Grey, po czarny Vulcano Black. Do, w sumie 13 kolorów nadwozia, można dobrać jedną z 13 propozycji obręczy kół i jedną z 17 wersji tapicerki: z tkaniny, tkaniny łączonej ze skórą i samej skóry w kilku gatunkach. Jest więc z czego wybierać.

Moje „trzy grosze”. Od czasu do czasu ktoś pyta mnie jaki samochód wybrać. Zawsze radzę obejrzeć w miarę możliwości wszystkie, które są brane pod uwagę, wsiąść, przejechać się. I wybrać ten, w którym pocujemy się najlepiej, w którym żaden element wyposażenia wnętrza nie będzie nam przeszkadzał. W moim przypadku ten test SUV Alfy zdał bardzo dobrze. Jako junior starszy lubię samochody wyższe i przestronne, do których wsiada się wygodnie.

Niedawno zmodernizowaną fabrykę w Casinò, w której powstaje Stelvio, może opuszczać dziennie tysiąc samochodów. Przy okazji niedawnego uruchomienia produkcji Alfy Romeo Giulii zakład wdrożył i zastosował wszystkie technologie oraz najlepsze doświadczenia obowiązujące w innych zakładach FCA na świecie. →→



Osiągi znakomite. Przyjrzyjmy się liczbom opisującym najmocniejszy silnik benzynowy 2.0 Turbo. Maksymalny moment – 400 Nm uzyskuje przy 2250 obr./min a moc – 280 KM przy 5250. Stelvio z tym silnikiem przyspiesza do setki w 5,7 sek. i rozpędza się do 230 km/h. Średnie spalanie na poziomie 7l/100km, w cyklu miejskim 8,9 l, a pozamiejskim 5.9l. Emisja dwutlenku węgla na poziomie 161g/km. Dynamika ważącego 1660 kg auta imponująca.

Prestiż. Dla Stelvio Super dostępne są liczne pakiety, między innymi pakiet Luxury, obejmujący elektrycznie regulowane i podgrzewane fotele z ekskluzywnej, delikatnej skóry „Pieno Fiore” (w kolorach czarnym, brązowym, czerwonym lub beżowym) oraz elementy wykończeniowe z prawdziwego drewna a także pakiet Sport w skład którego wchodzi: podgrzewana sportowa kierownica, skórzane sportowe fotele, elektrycznie regulowane i podgrzewane, elementy wykończeniowe wykonane z aluminium oraz aluminiowe nakładki na pedały i podnóżek kierowcy.

Q4 – układ dołączania napędu drugiej osi, obejmuje aktywną skrzynię rozdzielczą i przedni mechanizm różnicowy zaprojektowane zgodnie ze specyficznymi wymaganiami Alfa Romeo. Zadaniem kompaktowego i lekkiego systemu jest dynamiczna kontrola wysokiej wartości momentu obrotowego. Na bieżąco monitoruje on warunki drogowe oraz styl jazdy kierowcy i optymalizuje rozłożenie momentu obrotowego między oś przednią i tylną w celu poprawy przyczepności i właściwości jezdnych samochodu na każdej nawierzchni. W normalnych warunkach Stelvio zachowuje się jak samochód z napędem na tylne koła, cały moment obrotowy przeniesiony jest na tylną oś. W przypadku wykrycia poślizgu tylnych kół część momentu, maksymalnie do 50 %, przekazywana jest na przód.

Rear Cross-Path Detection, czyli system detekcji obiektów na drodze cofania. System działa po załączeniu biegu wstecznego i sprawdza, co dzieje się za pojazdem. Przy pomocy podświetlanych ikon w zewnętrznym



lusterku wstecznym oraz sygnału akustycznego ostrzega kierowcę o zbliżaniu się obiektów przecinających drogę cofania przy prędkości poniżej 35 km/h. Znakomicie wspomaga go kamera cofania dodatkowo ilustrująca graficznie na obrazie przebieg jazdy do tyłu.

Stelvio - najwyższa górską przejezdna przełęcz we Włoszech, a krajowa droga o tej samej nazwie, która przez nią przechodzi, wije się na odcinku prawie 20 km i liczy ponad 75 ostrych zakrętów, stając się synonimem podróży i wolności. Właśnie w takich warunkach, podczas pokonywania krętych zakrętów samochód pokazuje swoje prawdziwe oblicze. Zdaniem producenta Stelvio zdaje taki egzamin na szóstkę, jak przystało na prawdziwego SUV-a o właściwościach jezdnych sportowego sedana. Szkoda, że musimy uwierzyć na słowo.

Tryby jazdy. Dzięki Alfa DNA możemy wybrać jeden z trzech trybów jazdy: Dynamic, Neutral i Advanced Efficiency by

dostosować go np. do rodzaju nawierzchni drogi czy preferencji kierowcy. Każdy z nich oferuje odmienne właściwości jezdne samochodu wpływając na sposób pracy silnika, pracę hamulców i skrzyni biegów, stabilność systemów ESC i ASR oraz na reakcję pedału przyspieszenia na polecenia kierowcy.

Ultralekkie, wytrzymałe materiały i silniki ze stopów aluminium umożliwiły uzyskanie idealnego stosunku masy do mocy. Wspomniany wcześniej wał napędowy wykonano z włókna węglowego, a z aluminium blok silnika oraz hamulce, zawieszenie i drzwi. Pozwoliło to zarówno na obniżenie łącznej masy SUV-a, jak na osiągnięcie optymalnej sztywności skrętnej gwarantującej zachowanie jakości, komfort akustyczny i właściwe zachowanie na drodze, również w sytuacji ekstremalnych naprężeń.

Wersje. Na początek oferowane są trzy: Stelvio, Stelvio Super i Stelvio First Edition. Bogate wyposażenie standardowe oferuje m.in. 17-calowe obręcze kół ze stopów lekkich, system Alfa U-Connect 6,5", selektor Alfa Rotary znajdujący się na konsoli środkowej, system audio z 8 głośnikami, fotele z 6-stopniową manualną regulacją i pokryte czarną tkaniną, system hamulcowy IBS, system

ostrzegania o najeżdżaniu na poprzedzający pojazd (FCW) z autonomicznym system awaryjnego hamowania (AEB) i czujnikiem ochrony pieszych. Wyposażenie podstawowej wersji Stelvio uzupełniają tylne czujniki parkowania, tempomat, elektrycznie otwierany bagażnik, czujnik zmierzchu i czujnik deszczu.

