

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 78, 7 czerwca 2017





**K**ażdy samochód kiedyś się popsuje. Jeden wcześniej, drugi później, zależnie od wielu czynników. Jak wiadomo największym szkodnikiem na Ziemi jest człowiek. Najskuteczniej też psuje samochody, które sam tworzy. To dziwaczne, bo wspaniałości, jakie człowiek stworzył zapierają dech w piersi. A zapal, z jakim te wspaniałości niszczy, zdumiewa.



Jedni na kartonach albo tabletach rysują kształty piękne, linie perfekcyjne zapisując w dwuwymiarowej płaszczyźnie wizje samochodu. Potem z tych rysunków powstają przestrzenne modele.

Inni w pocie czoła liczą, projektują, dobierają najróżniejsze kompozycje materiałów po to, aby wszystkie kółka i kółeczka silnika czy skrzyni biegów kręciły się długo i niezawodnie. Hamulce muszą zawsze działać, światła świecić, a prąd płynąć do i z akumulatora. Samochód musi ładnie warczeć, ale nie za głośno... Twórcy samochodu mają co robić.

Psucie samochodu zaczyna się w zacisznych gabinetach i na posiedzeniach różnych komisji. Człowiek zniszczył już spory kawałek świata, więc trzeba to niszczenie powstrzymać. Od pół wieku odpowiedzialność za to przypisuje się samochodom i od pół wieku wpływ motoryzacji na środowisko musi być ograniczane. Katalizatory poprawiły skład spalin, konieczna była jednak inna benzyna. To z kolei wymusiło stosowanie innych materiałów w silnikach. Potem politycy wymusili ograniczenia dotyczące zużycia paliwa. Kolejnemu wyzwaniu inżynierowie sprościli, ale silniki stały się mniej trwałe i potrzebują coraz bardziej wyrafinowanych olejów silnikowych.

Paskudne pozostałości po spalaniu paliwa w silnikach Diesla wyłapywane są w specjalnych filtrach. A te mają brzydki zwyczaj zapychania się. Wymiana kosztuje sporo. Kosztuje, bo wewnątrz, podobnie jak w katalizatorach, używane są skomplikowane związki i rzadkie pierwiastki. Ich wydobycie i włożenie w chroniące środowisko filtry szkodzi środowisku naturalnemu, tyle, że tego nie widać na co dzień. A samochody, owszem. Podobnie z autami z napędem Elektrycznym. Tak, są bezemisyjne. Ale ich produkcja, wytwarzanie energii elektrycznej i akumulatorów już bezemisyjne nie jest. Ale auta elektryczne są trendy. Albo przynajmniej hybrydowe...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazd**

**Dyskretna elegancja - str. 4**

---



**Wrażenia z jazd**

**Citroën, idź tą drogą - str. 8**

---



**Gospodarka**

**TAXI! Dokąd Jedziemy? - str. 17**

**Wydarzenia**

**Kiedy samochód sam pojedzie?- str. 21**

**Micra po testach - str. 23**

**Japońskie podium - str. 24**

**Celebryci i off-road str. 25**

---



**Eksploatacja**

**Lepiej sprawdzać - str. 29**

**Relaks**

**Fotozagadka- str. 30**

**Kalejdoskop**

**Informacje Automobilklubów - str. 32**

---

**Babskie gadanie**

**Randka z fantomem - str. 36**



**Kalendarium**

**Kalendarium - str. 37**



# Dyskretna elegancja

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Auta klasy premium nie są tanie z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze mają one z reguły wszelkie dostępne nowinki techniczne umilające jazdę oraz podnoszące komfort i bezpieczeństwo jazdy. Po drugie, mają kosztować więcej – po prostu.



**W** tej cenie zawarty jest pewien prestiż, który pozwala właścicielowi pokazać swój (nieco wyższy) status społeczny, a zwłaszcza ekonomiczny. I każdy producent stara się mieć w swej ofercie takie modele. Innym sposobem koncernów jest wykreowanie odrębnej marki, w której ofercie są wyłącznie takie samochody.

Tak zrobił Nissan powołując do życia w 1989 roku markę Infiniti.

Początkowo Infiniti miał podbić rodzimy japoński oraz amerykański rynek motoryzacyjny. Ekspansja na europejskim rynku zaczęła się na dobre dopiero kilka lat temu. Można w uproszeniu przyjąć, że od 2010 roku, gdy w wyniku

alianisu koncern Renault-Nissan połączył swe siły z Daimler AG. Natomiast wraz z rokiem modelowym 2013 Infiniti ujednoliciło nazwy swych modeli oznaczając literą Q swoje sedany oraz QX crossovery i SUV-y.

Najmniejszym modelem Infiniti w swej gamie był i jest Q30. To kompakt klasy premium,



co już wydaje się odważnym pomysłem, by zaproponować na tym poziomie luksusu stosunkowo niewielki samochód. Ot, taki drugi, może nawet trzeci w gospodarstwie domowym. Pomysł jednak się spodobał. Kolejnym logicznym krokiem było więc zaproponowanie niewielkiego crossovera, czyli samochodu w niezwykle lubianym segmencie pojazdów mających podwyższone zdolności jazdy terenowej. Oczywiście nie chodzi tutaj o prawdziwe „terenówki”, ale samochody, które nie zniszczą swego zawieszenia na polnych czy leśnych drogach. I tak, kilka miesięcy temu, w salonach Infiniti pojawił się model QX 30.

Aktualnie w sprzedaży są wersje QX 30 z dwoma rodzajami silników – benzynowym 2.0 o mocy 211 KM oraz diesel 2.2 o mocy 170 KM. Ja miałem



możliwość pokonania kilkuset kilometrów samochodem z tym drugim napędem. I chociaż samochód (mimo tego, że jest kompaktowym crossoverem) waży nieco ponad 1,5 tony, to zaskakująco żwawo reagował na naciśnięcie pedału gazu (0-100 km/godz w 9 sek). Automatyczna 7-biegowa skrzynia działa więcej niż znakomicie za

sprawą podwójnego sprzęgła, z których jedno obsługuje biegi parzyste, drugie nieparzyste. W rezultacie kolejne wskakują błyskawicznie, niemal niezauważalnie.

Wygląd zewnętrzny? Dla mnie super, naprawdę. Jest to piękne auto. Ale nie chcąc być poświadczony o jakąś wybitną stronni-







czegoś, to napiszę, że także bardzo podoba mi się stylistyka aktualnych modeli Mazdy. Dla mnie mają coś wspólnego i to „coś” bardzo mi się podoba. Co więcej, uważam, że linie nadwozia Infiniti (i Mazdy) staną

się klasyką wzornictwa i niewątpliwie stoją za tym wybitni projektanci.

Wrażenia z jazdy? Cóż... „Ujeżdżając” na co dzień Lagunę II z 2001 roku i przebiegiem 387

tysięcy kilometrów, to różnica między kółkiem matematyczno-fizycznym w podstawówce, a Massachusetts Institute of Technology (MIT). I chcę podkreślić, że nawet dzisiaj Laguna II wygląda dobrze i wyposażenie ma całkiem (nadal) niezłe. Nie zmienia to faktu, że obecnie w motoryzacji każdy niemal rok, to postęp niemal w geometrycznym tempie. I w tej czołówce jest Infiniti, w tym QX 30. Pomijam tutaj już superauta typu Ferrari czy Koenigsegg, którymi jednak nie da dojechać się do ustronnej daczki nad jeziorem, będącymi jednak synonimami motoryzacyjnego „super-szpanu”. QX 30 w tym kontekście będzie dyskretnym, ale eleganckim, pokazującym klasę (także właściciela) autem.







Auto jest po prostu super i niewątpliwie chętnie byłbym jego właścicielem (mimo orientacyjnej ceny 160 tysięcy złotych i wynikającej z niej ceny ubezpieczenia).

Wady? Zapewne każdy się do czegoś doczepi. W przypadku QX 30 powszechnym medialnym lamentem jest stosunkowo mało miejsca (zwłaszcza nad głową) w tylnym rzędzie.

Zgadzam się z tym, szafu nie ma. Myślę jednak, że zamożnej osobie (a więc mającej jednak nieco oleju w głowie) nie przyjdzie na myśl, by ten konkretnie samochód kupować jako auto rodzinne. To zdecydowanie pojazd dedykowany do wspaniałych, komfortowych podróży dla dwóch osób (z ewentualnym, spontanicznym udziałem innych pasażerów).