X,Y – czyli niewiadome. Nie znane są jeszcze rezultaty prób zderzeniowych EuroNCAP Stelvio, ale wiadomo, że nieco starsza Giulia, z którą ma wiele wspólnego, została w ubiegłym roku oceniona na 5 gwiazdek.

Zawieszenia z ekskluzywną technologią Alfa-link™. Dla przedniej osi zostało opracowane nowe, dwuwahaczowe zawieszenie z pół-wirtualną osią skrętą, które optymalizuje neutralizację nierówności, jednocześnie gwarantując szybkie i precyzyjne manewry w każdych warunkach. Na osi tylnej zastosowano, opatentowane przez Alfę Romeo, rozwiązanie wielowahaczowe, które gwarantuje jednocześnie wysokie osiągi, przyjemność jazdy i komfort. Za amortyzację odpowiadają elementy sterowane elektronicznie, które na bieżąco dostosowują się do warunków jazdy i pozwalają wybrać styl jazdy bardziej ukierunkowany na osiągi lub na komfort. ■



Przebój po zmianach



MITSUBISHI ASX

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Mitsubishi ASX jest najbardziej lubianym przez Polaków modelem spod znaku Trzech Diamentów. Pierwsze wcielenie Mitsubishi ASX zadebiutowało w 2010 roku. Model 2017 co prawda określany jest jako nowy, ale tak naprawdę to auto po liftingu. Crossover Mitsubishi rywalizuje w szybko powiększającej się klasie SUV-ów segmentu C.

Styliści Mitsubishi postarali się, aby nieco zmienić elementy nadwozia. ASX-a 2017 zaprojektowano zgodnie z założeniami koncepcji „Dynamic Shield”. Charakterystyczne dla tego projektu, chromowane listwy umieszczone po obu stronach logotypu w kształcie trzech diamentów. Ponadto, górna atrapa chłodnicy jest teraz wykonana z cienkich, czarnych listew umieszczonych poziomo. Element ten łączy się z reflektorami, zapewniając spójny wygląd przed-

niej części nadwozia. Oprócz nowego przedniego pasa, pojawiła się antena dachowa w kształcie płetwy rekina.

We wnętrzu auta również niewielkie zmiany. Bardzo dobrze wygląda nowa kierownica i nowoczesny, nieco większy, dotykowy ekran systemu multimedialnego, tapicerka z nowego, bardziej estetycznego materiału, mocniej wyprofilowana tylna kanapa i detale takie, jak nowy kluczyk z pilotem. Zmiany są niewielkie, ale korzystne.

Poza tym – jak zawsze w ASX-ach – we wnętrzu jest naprawdę sporo miejsca, duże przeszklone powierzchnie doskonale doświetlają wnętrze, lepsze wyciszenie sprawia, że podróżujemy komfortowo. Wersja ASX-a ze szklanym dachem – super. Jadąc nocą, docenimy reflektory ksenonowe. Nie brakuje również miejsca na bagaż i schowków na drobiazgi.

Trochę podróżowaliśmy ASX-em po mieście, trochę autostradami – tu i tu jechało nam się bardzo dobrze, trudno mieć jakieś zastrzeżenia. Silnik o pojemności 1,6 l i mocy 120 KM w warunkach miejskich spisuje się znakomicie; równomiernie rozwija moc, ma odpowiednią dynamikę, a przy tym jest oszczędny (spalanie w mieście to 8-9 l/100 km). Przy autostradowych prędkościach w kabinie nadal panuje cisza, a zawieszenie zapewnia bezpieczne i neutralne prowadzenie auta. 5-biegowa przekładnia manualna działa precyzyjnie, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 11,5 sekundy to niezły wynik i zupełnie wystarcza do sprawnych manewrów wymijania i wyprzedzania.

Dla Mitsubishi bezpieczeństwo stanowi priorytet, a model ASX słynie ze znakomych rezultatów w najbardziej rygorystycznych testach zderzenio-



wych. Za bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów w ASX 2017 odpowiadają (dostępne w stan-

dardzie): system aktywnej kontroli trakcji (TCL) i stabilizacji pojazdu (ASC), system wspomagający ruszanie pod górę (HSA), układ ABS z elektronicznym rozdziałem siły hamowania (EBD), układ wspomagania hamowania, system ostrzegania o nagłym hamowaniu i 7 poduszek bezpieczeństwa – przednie dwustopniowe, boczne i kurtynowe wraz z poduszką kolanową kierowcy oraz 3-punktowe pasy bezpieczeństwa i 2 mocowania fotelików dziecięcych ISO-FIX. Uff! →→



MITSUBISHI ASX

Produkowany w Japonii Mitsubishi ASX 2017 jest oferowany w 8 różnych konfiguracjach, z trzema silnikami, dwoma rodzajami napędu - 2WD i 4WD oraz trzema skrzyniami biegów. Auto z napędem 4X4 posiada system, który oferuje kierowcy wybór trzech trybów pracy dopasowanych odpowiednio do jego preferencji i warunków podróżowania. Wśród opcji pojawiają się teraz wersje specjalne - Cool Edition z benzynowym silnikiem 1.6 MIVEC i Ralliart z napędem na 4 koła, automatyczną skrzynią biegów i silnikiem Diesla o pojemności 2.2 l. Ofertę uzupełnia 5-letnia gwarancja do przebiegu 100 000 km wraz z bezpłatnym pakietem Mitsubishi Assistance Package, który przez 5 lat od zakupu auta niezależnie od przebiegu zapewnia bezpłatną pomoc 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w przypadku awarii, wypadku, przebicia opony, kradzieży a nawet, gdy właściciel zatankuje niewłaściwe lub zanieczyszczone paliwo lub złamie albo zgubi kluczyk.



Wrażenia z jazdy ASX-em 2017 mam bardzo pozytywne. Żadnych rewolucji ani rewelacji nie dostrzegłam, ale ten samochód to solidne, dobrze

wyposażone, komfortowe i nieźle prezentujące się auto. Ceny nowego Mitsubishi ASX 2017 zaczynają się od 69 990 zł. Za 89 900 zł dostaniemy wersję

ASX z benzynowym silnikiem 1.6, reflektorami ksenonowymi, nawigacją, 18-calowymi kołami, automatyczną klimatyzacją i tempomatem. ■



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

Polska premiera Volvo XC60

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

W dopiero co rozbudowanym Domu Volvo, w Warszawie odbyła się na początku kwietnia polska premiera jednego z najważniejszych dla marki modeli. Oprócz dealerów, zaproszono dziennikarzy i kilka znanych osób



Model XC60 ma tak duże znaczenie dla Volvo, ponieważ jest najlepiej sprzedającym się SUV-em klasy premium w Polsce i Europie. Model ma tak wielkie powodzenie, że nawet na używane egzemplarze z pewnego źródła czeka swego rodzaju kolejka. Nie ma problemu ze sprzedażą XC60 poprzedniej generacji, aby przesiąść się na nową. Jednak na ten moment trzeba jeszcze trochę poczekać. Samochód był już oczywiście pokazany na nie-

dawnym salonie w Genewie i u nas. Jednak produkcja dopiero rusza, podobnie jak zapisy. Te powinny wystartować niebawem, a być może już w połowie roku zobaczymy pierwsze egzemplarze na polskich drogach. Wszystko na to wskazuje, bowiem podczas ekspozycji na Poznań Motor Show, prezentowane Volvo XC60 cieszyły się ogromną popularnością. To tylko potwierdza dobre wyniki sprzedaży tego modelu.



Na wyjściowo

Uroczystą kolację zaszczycała swoją obecnością Ambasador Szwecji Pani Inga Eriksson Fogh, która w swoim krótkim przemówieniu wspomniała także swoje przygody z samochodami Volvo. Wśród gości byli m.in. Kasia Stankiewicz, Krzysztof Hołowczyc i Maciej Wisławski, którzy kiedyś osiągnęli razem sukcesy, jako jedna załoga rajdowa. O zaletach najnowszego modelu i nie tylko o tym, opowiadali Prezes Volvo Car Poland Arkadiusz Nowiński i Dyrektor Marketingu Mariusz Nycz. Wieczór uświetnił występ Grzegorza Turnaua. Rodzaj twórczości muzyka idealnie pasował do charakteru i nastroju tego wieczoru. Zresztą między piosenkami, Pan Grzegorz dzielił się z gośćmi swoimi doświadczeniami z marką Volvo.

Stworzony od początku

Volvo podkreśla, że nowy XC60 został zaprojektowany praktycznie od zera. To nie jest lifting,

lecz całkiem nowa konstrukcja, w którą zainwestowano ogromne pieniądze. Owoc tych działań jest rzeczywiście efektowny, choć dopiero wyniki sprzedaży dadzą odpowiedź, czy projektanci i konstruktorzy trafili w gust odbiorców. Jednak zaskoczenia być nie powinno. Już samo zainteresowanie podczas dotychczasowych prezentacji pokazuje, że „jest dobrze”. Zresztą nowy XC60 nie jest żadną rewolucją, a kontynuacją znanej od lat stylistyki marki. Od lat klienci mają określone oczekiwania od Volvo, przyzwyczaili się i polubili tę szwedzką stylistykę. Jest to niewątpliwie, obok Niemców i Japończyków, jedna z wiodących linii stylistycznych w samochodach luksusowych. Można jeszcze dodać Brytyjczyków, choć oni często celują w jeszcze wyższą półkę cenową.

Jak przystało na nowy model, jest lżejszy, większy, pojemniejszy itd. Zachowuje stylistykę wnętrza, o której wyżej, przekonuje perfek- ➔➔



cyjnym wykończeniem, zachęca ilością miejsca. Do tego nowoczesne silniki:

- wysokoprężne D4 (190 KM) i D5 (235 KM)
- benzynowe T5 (254 KM) i T6 (320 KM)
- plug-in hybrid T8 (320 + 87 KM)