W porównaniu do Q 30 wersja z dodatkową literą X nie ma jakiś ogromnych, istotnych różnic. Z pewnością wyjaśnia je z ochotą sprzedawcy w salonach Infiniti. I z pewnością jest to samochód – co prawda dla nielicznych w Polsce – warty uwagi ze względu na swe wyposażenie, osiągi oraz wygląd. ■





# Citroenie, idź tą drogą...



CITROËN C3

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

...chciałoby się powiedzieć patrząc na nowego Citroëna C3. Pod koniec ubiegłego roku miał miejsce debiut trzeciej już generacji Citroëna C3. Z nowym modelem marka wraca do segmentu B – drugiego, co do popularności na polskim rynku.

**C**itroen liczy na sprzedażowy sukces tego modelu. Nic w tym dziwnego, bo C3 wygląda super i daje sporo radości z jazdy.

Nowy Citroën C3 ma niepowtarzalny styl – daleki od stereotypów obowiązujących w tym segmencie. Charakterystyczne cechy tego auta to

poduszki na drzwiach, małe silniki i kosmiczna stylistyka. Poza tym aż 9 interesujących kolorów i możliwość skonfigurowania dwubarwnego nadwo-





zia z trzema kolorami dachu do wyboru, cztery różne wykończenia kabiny i tapicerki, kilka wzorów felg. Airbumpy (po raz pierwszy zastosowane w Cactusie) to bardzo ciekawy i praktyczny wynalazek – dodają autu sporo uroku.

Nie mniej ładne i ekstrawaganckie jest wnętrze. Fotele przeszyte żółtą nicią mają kanapowy charakter, są szerokie i wygodne, modne wstawki robią wrażenie, świetnie wyglądają paski imitujące skórę na drzwiach i materiałowe wykończenie kokpitu, a kilka →→





# BRAYT®



**Warszawa:** Marek Muchowski +48 692 427 491; [m.muchowski@troton.com.pl](mailto:m.muchowski@troton.com.pl)  
**Poznań:** Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; [g.szewczuk@troton.com.pl](mailto:g.szewczuk@troton.com.pl)  
**Gliwice:** Tomasz Meżyk +48 664 434 885; [t.mezyk@troton.com.pl](mailto:t.mezyk@troton.com.pl)  
**Gdańsk:** Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; [t.grzendzicki@troton.com.pl](mailto:t.grzendzicki@troton.com.pl)  
**Kraków:** Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; [g.bieniek@troton.com.pl](mailto:g.bieniek@troton.com.pl)  
**Kraśnik:** Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; [k.smolinski@troton.com.pl](mailto:k.smolinski@troton.com.pl)





detali można by potraktować jako niezwykle udane dzieła sztuki nowoczesnej. Widać, że inspiracją dla projektantów były branże spoza motoryzacji, takie jak: architektura, wystrój wnętrz czy meblarstwo. Kabina jest miejscem, gdzie panuje spokój i zasada „feel good”. We wnętrzu jest przestronnie – to zasługa rozstawu osi zwiększonego w stosunku do poprzednika o 75 milimetrów. Bagażnik ma wystarczające 300 litrów. Projektując nowego C3 przyjęto założenie zaoferowania realnego poczucia pełnego komfortu wynikającego z charakterystyki zawieszenia, wytłumienia kabiny, nowych rodzajów pianek foteli, wygody i bezproble-

mowej obsługi, schowków czy przestrzeni, aranżacji kabiny i doboru materiałów.

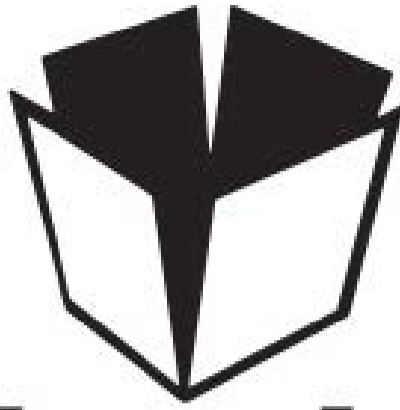
W nowym C3 światową premierę ma ConnectedCAM, multimedialna kamera o kącie widzenia 120°, full HD i rozdzielczości 2 milionów pikseli, wyposażona w GPS i pamięć wewnętrzną 16 GB. Jest umieszczona za lusterkiem wstecznym na przedniej szybie. Kamera rejestruje obraz widziany przez kierowcę przed samochodem.

Nowy C3 jest wyposażony w oszczędne silniki benzynowe PureTech i wysokoprężne BlueHDi nowej generacji. Mechaniczna skrzynia biegów może

występować z silnikami benzynowymi 3-cylindrowymi 1.2 PureTech 68, 82 oraz 110 (Stop&Start) i wysokoprężnymi 1.6 BlueHDi 75 (Stop&Start) oraz 100 (Stop & Start).

Podczas testu kazało się, że silnik 1,2 o mocy 110KM w zupełności wystarcza i sprawia, że auto jest niezwykle dynamiczne, łatwo „wchodzi” na obroty, doskonale przyspiesza i, jeżeli mamy ochotę, możemy trochę poszaleć. Przyjemność z jazdy to również zasługa precyzyjnej skrzyni biegów idealnie wpisującej się w miejskie warunki. Tą przyjemność nieco psuje charakterystyczny dla trzycylindro- ➔➔



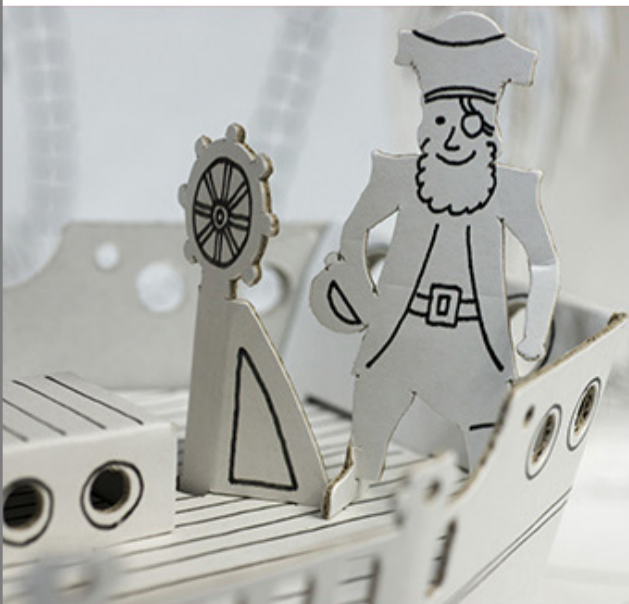


# burubamba.com

## kreatywne zabawki kartonowe



**Nowa jakość na rynku kreatywnych zabawek kartonowych!**



[burubamba@burubamba.com](mailto:burubamba@burubamba.com)

Polub nas:  Burubamba

[www.burubamba.com](http://www.burubamba.com)





wych silników dźwięk, który przy przyspieszaniu i autostradowych prędkościach może być denerwujący.

Zaraz po debiucie na polskim rynku, Citroën C3 zdobył wiele prestiżowych nagród. Otrzymał np. „Złotą kierownicę” w kate-

gorii „auta małe i kompaktowe”, ale również znalazł się w finałowej siódemce konkursu „Car of the Year 2017”.