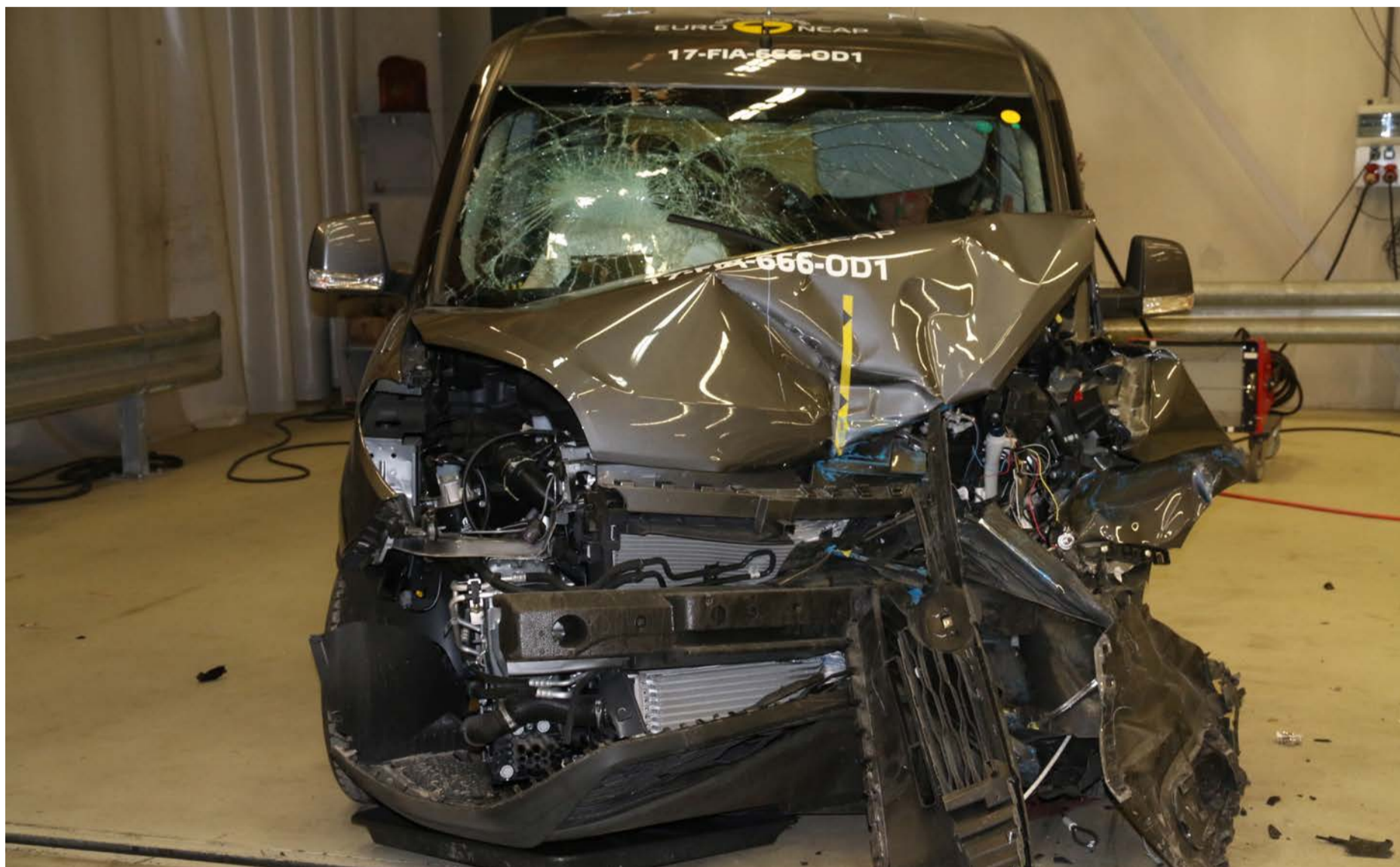
Wszystkie wersje mają napęd na cztery koła (AWD) i automatyczną skrzynię 8-przełożeniową Geartronic. Tylko do słabszego silnika wysoko-
prężnego D4 jest opcjonalna, 6-biegowa skrzynia manualna. W zależności od silnika, do dyspozycji kierowca ma kilka trybów jazdy, w tym m.in. ekonomiczny, dynamiczny i komfortowy. Do trzech poziomów wyposażenia: Momentum, Inscription i R-Design można jeszcze dobrać wiele dodatków z długiej listy. Ceny rozpoczynają się od 184,5 tys. zł, a reszta zależy już od zasobności portfela i fantazji kupującego...

Tradycja zobowiązuje.

Choć to przerośnięta oczywistość. Jak na Volvo

przystało, bezpieczeństwo jest tu jedną z „lokomotyw”. Tak zresztą było od zawsze, bo marka ma duże doświadczenie w pionierskich osiągnięciach, jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Zresztą przedstawiają to m.in. grafiki na ścianach Domu Volvo. City Safety, czyli wspomaganie hamowania dla różnicy prędkości między pojazdami sięgającej 60 km/h, Intellisafe Assist, Driver Alert Control (dekoncentracja kierowcy), asystent pasa ruchu, układ informowania o znakach drogowych są w standardzie. Do tego kilka innych funkcji. W opcji jest m.in. znany już Blis, ostrzegający o martwym polu i zajętym pasie ruchu i Pilot Assist, będący jakby forpoczą aut autonomicznych. Systemów poprawiających bezpieczeństwo jest w nowym XC60 sporo. Choć przy okazji warto przypomnieć, że z trzech składowych: samochód, droga, kierowca, ten ostatni decyduje w około 90 procentach o stylu jazdy. ■

Kolejne samochody rozbite



OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Organizacja Euro NCAP opublikowała wyniki swoich najświeższych testów zderzeniowych kolejnych dwóch modeli samochodów oferowanych obecnie na europejskim rynku.

Tym razem wspólnie zaprezentowano - absolutnie nieprzystawalne do siebie - modele, czyli BMW serii 5 oraz najnowsze wcielenie Fiata Doblo. I znowu musimy pamiętać, że wspólna publikacja testów - tak różnych pod wieloma względami samochodów - jest absolutnie przypadkowa i zupełnie nie ma na celu wyróżnienia któregoś z nich. Oba testowane modele

rozbite zostały w wersji ze standardowym wyposażeniem oferowanym przez producenta.

Najnowsze BMW 5 otrzymało w testach Euro NCAP łącznie pięć gwiazdek, czyli najwyższą możliwą notę. W szczególności – 91% za ochronę osób dorosłych, 85% za ochronę dzieci, 81% za ochronę pieszych oraz 59% za systemy wspo- ➔➔