Wyższy pakiet wyposażenia Feel z bazowym silnikiem kosztuje 44 900 złotych. Citroën C3 to oferujący wiele miejsca, wszechstronny samochód, który przekona do siebie entuzjastów niecodziennej stylistyki, zaawansowanych systemów elektronicznych, komfortu oraz wszystkich tych, którzy lubią cieszyć się jazdą. ■



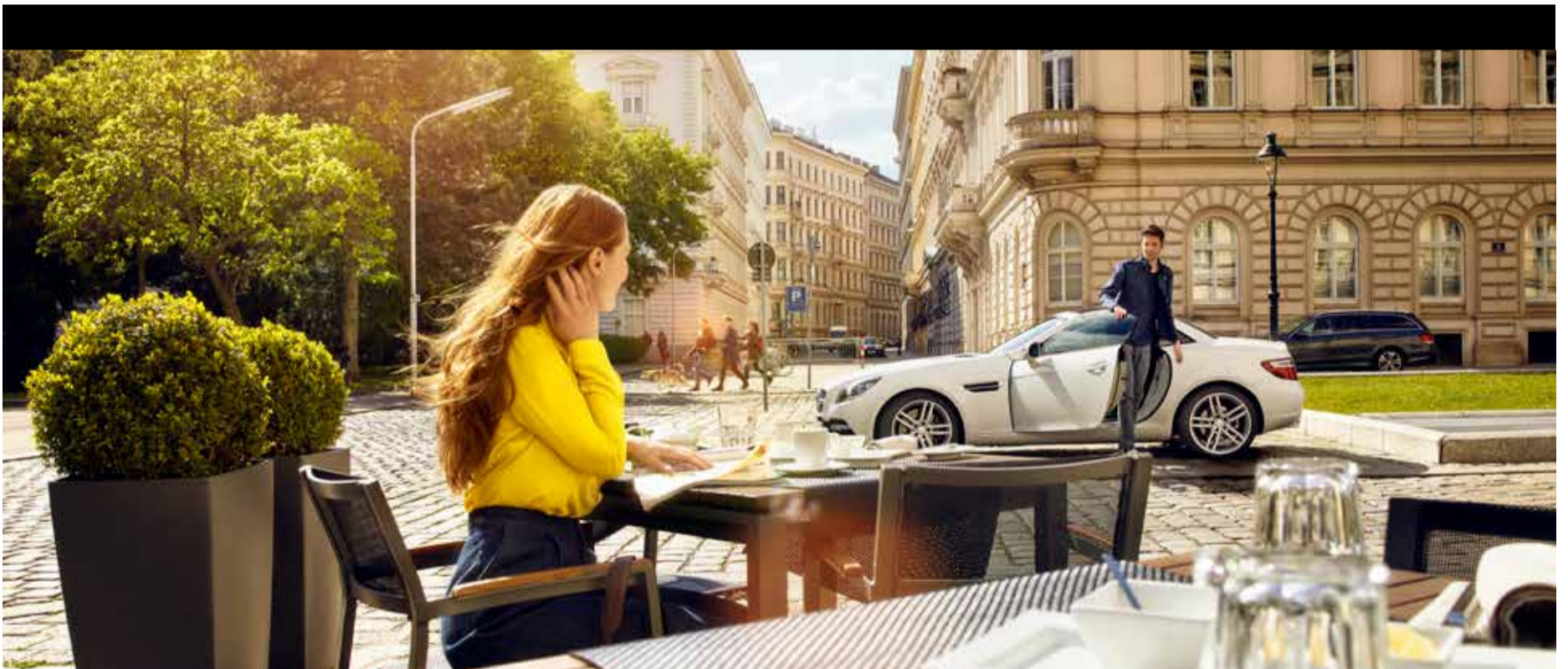
# Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



## Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz  
The best or nothing.







Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

### Sezonowa wymiana opon

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

### Olśnij wnętrzem

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

### Widzieć i być widzianym

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

### Myślimy o wszystkich

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

### Zawsze i wszędzie w kontakcie

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez troski z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.





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



Teraz także na smartfony i tablety



# TAXI! Dokąd jedziemy?

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Ta walka skazana jest na klęskę. Za kilka lat taksówką będzie kierował komputer, a kurs będziemy zamawiali aplikacją Ubera. Albo w Google. Taksówkarze powinni pomyśleć o zmianie zawodu.

**W** czasach PRL-u taksówkarze byli królami życia. Na postojach ludzie czekali w kolejce, a kiedy już podjechała taksówka, to nigdy nie było pewności, że kierowca zechce jechać tam, gdzie potrzebuje pasażer. Na lotniskach i dworcach kolejowych dzia- ➔➔





łyły zorganizowane grupy, często kierowcy byli informatorami służb specjalnych. Zazwyczaj taksówka była też ruchomym kantorem nielegalnej wymiany walut. Wielu taksówkarzy w PRL-u dorobiła się naprawdę dużych pieniędzy. Zawód taksówkarza nie należał do tych, które budziły szacunek i uznanie, częściej zawiść, niechęć i skrywaną pogardę. A i dziś ta profesja nie cieszy się szczególnym uznaniem, chociaż większość taksówkarzy rzetelnie pracuje.

Od połowy lat 70., gdy za sprawą Fiata 125p samochód stał się bardziej dostępny, pojawiła się konkurencja dorabiających „na łebka”. Oczywiście taksówkarze nerwowo reagowali albo bezpośrednią agresją, albo powiadamianiem milicji. Taksówkowe eldorado skończyło się jeszcze przed upadkiem systemu, upadek rozpoczął się od słynnej ustawy o swobodzie gospodarczej wprowadzonej w styczniu 1988 roku przez rząd Mieczysława Rakowskiego. Do zawodu przyszli wówczas posiadacze samochodów licząc na niezłe zarobki i niezależność. W większości się zawiedli, zarobki były niezłe, ale kokosy się skończyły. Warunki pracy w tym zawodzie też mocno się zmieniały. Oczywiście nie stało się to z dnia na dzień, przez lata na lotniskach czy dworcach taksówkarskie gangi brutalnie eliminowały konkurencję, zorganizowane kliki na atrakcyjne postoje wpuszczały tylko „swoich”, liczniki opłat bywały atrapami, a kilometr miewał 850 metrów. Powstały korporacje, które wyeliminowały wielu samodzielnie jeżdżących taksówkarzy, ale też ucywilizowały sektor przewozów osób. Kierowca jeżdżący w korporacji ma dostęp do klientów zamawiających kursy przez centralę, a łączność umożliwia wezwanie pomocy. W zamian koszty prowadzenia taksówkarskiej działalności gospodarczej wzrosły o około 1000 zł opłaty na rzecz korporacji.

Od 1997 roku warunki, jakie musi spełnić taksówkarz są jasno określone. Kierowca musi mieć aktualną licencję, samochód musi być oznakowany i wyposażony w atestowany taksometr i kasę fiskalną, dodatkowo ubezpieczony i w niezagannym stanie technicznym. Licencję można otrzymać po zdaniu egzaminu z topografii miasta, przepisów o transporcie i ruchu drogowym,

regulacji prawa transportowego i przepisów metrologicznych o taksometrach. Kandydat przystępujący do egzaminu musi mieć ukończone 21 lat, prawo jazdy kategorii B, zdolność psychiczną i fizyczną potwierdzoną stosownym badaniem, doświadczenie lub kurs z zakresu transportu drogowego, i nie może być karany.

Zawsze próby wprowadzania mechanizmów kontrolnych do tego zawodu kończyły się bardziej lub mniej głośnymi protestami. Kilka lat temu awantury miały nie dopuścić do wprowadzenia obowiązkowych kas fiskalnych. Taksówkarze protestowali, gdyż mieli masowo bankrutować, ustawodawca chciał wyeliminować powszechne oszustwa. Potem protestującym taksówkarzom chodziło o ograniczenie liczby licencji i zakaz prowadzenia działalności pod nazwą „przewóz osób”. Obecnie oznakowane taksówki mogą jeździć po buspasach, oczekiwać na wyznaczonych postojach, mogą zabierać klientów z ulicy, wjeżdżać w zamknięte dla innych obszary miast, a kierowca może rozliczać się z fiskusem na podstawie ryczałtu. W dużych miastach taksówkarze średnio uzyskują dochody od 4-6 tys. złotych, w mniejszych o połowę mniej.

W większości miast odbyły się protesty taksówkarzy, domagających się egzekwowania prawa wobec osób, które świadczą usługi z wykorzystaniem aplikacji firmy Uber. Taksówkarze stawiają sprawę jasno – skoro my musimy spełnić szereg różnych wymogów, aby móc wozić pasażerów, to inni też niech je spełniają. Pojawienie się w Polsce firmy Uber spowodowało, iż sporo nielicencjonowanych kierowców odebrało klientów taksówkarzom. Zamówione przez łatwą w obsłudze aplikację kursy „z Uberem” okazały się dużo tańsze, a bezgotówkowe płatności, trasa pokazana na smartfonie i swoista „moda na nowoczesność” sprawiły, że usługi zaczęły się cieszyć wielkim powodzeniem. Taksówkarze zareagowali agresją, ale również apelem do wszelkich władz o ukrócenie nielegalnego – ich zadaniem – procederu. No i liczyli straty. Skutki tych poczynań były niewielkie, więc zdesperowani taksówkarze podjęli spektakularny protest. Efektem były ogromne utrudnienia w ruchu drogowym. W poniedziałek, 5 czerwca Warszawa



została sparaliżowana i trudno było znaleźć osoby dobrze wyrażające się o taksówkarzach. Średnio piękny wizerunek taksówkarza stał się jeszcze mniej piękny, bowiem protest uderzył przede wszystkim w... klientów taksówek. Rzeczniczka protestujących przekonywała, że ci, którzy pracują z Uberem łamią prawo, z kolei rzeczniczka Ubera dowodziła, że wszystko jest OK. A tysiące ludzi było wręcz wściekłych – ktoś nie dojechał do sądu, ktoś nie dotarł do lekarza, komuś odleciał samolot, komu innemu uciekł pociąg...

Taksówkarze domagali się reakcji rządu i szybkiego uporządkowania zasad przewożenia pasażerów w samochodach osobowych. W Sejmie leży projekt ustawy o transporcie drogowym, być może prace nad nim przyspieszą. Przedstawiciele rządu skwitowali manifestację taksówkarzy stwierdzeniem, że taksówkarze wiele razy protestowali, posłowie raczej unikali komentarzy. A jest co komentować, gdyż sprawa jest znacznie poważniejsza niż konflikt taksówkarzy z kierowcami nielicencjonowanymi, czy też korporacjami tego zawodu, a firmą informatyczną

Uber. Wyzwanie przed jakim stają ustawodawcy, to pogodzenie porządku prawnego tradycyjnego świata z realiami świata aplikacji, smartfona i internetu. To jest trochę, jak godzenie ognia z wodą. Czy da się utrzymać obecne zasady wykonywania zawodu taksówkarza, i zarazem uwzględnić konkurencję, cyfrowe technologie i współczesne platformy komunikacji? A pytanie najważniejsze – jakie rozwiązanie będzie najbardziej korzystne dla społeczeństwa i dla państwa? I jak w paragrafach zapisać istnienie zbliżających się wielkimi krokami taksówek bez kierowcy? Znienawidzony przez taksówkarzy Uber właśnie taką taksówkę testuje... A przecież samochody autonomiczne, które nie potrzebują kierowcy, mogą być już produkowane. Na przeszkodzie stoją właśnie kwestie dostosowania prawa i zaakceptowanie ich przez społeczeństwa. Wniosek z tego taki, że taksówkarze, we własnym, dobrze pojętym interesie, powinni zacząć się rozglądać za zmianą zawodu. Bo postępu ani petycjami, ani paraliżowaniem miast, ani przepisami prawa, ani zaklinaniem rzeczywistości, zatrzymać się nie da. ■





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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



Lynk&Co  
Z wizytą u Zagato  
Swinicar Spider



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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
www.autorok.pl



# Kiedy samochód sam pojedzie?

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na półmetku projektu badawczego Ko-HAF Opel zaprezentował dotychczasowe osiągnięcia.

**O**pel od czerwca 2015 uczestniczy w przedsięwzięciu „Ko-HAF – Kooperatives hochautomatisiertes Fahren”. Prace mają potrwać do listopada 2018 roku. Wyniki osiągnięte na półmetku badań nad systemem zautomatyzowanej jazdy zostały zaprezentowane 18 maja w Aschaffenburgu w Niemczech.

System zautomatyzowanej jazdy nie musi być stale monitorowany przez kierowcę, ale ten na wezwanie systemu powinien być w stanie przejąć kontrolę nad pojazdem w ciągu ustalonego czasu. Pojazd musi zatem „przewidywać” sytuację z większym wyprzedzeniem niż pozwalają na to zamontowane w nim czujniki. W projekcie Ko-HAF pojazdy wysyłają na „serwer bezpieczeństwa” dane dotyczące aktualnej sytuacji na trasie, w tym informacje o lokalizacji robót drogowych, zatorów ulicznych czy wypadków. Informacje te są zbierane i przetwarzane na serwerze, który na żądanie udostępnia je innym pojazdom, w formie precyzyjnej mapy.

W ramach projektu Ko-HAF Opel koncentruje się na skomputeryzowanych mapach oraz procedurach wyłączania trybu jazdy zautomatyzowanej i przejmowania kontroli nad pojazdem przez kierowcę. Inżynierowie z Rüsselsheim zaprojektowali architekturę, interfejsy i protokoły serwera bezpieczeństwa, które są obecnie testowane. Dodatkowym, ale równie ważnym zadaniem było opracowanie procedury samolokalizacji pojazdu. Firma Opel zaprojektowała

algorytmy wizualnego mapowania i lokalizacji, które następnie są łączone z informacjami z map zapisanych na serwerze i w systemach pokładowych, czujników ruchu oraz systemu nawigacji satelitarnej. Procedura lokalizacji jest testowana w Insignii w Centrum Testowym Opla oraz na autostradach wokół Frankfurtu nad Menem.

Drugi obszar, na którym skupia się Opel, to działania kierowcy. Inżynierowie firmy opracowali oprogramowanie i system czujników mających wykrywać i klasyfikować zachowanie kierowcy w czasie, w którym samochód porusza się w trybie automatycznym. Firma buduje prototyp pojazdu, który pozwoli zademonstrować automatyczne wjeżdżanie na autostradę i włączanie się do ruchu, jazda autostradą i manewry wyprzedzania oraz automatyczne opuszczanie autostrady. Pokaz możliwości prototypowego Opla w rzeczywistym ruchu autostradowym jest planowany na wrzesień 2018 roku. ■







Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> (średnio) – 222 g/km.

50 YEARS AMG

# Legenda, która budzi respekt.

**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa  
tel.: +48 22 660 33 00, [www.autotrade.mercedes-benz.pl](http://www.autotrade.mercedes-benz.pl)



# Micra po testach

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

## Nowy Nissan Micra z czterema i pięcioma gwiazdkami w testach bezpieczeństwa Euro NCAP

Nowy Nissan Micra uzyskał cztery gwiazdki w teście bezpieczeństwa Euro NCAP, przy czym egzemplarze wyposażone w dodatkowe systemy inteligentnej jazdy zostały ocenione na pięć gwiazdek. Micra była testowana według najnowszego protokołu Euro NCAP, w którym osobne oceny przyznawane są dwóm różnym wersjom samochodu.

Micra otrzymała cztery gwiazdki za rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa oferowane w wyposażeniu standardowym wszystkich wersji modelu. Egzemplarze wyposażone w pakiet bezpieczeństwa uzyskały maksymalną ocenę pięciu gwiazdek. Każda Micra jest wyposażona w system inteligentnego hamowania awaryjnego (IEB), który automatycznie uruchamia hamulce w przypadku wykrycia zwalniającego lub zatrzymującego się pojazdu poprzedzającego. W zależności od prędkości względem tego pojazdu system pozwala uniknąć zderzenia lub zmniejszyć jego siłę. Punktowane było też bezpieczeństwo osób dorosłych i dzieci podróżujących samochodem oraz bezpieczeństwo przechodniów.

Jednak Micra jest też dostępna z pakietem bezpieczeństwa, który stanowi wyposażenie opcjonalne. Oprócz wspomnianego IEB pakiet ten obejmuje technologię rozpoznawania pieszych oraz system inteligentnej interwencji przy niezamierzonej zmianie pasa ruchu (ILI). System ten uaktywnia się na przykład po prze-

kroczeniu linii wyznaczającej oś jezdni i ostrzega kierowcę wibracjami kierownicy. W zależności od pożądanego kierunku jazdy poszczególne koła są hamowane, aby skłonić kierowcę do powrotu na właściwy pas ruchu. Micra z pakietem bezpieczeństwa uzyskała wyższą ocenę w kategorii systemów wspomagających bezpieczeństwo – takim egzemplarzom organizacja Euro NCAP przyznała pięć gwiazdek.

Dodatkowe systemy zwiększające bezpieczeństwo to: elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy, układ zapobiegania blokowaniu kół podczas hamowania oraz układ wspomagania ruszania pod górę. Samochód jest też wyposażony w ogranicznik prędkości, czujnik adaptacyjnych świateł drogowych, automatyczne światła awaryjne oraz system monitorowania ciśnienia powietrza w oponach. ■





# Japońskie podium

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Podczas 8. Ogólnopolskiego Kongresu Dealerów Samochodów ogłoszono wyniki „Badania satysfakcji dealerów samochodowych” przeprowadzonej przez firmy doradcze EY oraz DCG Dealer Consulting.