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

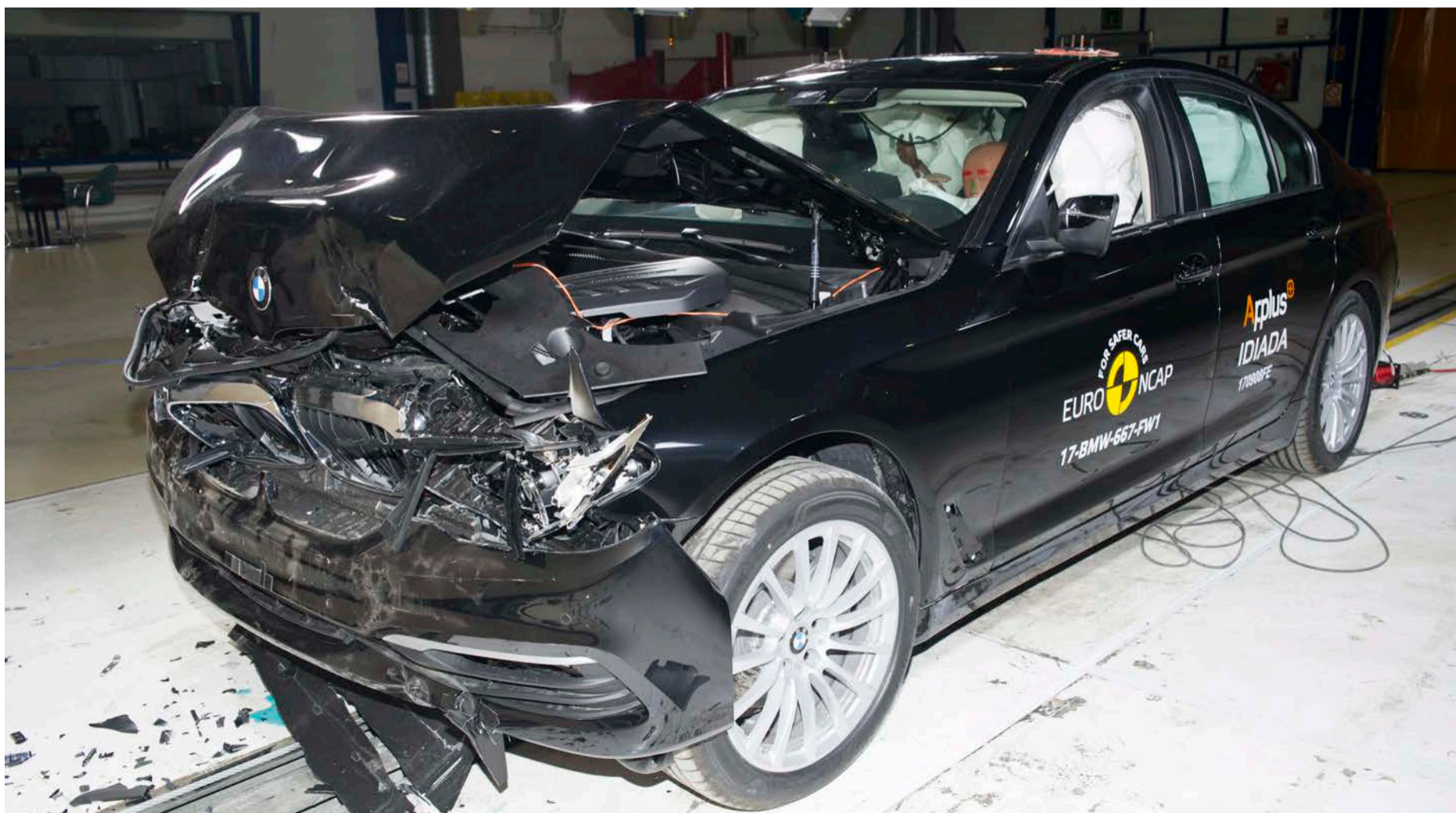
facebook.com/POWERFACTORY/



magające ochronę (przykładowo alarm o niezapiętych pasach).

Ocena Euro NCAP odnośnie Fiata Doblo wypadła natomiast na trzy gwiazdki (co nie jest bynajmniej dyskwalifikującą oceną): 75% ochrona dorosłych, 46% ochrona dzieci, 57% ochrona pieszych oraz 25% za systemy wspomagające.

Powyższe dane warto porównywać do wyników testów zderzeniowych publikowanych we wcześniejszych raportach Euro NCAP. Zwłaszcza do adekwatnych modeli, które nas interesują. Powyższe, przypadkowe zestawienie przedstawione przez Euro NCAP, może doprowadzić do mylnych wniosków. Więcej o Euro NCAP w 63. numerze iAuto. ■



RUSZYŁ RALLYCROSS

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Po kilkuletnim paroksyzmie, jaki trapił rallycross, dyscyplina ta chyba wychodzi na prostą. W Słomczynie odbyła się pierwsza runda tegorocznych mistrzostw Polski.



Rallycross jest, obok rajdów terenowych, najbardziej widowiskową dyscypliną sportu samochodowego. Ma tę przewagę na innymi, że widzowie mogą obserwować rywalizację na całym dystansie stosunkowo krótkiego i krętego toru. Proste zasady, przypominające nieco zawody żużlowe, dodają tylko atrakcyjności – ze startu rusza sześć samochodów, kto pierwszy mija metę, ten wygrywa. Na początek odbywają się cztery wyścigi kwalifikacyjne, do półfinałów awansuje 12 zawodników, którzy walczą o prawo startu w wyścigu finałowym.

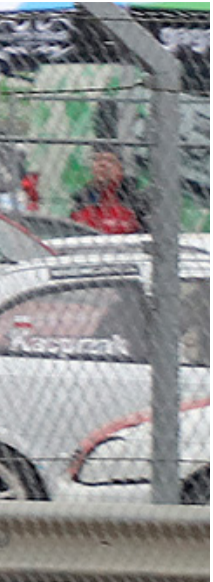
W mistrzostwach Polski samochody, zależnie od konstrukcji i mocy silników podzielone są na klasy. Ściagać się można w 126p Cup, Fiatach SC Cup, BMW Cup i klasach Super National oraz Super Cars. Oczywiście w pierwszej odsłonie tegorocznego cyklu w stawce Maluchów emocji praktycznie nie było, wystartowało tylko czterech zawodników. Ciekawsza była rywalizacja Fiatów Cinquecento, jeszcze ciekawsza w stawce BMW. Największe

emocje towarzyszyły wyścigom najmocniejszych samochodów. Walka w każdym wyścigu trwała od startu do mety. Ozdobą i pięknym zakończeniem zawodów był finał Super cars, w którym Tomasz Kuchar i Marcen Gagacki toczyli zacięty pojedynek od startu do mety.

Kolejne runda mistrzostw odbędzie się w 7 maja na torze w Toruniu. ■







DEBIUT NA POLIGONIE

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W Drawsku Pomorskim wystartowała pierwsza runda Pucharu Dacia Duster Elf Cup 2017 rozgrywanego w ramach Pucharu Polski Samochodów Terenowych. Na starcie stanęło osiem załóg w identycznych Dusterach zbudowanych na bazie samochodów seryjnych w specyfikacji S2.



Rywalizacja rozpoczęła się w piątek. Trasa, po kilkudniowych opadach była bardzo śliska i wymagająca. Mały błąd mógł skutkować utratą czasu lub rozbiciem samochodu na drzewie.