**O**cena dealerów w badaniu obejmowała tradycyjnie trzy obszary współpracy z importerem. Największe znaczenie miała ocena współpracy związana ściśle z polityką importera jako przedstawiciela międzynarodowego koncernu. W tym przypadku badano atrakcyjność umowy dealerskiej, ocenę dochodowości prowadzenia stacji, konkurencyjność strategii rynkowej czy podejście do prowadzenia biznesu. Drugim kryterium była ocena produktów oferowanych przez importera, zaś trzecim - ocena importera jako firmy, która funkcjonuje na polskim rynku, zatrudnia konkretnych ludzi na określonych stanowiskach, prowadzi własną politykę rynkową i posiada własną, specyficzną kulturę organizacyjną.

Pierwsze miejsce zajęła Mazda. Tuż za liderem znalazła się – pojawiająca się w zestawieniu po raz pierwszy od roku 2009 – marka Lexus. Kolejne lokaty zajęła Toyota, KIA oraz Mercedes, który - choć uzyskał również taką samą ocenę jak przed rokiem - stracił pozycję najwyższej ocenionej marki premium na rzecz Lexusa. Kolejne dwie marki w zestawieniu - Subaru oraz Volvo - z niewielkimi spadkami zdołały utrzymać swoją pozycję w czołówce ocenionych importerów. Dziesiątkę uzupełniły marki Opel, Ford oraz Volkswagen.



Ankietowani byli także pytani o to, dealerem jakiej dowolnej marki chcieliby zostać, gdyby znowu mogli podjąć taką decyzję. Po raz drugi z rzędu najbardziej pożądaną marką okazała się być Mazda, kolejne miejsce – jak przed rokiem – zajęła Toyota. Na trzecim miejscu znalazł się Mercedes, wyprzedzając od wielu lat mocno pożądaną przez dealerów autoryzację BMW.

Tegoroczna edycja badania została, po raz pierwszy, rozszerzona o osobne badanie poświęcone ocenie satysfakcji dealerów ze współpracy z importerami samochodów dostawczych do 3,5 tony. W tym plebiscycie satysfakcji dealerów triumfował Mercedes, przed Oplem i Volkswagensem. Przy okazji stwierdzono dość dużą korelację pomiędzy ocenami uzyskanymi w ramach sprzedaży samochodów dostawczych i osobowych. Niemalże wszystkie najwyżej ocenione marki uzyskały w badaniu poświęconemu współpracy z importerem w obszarze samochodów dostawczych minimalnie wyższe oceny, niż w przypadku samochodów osobowych.

Badanie satysfakcji dealerów samochodowych prowadzone jest przez DCG Dealer Consulting oraz firmę doradczą EY od 2007 roku. Tegoroczna, 10. edycja została przeprowadzona w kwietniu i maju



# Celebryci i off-road

ZDJĘCIA I OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W minioną sobotę, 3 czerwca na torze Drive Position w Jankach popularni aktorzy, dziennikarze i artyści zmierzyli się w jeździe samochodami terenowymi uczestnicząc w 10. edycji imprezy VIP CROSS.



**P**odobnie jak w ubiegłym roku trasę zawodnicy pokonywali terenówkami Mitsubishi. Impreza miała charakter towarzyski ale również i charytatywny Tegoroczny VIP Cross zgromadził 15 załóg. Zawodnicy za kierownicami Mitsubishi Pajero Adventure i Mitsubishi L200 Monster pokonywali rowy, koleiny, zakręty, trawersy, schody, strome zjazdy i podjazdy na specjalnym torze off-roadowym Drive Position

w Jankach. Impreza promowała sport motorowy oraz bezpieczną jazdę, a towarzyszył jej cel charytatywny. Najlepsi okazali się Antoni Pawlicki i Tomasz Oświeciński. O kolejnych miejscach na podium zadecydowała dogrywka. Ostatecznie 2. miejsce ex aequo zajęli: Maja Hyży i Eliza Gwiazda oraz Agnieszka Mrozińska oraz Alex Caprice. Trzecie miejsce wywalczyli Beata Tadla i Łukasz Zagrobelny.





Cel charytatywny spotkania został zrealizowany dzięki współpracy z Fundacjami Sedeka i Drogi Mazowsza. Fundacje zorganizowały w internecie aukcję jazd z gwiazdami, a jej zwycięzca mógł przejechać poza konkursem całą trasę u boku wybranego celebryty. W jazdach charytatywnych udział wzięli: Beata Tadla, Łukasz Zagrobelny, Tomasz Oświeciński, Antoni Pawlicki, Iwona Wągrowa, Eva Basta, Tomasz Ciachorowski i Robert Klatt. Zebrane pieniądze zostaną przeznaczone na leczenie Kasi Wojtowicz – ofiary wypadku drogowego, która od trzech miesięcy pozostaje w śpiączce. ■











# **POWER** **FACTORY.**

## **SERWIS SAMOCHODOWY**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

## **MOTORSPORT**

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)

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



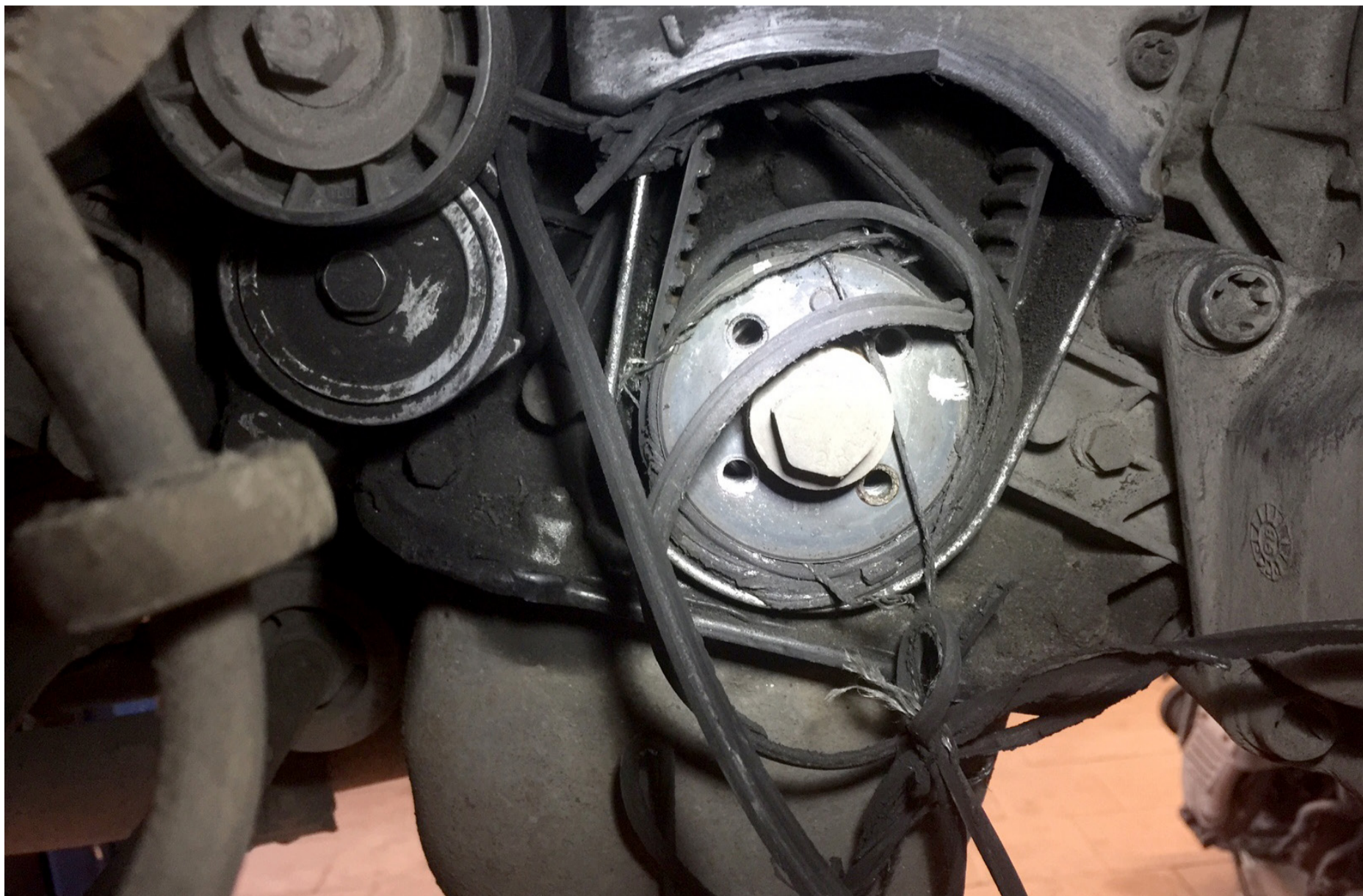
# Lepiej sprawdzać

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CARZASTY

W czasach Warszaw i Syren szanse na posiadanie samochodu mieli nieliczni, ale znali się na nich wszyscy. I większość zapewniała, że potrafi je naprawiać. Podobno jedną z bardziej cennych umiejętności było radzenie sobie z paskami klinowymi. Jakość ich była – według dzisiejszych standardów – żadna, więc wymiana paska była dość częstą czynnością. A w drodze? No cóż, w drodze należało poprosić towarzyszkę podróży o pozbycie się elastycznych elementów odzieży... po czym rajstopami zastąpić pasek napędzający osprzęt silnika. Ale żarty na bok, współczesne silniki wyposażone są w wiele urządzeń i zerwanie lub tylko uszkodzenie paska unieruchamia silnik, a w niektórych przypadkach może skończyć się koniecznością wymiany jednostki napę-

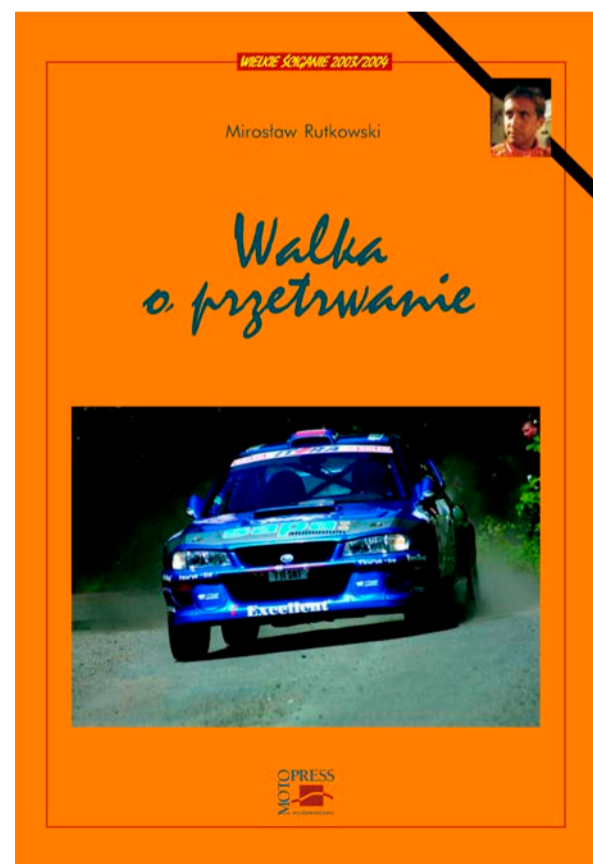
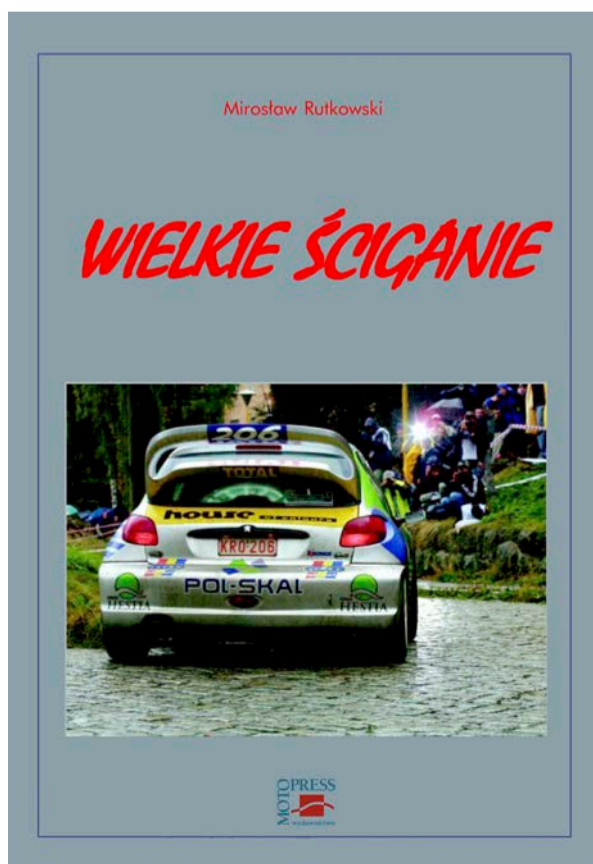
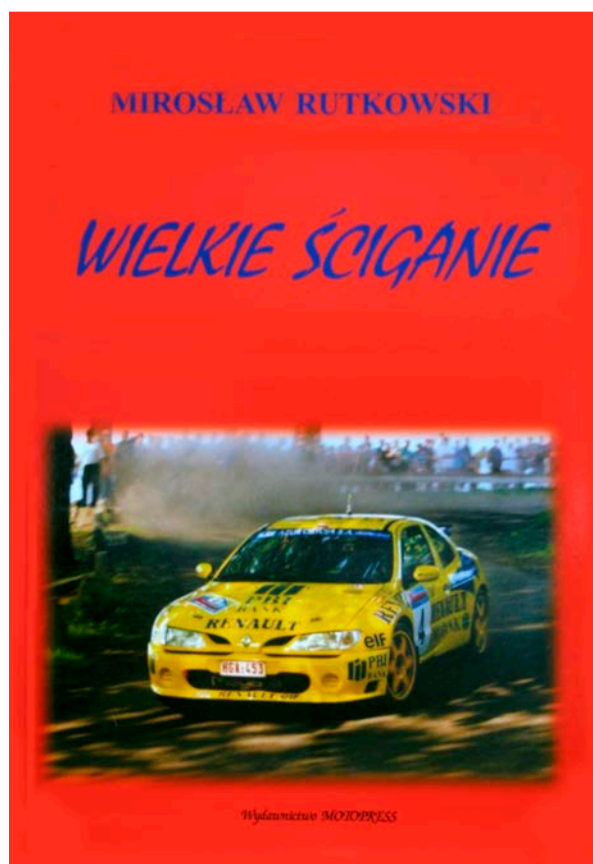
dowej. Zaczyna się banalnie, od niewłaściwego naciągnięcia paska, od strzępiącej się osnowy, od piszcącego dźwięku, zwłaszcza przy zimnym silniku. W zaprzyjaźnionym warsztacie mechanicy walczyli właśnie z taką awarią. Fotografie nie pokazują całej skali zniszczeń

Pasek osprzętu rozwarstwił się i dostał pod pasek rozrządu blokując jednocześnie koło pasowe i przestawienie faz rozrządu względem prawidłowego ustawienia. W efekcie tłoki spotkały się z zaworami, a taki kontakt zawsze oznacza przynajmniej konieczność kompleksowej naprawy głowicy. Zakres prac jest na tyle duży, że prawdopodobnie trzeba będzie szukać nowego silnika. A zaczęło się niewinnie, od lekko piszcącego paska... ■





# NAGRODY





# FOTOZAGADKA

---

Trzeba rozpoznać markę i model samochodu i podać czy w Polsce można kupić samochody tej marki. Najciekawszą i prawidłową odpowiedź nagrodzimy zestawami produktów firmy Brayt oraz książkami z serii "Wielkie Ściganie".