Wśród kierowców Dacii najlepszym wynikiem popisał się Krzysztof Wicentowicz, który uzyskał szósty czas w Pucharze Polski (5 min 6 sek.). Tuż za nim z czasem gorszym o sekundę zameldował się Konrad Sznajder, a Wojciech Furman stracił kolejną sekundę. Trzej kierowcy

wpisali się w pierwszą dziesiątkę aut klasy S2. Dla wielu uczestników Dacia Duster Elf Cup 2017 jest to pierwsza rywalizacja sportowa i zbieranie doświadczeń w trudnych warunkach. Pierwszą próbę zaliczyli wszyscy.

Drugi dzień rywalizacji na Columna Medica Baja Drawsko okazał się bardzo emocjonujący, organizatorzy przygotowali dwa Odcinki Specjalne o długości 126 i 115 kilometrów.. Najlepszy wśród kierowców Dacii okazał się Krzysztof



Wicentowicz, który otarł się o podium klasyfikacji S2 w Pucharze Polski. Drugą lokatę wywalczył Konrad Sznajder, utrzymując pozycję uzyskaną na prologu. Na trzecie miejsce wysunęła się Magda Zając, która jechała równym, ale szybkim tempem.

Wśród ekip Dacii Duster Elf Cup nie brakowało emocjonujących momentów. Kasia Makowska na szybkiej partii OS 3 zaliczyła dachowanie i musiała skorzystać z pomocy serwisu. Tomek Baranowski w czasie wyprzedzania innej załogi wjechał w dużą dziurę i unieruchomił silnik.

Bartek Boba: – *To był fantastyczny rajd, pojechaliliśmy z Krzyśkiem czysto, uniknęliśmy błędów i stąd dobre miejsce. Jednak muszę podkreślić, że wynik to nie tylko nasza zasługa, ale całego teamu. Jesteśmy pod wrażeniem, bo Dacia daje dużo przyjemności z jazdy, a przy okazji jest komfortowa i konkurencyjna. W Pucharze panuje świetny rajdowy klimat, a oprócz rywalizacji odczuwa się przyjazną atmosferę. To był bardzo udany weekend.*

Magda Zając: – *To był mój debiut, nie wiedziałam, czego się spodziewać, ale było bardzo fajnie. Genialna impreza, samochód świetnie się sprawował. Terenówką jeżdżę od dawna, ale nigdy na czas. To jest dla mnie nowość, że ścigamy się, porównujemy czasy. I to jest właśnie genialne, można poczuć adrenalinę.*

Jan Koziół: – *To był emocjonujący i nieprzewidywalny rajd. Prolog pojechałem delikatnie, żeby zapoznać się ze sprzętem, ale*

później przyspieszyłem i na OS 2 było trzecie miejsce. Na ostatnim odcinku niestety złapał się dwa kapcie i musieliśmy pożyczać koło od innej załogi. Ponieważ strata była całkiem spora, do mety jechałem już spokojnie. Na dodatek okazało się, że sędziowie doliczyli mi karę za pomylenie trasy. To była dla mnie jedna wielka szkoda, lekcja pokory, pilotażu i mechaniki.

Kasia Makowska: – *Złapałam kapcie, zorientowałam się za późno, a ponieważ było szybko, to niestety, ale samochód rolował. Nie było tak źle. Co prawda straty są, ale to się wyklepie.*

Puchar Dacia Duster Elf Cup 2017 okazał się doskonałym projektem, który daje uczestnikom możliwość ścigania się identycznymi samochodami, a zarazem nie wymaga aż tak dużego nakładu finansowego. Samochody zbudowane zostały na bazie aut seryjnych, gdzie dopuszczone są ograniczone modyfikacje techniczne. Dwa pierwsze dni rywalizacji okazały się prawdziwym poligonem doświadczalnym nie tylko dla aut, ale także dla zawodników.

Następna runda Dacia Duster Elf Cup 2017 odbędzie się podczas Baja Carpathia (5-7 maja) w Stalowej Woli. →→





W klasyfikacji generalnej Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych na podium stanęli:

1. Michał Małuszyński/Julita Małuszyńska,
2. Jes Munk/Rafał Marton,
3. Włodzimierz Grajek/Piotr Brakowiecki.

W Pucharze Polski Samochodów Terenowych pierwsze trzy lokaty zajęli:

1. Piotr Burchacki/Tomasz Janik,
2. Tomasz Gołka/Filip Gołka,
3. Jacek Soboń/Waldemar Niezabitowski.

Klasyfikacja Dacia Duster Elf Cup 2017:

1. Krzysztof Wicentowicz/Bartłomiej Boba,
2. Konrad Sznajder/Tomasz Mroczek,
3. Magdalena Zając/Kazimierz Ruszel,
4. Michał Kidacki/Krzysztof Magdziński,
5. Jan Kozioł/ Piotr Greguła.

Nie ukończyli:

Wojciech Furman/ Michał Augustyniak,
Tomasz Baranowski/ Grzegorz Konczak
Katarzyna Makowska/ Bartłomiej Makowski
Sponsorem tytularnym pucharu jest marka Elf,

partnerem wspomagającym jest firma ZAP Sznajder Batterien. Organizatorem Pucharu Dacia Duster Elf Cup jest Renault Polska we współpracy z Polskim Związkiem Motorowym, Overlimit Motors i Hołowczyc Racing. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.

Zapraszamy wszystkie automobilkluby w Polsce, małe i duże, do współpracy polegającej na informowaniu nas, a za naszym pośrednictwem Czytelników w całym kraju (i nie tylko, wydania cyfrowe nie znają granic) o swojej działalności – o organizowanych przez siebie imprezach (w tym zapowiedziach), zawodach sportowych, akcjach, imprezach, sukcesach i dokonaniach. Zdajemy sobie sprawę z tego, że trudno jest śledzić wydarzenia jednocześnie na kilkudziesięciu klubowych portalach internetowych, a te największe pomijają lokalne czy regionalne. Chcemy wypełnić tę lukę.