Odpowiedzi wysyłacie mailem na adres:  
[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

---





# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



## AUTOMOBILKLUB ZAMKOWY

### Rajd Ziemi Bocheńskiej: bezkonkurencyjny Piotr Baran

Załoga Baran/Paciej objęła prowadzenie w klasyfikacji generalnej 5. Rajdu Ziemi Bocheńskiej już na pierwszym odcinku specjalnym i nie oddała go aż do mety na bocheńskim Rynku. Do szóstego odcinka specjalnego ich najpoważniej-

szymi rywalami byli Krzysztof Rybka i Michał Miklaszewski w Citroenie Saxo. Niestety na przedostatnim oesie ówcześni wiceliderzy rywalizacji wypadli z drogi, pokieroszowali swój samochód i zanotowali minutę i 21 sekund straty, co wykluczyło ich z walki o zwycięstwo w drugiej rundzie RSMŚl. Zanim to nastąpiło Rybka z Miklaszewskim wygrali OS 5, zmniejszając jed-





nocześnie stratę do liderów do zaledwie 3,7 sekundy. Świetna i wyjątkowo skuteczna jazda Barana, w połączeniu z przygodą Rybki, a także problemami technicznymi, które trapiły Tomka Zbroję, spowodowały, że Piotr Baran przystępował do rywalizacji na finałowym odcinku specjalnym z komfortową przewagą. Lider rajdu utrzymał nerwy na wodzy i pewnie pokonał trasę próby w centrum Bochni czym przypieczętował zwycięstwo w zawodach. Dotychczasowy lider mistrzostw – Tomasz Zbroja wypadł z trasy rajdu na 4 odcinku specjalnym po tym, jak w jego Renault Clio przestało działać wspomaganie kierownicy. Załodze udało się wrócić na drogę, ale o walce o zwycięstwo czy nawet podium nie było już mowy. Życiowy wynik w 5. Rajdzie Ziemi Bocheńskiej wywalczył Maciej Sordyl (Honda Civic). Pilotowany przez Krystiana Korzeniowskiego kierowca zajął drugie miejsce. Podium uzupełnili Jerzy Smagała i Konrad Giergiel, którzy na trzecie miejsce wskoczyli rzutem na taśmę – odrabiając stratę do duetu Osiak/Kordeusz na ostatnim odcinku rajdu. Ostatecznie na mecie te dwie załogi dzieliło zaledwie 0,7 sekundy.

W klasie PPC (Puchar Peugeota i Citroena) drugie z rzędu zwycięstwo odnieśli Maciej Matysiak i Karolina Baćkowska (Citroen Saxo). Triumfatorzy tej kategorii z Rajdu Zamkowego w pokonanym polu pozostawili Mateusza Karzyńskiego z Grzegorzem Mortekiem



(Peugeot 106) oraz Łukasza Godulę i Daniela Nowaka (Peugeot 106).

Klasa PCR (Puchar Cento Rally) padła łupem załogi numer 50 – Krzysztof Grzywacz/Kazimierz Gargas (Fiat Cinquecento). Zaledwie 4,5 sekundy za tym duetem uplasowali się Kajetan Tatar i Filip Kacprzyk (Fiat Seicento). Trzecia lokata przypadła Kazimierzowi Karolczakowi, któremu notatki dyktował Krzysztof Marczewski (Fiat Seicento).

Emocji i zaciętej rywalizacji nie brakowało także w klasach „Gość”, w których ścigają się kierowcy uprawnieni do startu w zawodach wyższej rangi niż rundy RSMŚl. W kategorii „Gość 2WD” kibice obserwowali pojedynek tylnego i przedniego napędu. Tego pierwszego bronili Sławomir Strychalski i Paweł Pochroń w Nissanie 350Z. Przednionapędowym Citroenem C2 R2 Max ścigali ich Marek Bugajski i Robert Drożdż. Po dwóch pierwszych oesach liderami byli Strychalski z Pochroniem, ale na kolejnych próbach Bugajski mocno podkreślił tempo i ostatecznie zwyciężył w klasie z przewagą ponad 30 sekund. Trzecie miejsce, za Strychalskim i Pochroniem, zajęli Bolek i Gaś – triumfatorzy klasy gość 2WD z Rajdu Zamkowego. Co ciekawe, Bugajski i Drożdż okazali się także najszybszą załogą całego rajdu. Ten duet pokonał wszystkie odcinki specjalne w czasie krótszym niż wszystkie





pozostałe załogi, nawet te w znacznie mocniejszych samochodach z napędem na 4 koła.

Zwycięstwo w klasie „Gość 4WD” zapisali na swoje konto Wiesław Ingram z Magdaleną Lukas-Jurkowską (Subaru Impreza STi). 15 sekund za tym duetem finiszowali Tomasz Kuciński i Tomasz Gołębiewski (Mitsubishi Lancer Evo X), a 19,8 sekundy do zwycięzców stracili Maciej Lubiak z Tomaszem Borko – trzeci w tej klasie.

W pozostałych klasach pierwsze miejsca zajęli: „Pan Jarek” i Szymon Gospodarczyk (Łada 2105 VTFS, klasa RO Open 2WD), Janusz Han/Dariusz Han (Subaru Impreza, klasa RO Open N) oraz Tomasz Wróblewski/Radosław Banach (Peugeot 208 R2, klasa RO R). 5. Rajd Ziemi Bocheńskiej ukończyły 52 z 72 zgłoszonych załóg. Średnia prędkość zwycięzcy rajdu: 82,4 km/h

Oficjalna klasyfikacja końcowa Rajdu Ziemi Bocheńskiej 2017 - 2. rundy RSMŚl. 2017:

1. Baran/Paciej (Honda Civic) 25:59,30 s.
2. Sordyl/Korzeniowski (Honda Civic) +29,2 s.
3. Smagała/Giergiel (Honda Civic) +44,9 s.
4. Osiak/Kordeusz (Honda Civic) + 45,6 s.
5. Żarłok/Piertuszka (Honda Civic) +55,0 s.
6. Matysiak/Bačkowska (Citroen Saxo) +1:04,5 s
7. Gołek/Spentany (Renault Clio) +1:06,1 s.
8. Pławecki/Trojanowski (Honda Civic) +1:07,3 s.



9. Rybka/Miklaszewski (Citroen Saxo) +1:10,3 s.
10. Karzyński/Mortek (Peugeot 106) +1:10,5 s.

Zwycięzcy klas:

- RO 1: Maciej Sordyl (Honda Civic)  
 RO 2: Piotr Baran (Honda Civic)  
 PPC: Maciej Matysiak (Citroen Saxo)  
 PCR: Krzysztof Grzywacz (Fiat Cinquecento)  
 Gość 2WD: Marek Bugajski (Citroen C2 R2)  
 Gość 4WD: Wiesław Ingram (Subaru Impreza)  
 RO Open N: Janusz Han (Mitsubishi Lancer Evo)  
 RO Open 2WD: „Pan Jarek” (Łada VTFS)  
 RO R: Tomasz Wróblewski (Peugeot 208 R2)

Klasyfikacja Rajdowych Mistrzostw Śląska po Rajdzie Ziemi Bocheńskiej:

1. Baran/Paciej (Honda Civic) 43 pkt.,
2. Zbroja/Kokoszka (Renault Clio) 25 pkt.,
3. Żarłok/Piertuszka (Honda Civic) 22 pkt.,
4. Smagała/Giergiel (Honda Civic) 21 pkt.,
5. Sordyl/Korzeniowski (Honda Civic) 18 pkt.,
6. Matysiak/Bačkowska (Citroen Saxo) 16 pkt.
7. Grela (Honda Civic) 15 pkt.

Następną rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska będzie legendarny Rajd Wisły. 63. edycja tych zawodów jest zaplanowana na 22-23 września.







## Automobklub Polski

### Wojewódzki Finał Mazowsza BRD

Automobklub Polski, na zlecenie Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego przeprowadził Wojewódzki Finał XL Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym. Uczestniczyło po dwanaście zespołów szkół podstawowych i gimnazjów.

Konkurencje turniejowe składały się z:

- testu z wiedzy o przepisach ruchu drogowego – 25 pytań,
  - testu ze skrzyżowań – 10 pytań,
- Zawodnicy uczestniczyli w konkurencjach praktycznych:

- jazda po rowerowym miasteczku ruchu drogowego,



- jazda po rowerowym torze przeszkód,
- pierwsza pomoc przedmedyczna.

Na Finale Ogólnopolskim XL Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym województwo mazowieckie reprezentować będą:

- w klasyfikacji szkół podstawowych: Zespół Szkół Publicznych nr 7 z Żyrardowa,
- w klasyfikacji gimnazjów: Publiczne Gimnazjum im. Biskupa Piotra Gołębiowskiego z Jedlińska.





# Randka z fantomem

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Niektórzy to mają dopiero pomysły! Wolny dzień, idealny czas na leniuchowanie, mogłabym spać do woli, ale gdzie tam! Osobisty kierowca wymyślił piknik. Zatem pobudka o świcie, w półśnie pakuję się do swojego ukochanego autka i jadę. W tle słyszę słowa piosenki „...lewa strona nigdy się nie budzi, prawa strona nigdy nie zasypia”, no dosłownie jak u mnie. Mam wrażenie, że moja lewa strona jest w głębokim śnie. Pozytywną stroną jest to, że dzisiejsze zajęcia będą w plenerze, więc będzie słońce, trawka, no i może jakieś pyszne jedzonko. Na miejscu tłoczno, gwaro i klimat iście piknikowy.

Idziemy w stronę sporej grupki osób, które intensywnie czegoś wyczekują i wypatrują. Przedzierając się przez tłum, widzę symulator dachowania. W symulatorze siedzi nawet kierowca. Na razie jest nawet bardzo cichy, spokojny i opanowany, ale zmienia się to w chwili dachowania, co doskonale widać w oczach, chyba już teraz przerażonego ochotnika. No absolutnie nie planowałam udziału w tak hardkorowym pokazie. Jednak, jakby nie patrzeć, ciekawa jestem, co będzie gdy auto dachuje z dużą prędkością. Pasy mocno podtrzymują kierowcę, zaś wszystkie dodatkowe elementy ostro „fruwają” wewnątrz auta. Przeciężenia muszą być naprawdę solidne, bo chłopak, który jest w aucie, jest mocno przerażony. Uff dobrze,

że nie jest to prawdziwa sytuacja. A potem mój osobisty kierowca prowadzi mnie na spotkanie z fantomem. Taka "randka" ze zdjęciami symulowanych wypadków. Kukły w samochodach... Mam ochotę uciec z krzykiem, bo moja nieokiełznana fantazja zaczyna mi podsuwać milion obrazów! I nie jest to sielankowy widok. Patrząc na osobistego kierowcę. No nieźle, ten to potrafi przewrócić życie do góry nogami, i to dosłownie! I tak byłam pewna, ale teraz tej pewności ma jeszcze więcej: po pierwsze już nigdy nie będę jeździć bez zapiętych pasów. Po drugie

żadnych, luźno rzuconych i walających się rzeczy w samochodzie. Po trzecie zapamiętałam sobie na zawsze, że lepiej zobaczyć „rozpadającego się” manekina na pikniku, niż znaleźć się w takiej sytuacji.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajcie o tym, że wypadek może zdarzyć się w najmniej spodziewanym momencie. Musimy reagować, każdy powinien znać podstawy udzielenia pierwszej pomocy. Prawo (Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym, Kodeks Karny) zobowiązuje do tego, aby poszkodowanym w wypadku udzielić pomocy oraz wezwać pogotowie ratunkowe czy inne służby. Po pierwsze koniecznie trzeba zabezpieczyć miejsce, po drugie ocenić stan poszkodowanych, udzielić pierwszej pomocy oraz poinformować właściwe służby. Może rzeczywiście czasem warto udać się na "randkę z fantomem" ■





# Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Kubica ponownie w bolidzie F1

To wydarzenie utrzymywano w tajemnicy niemal do ostatniej chwili. Na torze wyścigowym w Walencji za sterami bolidu Formuły 1 – po sześciu latach przerwy - ponownie usiadł Robert Kubica. Był to Lotus E20 z 2012 roku w barwach zespołu Renault Sport Formula One Team. Oczywiście, nie oznacza to, że nasz kierowca powróci do tej najbardziej prestiżowej serii wyścigowej, ale wyniki tych prywatnych testów pokazały, że nie jest to niemożliwe. Kubica wykonał 115 okrążeń toru i po opuszczeniu bolidu tryskał humorem i optymizmem. Notował lepsze czasy okrążeń od testowego kierowcy Renault, ale – co najważniejsze – jego prawa ręka zmasakrowana 6 lutego 2011 roku w wypadku podczas rajdu

Ronda di Andora, zniosła ogromne przeciążenia występujące podczas jazdy bolidem F1.

– *Jestem dumny z tego, że udało mi się dojść do chwili, gdy znów siedzę w bolidzie F1. Przygotowywałem się do tego dnia ponad rok i jechałem w trudnych warunkach w dobrym tempie. Nie było łatwo po sześciu latach wrócić za kierownicę bolidu, ale mogę się cieszyć i wiem, że sobie poradzę* – powiedział Robert Kubica.

– *Z przyjemnością zobaczyłem Roberta ponownie za kierownicą samochodu Formuły 1 – stwierdził dyrektor sportowy Renault Sport Formula One Team Alan Permane. To był bardzo dobry dzień. Staraliśmy się skondensować cały weekend Grand Prix i zamknąć go w jednym dniu. To było dla* →→







podzielił, odmłodziły nas wszystkich o kilka lat! To wcale nie było takie oczywiste wrócić do F1 po sześciu latach i to naprawdę duże osiągnięcie. Dla Roberta to jednorazowe spotkanie. Jego współpraca z Renault została brutalnie przerwana, w momencie, gdy przepowiadaliśmy mu błyskotliwą przyszłość. Zespół był akurat w Walencji z Sergiejem Sirotkinem.

niego bardzo ciekawe. Robert zmienił się trochę, zła-godniał. I już tak nie naciska, jeśli ma pytania o jakieś drobiazgi w ustawieniu samochodu! Ale jego uwagi i informacje dotyczące samochodu, jakimi się z nami

kinem. To była świetna okazja, żeby zaproponować Robertowi spędzenie tego dnia za kierownicą. Chcieliśmy przyczynić się w ten sposób do jego powrotu do formy.







Nieprzypadkowo zamieszczamy informacje o (ponownych) testach Roberta Kubicy w Formule 1 w naszym Kalendarium. To właśnie on stał się pierwszym w historii polskim kierowcą, któremu dane było zadebiutować w tych wyścigach (2006). I już dwa lata później, 8 czerwca 2008 po raz pierwszy stanął na najwyższym stopniu podium wygrywając Grand Prix Kanady. Trzeba tutaj podkreślić, że swój niewątpliwie talent, który przejawiał od najmłodszych lat życia poparł niezwykle pracowitością i konsekwencją w dążeniu do osiągnięcia zamierzonych celów.

Trudno "gdybać", jak potoczyłaby się kariera Kubicy w F1, gdyby nie koszmarne wypadki podczas rajdu, z którym ledwo uszedł z życiem, a lekarzom cudem udało się ocalić prawą rękę, która do dzisiaj ma ograniczoną sprawność. Stąd tak silne emocje, które towarzyszyły wszystkim, którzy zaangażowani byli we wspomniane testy w Walencji kilka dni temu. Jeszcze kilka lat temu Kubica uważał, że jego powrót do F1 jest zupełnie niemożliwy. Z drugiej jednak strony

ciężko pracował, by mieć jakąkolwiek szansę, by osobiście przekonać się o możliwości (lub nie) powrotu na tor w najszybszych bolidach świata. Tym większe słowa uznania należą się zespołowi Renault, który to umożliwił naszemu zawodnikowi.

*– Nie wiem, co przyniesie przyszłość – powiedział Robert Kubica. – Z emocjonalnego punktu widzenia był to dla mnie bardzo ważny dzień. Długo nie miałem okazji być na paddocku i przeżyłem trudne chwile. Ciężko pracowałem, ale jeszcze kilka lat temu nie uwierzylibym, że to będzie możliwe. Mam mieszane odczucia – z jednej strony jestem dumny z tego, co dzisiaj zrobiłem, ale myślę też o tym, co mnie ominęło. Nie wiem, co przyniesie przyszłość, ale wiem, że po roku przygotowań do tej chwili, mogłem prowadzić, i to utrzymując dobre tempo w trudnych warunkach. Po sześciu latach przerwy to nie było takie oczywiste, wiedziałem, że mi się uda i mogę być zadowolony. Renault było pierwszym konstruktorem, który dał mi szansę w 2005 roku i teraz po raz kolejny, co bardzo sobie cenię.*



---

**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, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

Anna Pisarska, 502 627 674, [anna.pisarska@bruxmedia.pl](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)

---

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

---

Zdjęcia na okładce: NASA



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