Automobilklub Ziemi Tyskiej

Po raz pierwszy w historii Automobilklub Ziemi Tyskiej stanie się organizatorem rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Dotychczas te zawody AZT organizował pod nazwą Rajdu Mikołowsko-Żorskiego. Teraz będą nosiły nazwę Rajdu Śląska, który będzie finałową rundą sezonu 2017 RŚMP, a także 4. rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska.

Choć do rajdu zaplanowanego na weekend 13-15 października zostało jeszcze niemal 200 dni, to komitet organizacyjny zawodów nie próżnuje. Ambicją organizatora jest przeprowadzenie rajdu na wysokim poziomie, szczególnie że będą to zawody mające wpływ na ostateczne rozstrzygnięcia w wielu klasyfikacjach krajowego czempionatu.

W harmonogramie Rajdu Śląska ma się znaleźć 12 odcinków specjalnych, w tym trzy próby o długości około 20 kilometrów. Także w tym sezonie

załogi rywalizujące w zawodach pod honorowym patronatem Marszałka województwa śląskiego zawitają do Mikołowa i Żor. Pierwszego dnia rajdu na oesach będą się ścigać zawodnicy zgłoszeni do rundy RSMP. Drugiego dnia do tej stawki dołączą kierowcy i piloci, walczący o punkty do klasyfikacji RSMŚl.

Praktycznie cała trasa rajdu będzie zupełnie nowa, a rywalizacja sportowa rozegra się na odcinkach specjalnych, których nie wykorzystywano wcześniej w imprezach organizowanych przez Automobilklub Ziemi Tyskiej. Aby ocenić propozycje oesów, a następnie wprowadzić niezbędne korekty, organizatorzy rajdu spotkali się z Jarosławem Noworólem, który w GKSS Polskiego Związku Motorowego odpowiada za rajdy samochodowe. Noworół zapoznał się z trasą i przekazał swoje uwagi. Wkrótce ruszy także strona www.rajdslaska.pl. Za jej pośrednictwem organizatorzy będą na bieżąco przekazywać wszystkie nowości i informacje związane z imprezą, która ma być prawdziwym motoryzacyjnym świętem na Śląsku.

Automobilklub Orski

Do grona klubów, które podjęły współpracę z naszą redakcją w zakresie informowania czytelników iAuto o swoich imprezach i organizowanych zawodach dołączył Automobilklub Orski. W najbliższym czasie prześlemy pełną listę imprez planowanych przez ten klub, a przede wszystkim szczegóły dotyczące Rajdu Gdańsk Baltic Cup, który odbędzie się w dniach 25-28 maja 2017. ■

www.lakiernik.com.pl



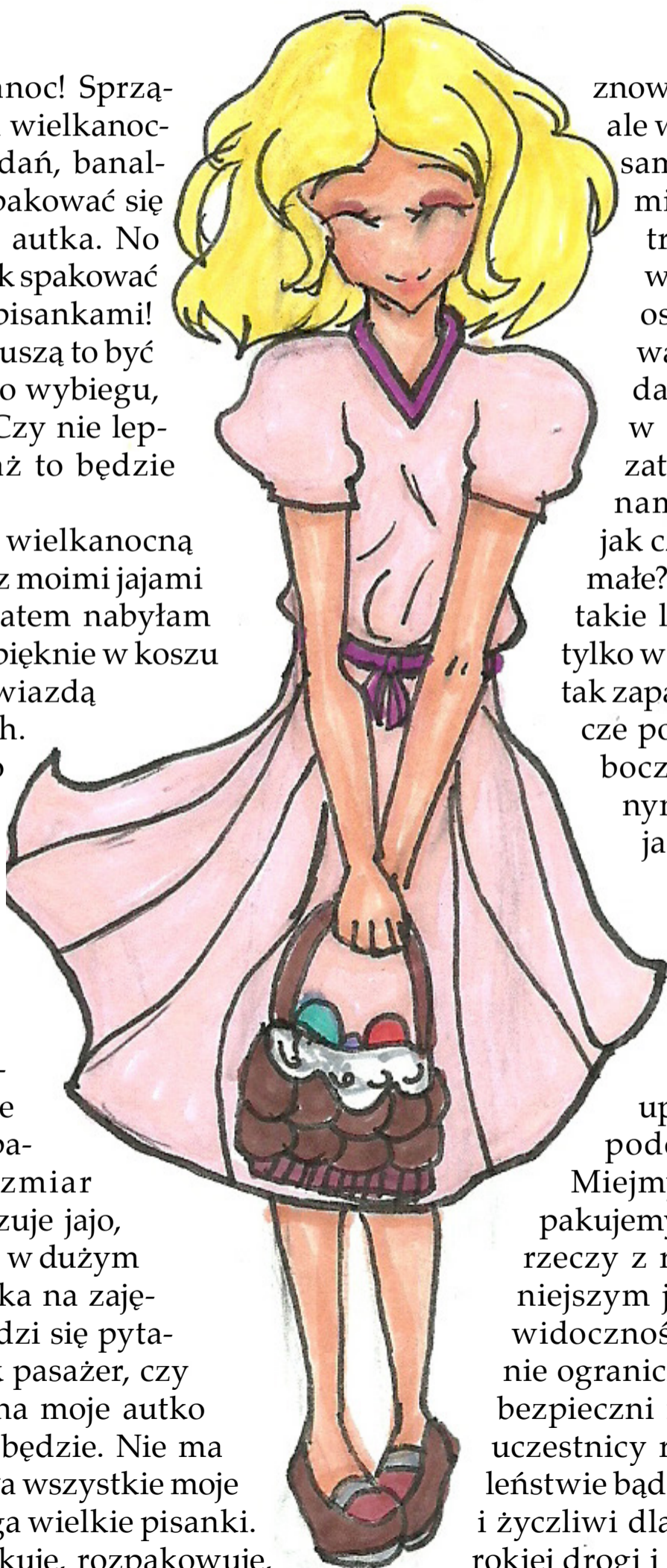
Teraz także na smartfony i tablety

Jajo jakie jest, każdy wie

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No i mamy Wielkanoc! Sprzątanie, pieczenie babki wielkanocnej i przygotowanie dań, banalnie proste. Gorzej zapakować się z tym wszystkim do autka. No niby takie sprytne, a jak spakować kosz z jajami, ups... pisankami! I kto powiedział, że muszą to być jaja od kury z wolnego wybiegu, no kto to wymyślił? Czy nie lepsze jaja strusia? Jakaż to będzie pisanka!

Konkurs na palmę wielkanocną przegrałam, ale teraz z moimi jajami nikt nie ma szans. Zatem nabyłam jaja strusia, ułożyłam pięknie w koszu i czekają aby zostać gwiazdą Świąt Wielkanocnych. To będą dopiero święta. Nie powiem, rodzinę mam liczną, więc zakup wydaje się mocno trafiony. Zatem nie pozostaje nic innego jak rozpocząć pakowanie. No i właśnie teraz zacynam rozumieć, że wszystko byłoby wspólnie gdyby nie rozmiar jaj. Jak tradycja nakazuje jajo, barwnie przystroiłam, w dużym koszu ułożyłam i czeka na zajęcie miejsca. I teraz rodzi się pytanie: czy jajo jedzie jak pasażer, czy jako paczka? Patrę na moje autko i wiem, że łatwo nie będzie. Nie ma szansy, abym zmieściła wszystkie moje pakunki i do tego mega wielkie pisanki. Próbuje tak i siak, pakuję, rozpakowuję,



znowu pakuję wszystko do auta, ale wynik za każdym razem taki sam. Za każdym razem zostaje mi w rękach kosz z jajami. Przy trzecim podejściu prób pakowania i niewielkiej pomocy osobistego kierowcy zapakowany został cały bagażnik po dach oraz wszystkie miejsca w samochodzie. Zaczynam zatem świętowanie i już zacynam myśleć i zastanawiać się jak czy to moje autko jest troszkę małe? A może świąteczne precjoza takie liczne? Ważne jest dla mnie tylko w tej chwili jedno! Ale w końcu tak zapakowałam auto, że mam jeszcze pole widzenia. I w lusterkach bocznych, i w lusterku wstecznym, i nawet świąteczny makijaż dam radę ogarnąć!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny z tym makijażem to oczywiście taki żarcik. Dbajmy o make up, ale znacznie wcześniej, niż podczas świątecznej podróży. Miejmy także na uwadze, że jak pakujemy nasze autka, to układamy rzeczy z rozsądkiem. Celem najważniejszym jest zachowanie doskonałej widoczności. Pamiętajmy, aby nic jej nie ograniczało. Dzięki temu będziemy bezpieczni my, nasi najbliżsi oraz inni uczestnicy ruchu. W świątecznym szaleństwie bądźmy ostrożni, przygotowani i życzliwi dla siebie i innych. Zatem szerokiej drogi i Wesołych Świąt!

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

Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Złoty interes - taksówka bez kierowcy

Około 8100 lokalizacji w 147 krajach całego świata oraz około 30 milionów rezerwacji rocznie – tak w największym skrócie przedstawia się aktualna sytuacja korporacji Hertz, największej w USA i jednej z najbardziej liczącej się na świecie firmy specjalizującej się w wynajmowaniu samochodów. Swą nazwę przedsiębiorstwo wzięło od nazwiska Sandora Hertza, który urodził się 10 kwietnia 1879 roku na terenie dzisiejszej Słowacji, wówczas Monarchii Austro-Węgierskiej. Trudno określić jednoznacznie jakiej był narodowości, gdyż nazwisko miał austriackie (lub niemieckie), natomiast imię wskazuje na węgierską proweniencję. W każdym razie, jako chłopiec, wyemigrował z rodzicami do Chicago, gdzie zmienił imię (lub je zmieniono) na swoje angielskie John.

W 1907 roku (choć podawany jest także rok 1915) John D. Hertz założył w Chicago przedsiębiorstwo taksówkowe Yellow Cab Company. Jego samochody budowane były z założenia jako taksówki przez firmę Racine Body Corp. i malowane na żółty kolor. Hertz wybrał taką właśnie barwę, gdyż badania przeprowadzone na University of Chicago dowodziły, iż żółć jest najłatwiej rozpoznawalnym kolorem. Nie był on jednak zastrzeżony i wielu miastach całego świata, do dzisiaj, taksówki mają taką właśnie barwę.

Na pomysł wypożyczalni samochodów wpadł (przynajmniej w Chicago) w 1918 roku Walter Jacobs. Dysponował on tuzinem Fordów T, ale chyba nie był zadowolony z tego biznesu, gdyż w 1923 roku sprzedał go Hertzowi. Ten przemianował nazwę na Hertz Drive-Ur-Self Corporation, nieco rozkręcił interes i w 1926 roku sprzedał GM pakiet kontrolny w obu firmach, taksówkowej



i wynajmującej samochody. W zamian stał się jednym z dyrektorów w tym koncernie. Zarabiane pieniądze Hertz inwestował w transport publiczny, poprzez założoną przez siebie nową firmę The Omnibus Corporation.

Przełom nastąpił w 1953 roku. John Hertz odkupił od GM udziały w wypożyczalni samochodów, rok później nazwał ją Hertz Corporation i wprowadził na nowojorską giełdę papierów wartościowych. Od tego czasu firma gwałtownie się rozrastała. W połowie lat 50-tych na świecie działało już tysiąc wypożyczalni samochodów z szyldem Hertz.

John Hertz zmarł w 8 listopada 1961 roku w wieku 82 lat. W żaden sposób ten fakt nie zakłócił funkcjonowania firmy, która otwierała swoje wypożyczalnie w kolejnych krajach całego świata. W 2002 roku Hertz stał się pierwszą zagraniczną wypożyczalnią samochodów w Chinach. Ważnym krokiem było wprowadzenie do oferty w 2006 roku Green Collection, czyli samochodów (wówczas była to jedynie Toyota Prius) hybrydowych. W kolejnym roku Hertz zaproponował osobom przebywającym w Nowym Jorku i Bostonie opcję wypożyczenia samochodów „na godziny”. Warto też podkreślić, że do swojej śmierci John Hertz zyskał też sławę filantropa. ■

iauto^{polska}

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



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl