

# iauto *polska*

Numer 79, 14 czerwca 2017





nacie to? Pewnie znacie, bo to suchar, ale i tak przypominę. Do dyrektora zoologu przyszedł opiekun żółwi. Miał wadę wymowy i opowiadał o swoich porannych zajęciach dość rozwlekłe i zacinając się. P... p... przy... szedł.. em r.. rano d.. d.. do p.. p.. pracy i da.. dałem i.. im do m.. m.. mise.. miseczek je.. je.. je.. dzień.



No i co? - pyta zniecierpliwiony dyrektor.

A o.. one my.. my.. myk, my.. my.. myk i uciekły...

Ta dość niewyszukana anegdota zawsze przypomina mi się, gdy stoję pod światłami. Jest czerwone stoję i czekam. Żółte - zapinam jedynkę, zielone - ruszam.

To znaczy chciałbym ruszać, ale nie, bo czekam na kierowcę przede mną. Często bywa tak, że po zapaleniu zielonego światła, na pokładzie poprzedzającego mnie auta odbywa się posiedzenie zarządu do spraw wyboru właściwego przełożenia skrzyni biegów. Kiedy już zapadnie decyzja o wyborze przełożenia i ustaleniu jakie ruchy należy wykonać lewarkiem, zwoływane jest posiedzenie komisji do spraw ruszania spod świateł. Zalecenia komisji zostają wprowadzone w czyn i samochód przede mną rusza. Ruszam i ja. Dojeżdżamy do kolejnych świateł, i jeśli nie uda się auta z zarządem i komisją wyprzedzić, to historia się powtarza. Jeśli się uda, to mam dwie możliwości: albo jestem pierwszy, albo stoję za kimś. Jeśli jestem pierwszy, to dobrze, jeśli za kimś, to mam dwie możliwości: albo u tego kogoś działa zarząd i komisja, albo nie. Jeśli te gremia działają, to mam przesr..., jeśli nie działają, to w momencie zapalenia zielonego sygnalizatora równocześnie ruszamy.

Ministrowie administracji oraz infrastruktury i budownictwa podpisali rozporządzenia, które pozwalają montować przy sygnalizatorach sekundniki odmierzające czas do zmiany świateł. Po 30 dniach od opublikowania w Dzienniku Ustaw zarządcy dróg będą mogli je montować. Ekspertki zgodnie stwierdzają, że takie rozwiązanie może usprawnić ruch.

Usprawni, ale tylko wtedy, gdy z niektórych samochodów zostaną usunięte komisje, rady nadzorce i zarządy a za procedurę ruszania spod świateł odpowiadał będzie wyłącznie prezes. Chciałem powiedzieć - kierowca.

A póki co, to spod świateł: myk, myk i... ruszyli.

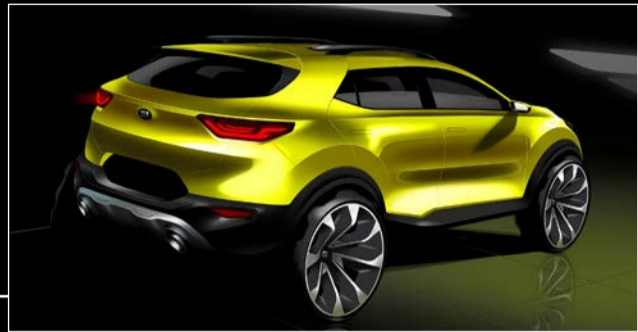
Szerokiej drogi



## Prezentacje

Hyundai KONA - str. 4

KIA Stonic - str. 9



## Wydarzenia

Słowa, słowa, słowa... - str. 10

Marek Ryndak - 1943-2017 - str. 24



## Opinie

Jakie wnętrza lubią Polacy - str. 14

## Eksploatacja

Jak dbać o dach? - str. 21

Serwis klimatyzacji - str. 41



## Sport

Wyścigowy szczyt - str. 27

Nowy lider - str. 35

Warszawskie Safari - str. 37



## Relaks

Fotozagadka - str. 42

## Kalejdoskop

Informacje Automobilklubów - str. 43



# Koreański crossover

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jednocześnie w Seulu i w Mediolanie Hyundai pokazał nowy model niewielkiego SUV-a nazwanego KONA. Auto do sprzedaży w Europie trafi jesienią.



**A**mbitne plany objęcia miana pierwszej azjatyckiej marki motoryzacyjnej w Europie firma chce realizować nowoczesną, progresywną stylistyką, wysokiej jakości wyposażeniem, licznymi opcjami współpracy z elektronicznymi urządzeniami zewnętrznymi oraz roz-

wiązaniami najnowszej generacji z zakresu bezpieczeństwa. Koreański producent udowodnił już, że potrafi produkować samochody, które nie są ani gorsze technicznie czy technologicznie, ani nie muszą wstydić się urody, ani nie ustępują trwałością czy użytecznością od uznanych marek. A jednak

Hyundai, jak i bliźniacza Kia, i nie mają „tego czegoś”, co sprawia, że ich posiadacze kochają swoje samochody, a marka ma magiczną siłę przyciągania. Brak patyny, dziedzictwa i magii czasów, w których motoryzacja się rodziła, obie marki starają się nadrobić jakością samochodów i obecnością w ważnych wyda-



rzeniach czy kreowaniem własnych. Przykładem są markowe wyścigi Kia Picanto, o których piszemy w innym miejscu.

Stylistyka KONA wskazuje, że projektanci uważnie przyjrżeli się małym crossoverom i sprawdzili jakie pro-

jekty podobają się najbardziej. W efekcie powstał samochód o dość odważnej sylwetce, widać, że inspiracją były Toyota C-HR i Nissan Juke. W tym segmencie konkurencja jest dość mocna; swoje miejsca na rynku mają Renault Captur, i Peugeot 2008 czy Opel Mokka X a swoje

w tym rozdaniu chcą ugrać też Seat, VW czy Skoda. Jaki kawałek tego tortu odkroi Hyundai Kona (i KIA Stonic, którą zapowiadamy dalej) zobaczymy w przyszłym roku. Jak zapewnia producent, w Kona wykorzystano doświadczenie w projektowaniu i produk- ➔➔







cji samochodów klasy SUV, a ten model ma powiększyć liczbę klientów i potwierdzić atrakcyjność marki. Sukces zależy od ceny samochodu, ale też i od wyposażenia. A tu nie ma niespodzianek, wykorzystano najnowsze technologie sprawdzone w innych modelach marki. Dostępny jest np. wyświetlacz typu HUD (head-up display) oferowany zazwyczaj w modelach z wyższych segmentów. Kluczowe informacje wyświetlane są na linii wzroku kierowcy, a obraz jest bardzo dobrze czytelny również w świetle dziennym. Kierowca ma do dyspozycji kamerę cofania, duży ekran dotykowy z obsługą Apple CarPlay oraz Android Auto, wysokiej jakości zestaw audio, bezprzewodowe ładowanie telefonu i sze-

reg innych ułatwień. Jeśli idzie o systemy bezpieczeństwa, to też nie ma zaskoczenia. Są więc adaptacyjne reflektory, asystent martwego pola, asystent utrzymania pasa ruchu, system zapobiegający kolizjom z funkcją awaryjnego hamowania, system ostrzegania o kolizji i inne. Jeśli czegoś nie ma, to tylko dlatego, że nie jest niezbędne.

Samochodzie będzie napędzany jednym z kilku różnych silników. Bazową jednostką ma być wolnossący silnik benzynowy o pojemności 2.0l generujący 147 KM i 179 Nm. Z tą jednostką ma współpracować sześciobiegowa skrzynia automatyczna. Deklarowane wartości przyspieszenia to 10 s do osiągnięcia 100 km/h i prędkość

maksymalna 194 km/h. Droższym, ale zapewniającym lepsze osiągi jest Diesel 1.6 T-GDI o mocy 175 KM (265 Nm). Współpracujący z dwusprzęgłowym automatem przyspiesza do 100 km/h w 7,7 s i rozpędza do prędkości 210 km/h. W obu wersjach silnikowych nowego Hyundai'a można zamówić z napędem na cztery koła.

Swoistym ukłonem w kierunku forsowanego w Europie downsizingu jest trzycylindrowe turbo 1.0 T-GDI o mocy 120 KM (172 Nm). Napęd przekazywany przez sześciobiegową, manualną skrzynię biegów pozwala przyspieszać do 100 km/h w czasie 12 s i osiągać maksymalną prędkość 181 km/h. Cen samochodu jeszcze nie ogłoszono. ■

# 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)





# A więc czekamy...

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

**P**odczas wrześniowego Salonu Samochodowego we Frankfurcie KIA zapowiada europejską premierę swego najnowszego crossovera segmentu B, który otrzyma nazwę „Stonic”. Będzie to kompaktowy crossover, którego nazwa jest kombinacją słów „Speedy” oraz „Tonic” (pozostawiam dowolność rozumienia tych angielskich słów).

Zdecydowana linia dachu i unikalny design relingów dachowych ma dodać temu modelowi sportowego charakteru, a kształt i układ tylnych lamp kolei podkreślić młodzieńczy i futurystyczny wygląd pojazdu. Design nowego crossovera łączy w sobie ostrość krawędzi poziomych z miętko rzeźbionymi panelami nadwozia, aby pokazać, iż kompaktowe wymiary i optycznie niski

środek ciężkości to trafione rozwiązanie w tej klasie pojazdów.

Kabina pasażerska – pod względem prostych linii, gładkich powierzchni i geometrii wystroju – podąża wzorem stylistyki nadwozia. Wnętrze Kia Stonic stanowi wyraz współczesnej technologii i ergonomii w najlepszym wydaniu, m.in. dzięki maksymalizacji przestrzeni dla wszystkich pasażerów

oraz elastycznemu interfejsowi HMI (human-machine interface), który spina smartfon z innymi elementami funkcjonalnymi samochodu.

Kia Stonic trafi do sprzedaży w Polsce i na całym świecie w drugiej połowie bieżącego roku oferując najszerzy jak dotąd potencjał wewnętrznej i zewnętrznej indywidualizacji wśród pojazdów marki Kia. ■



# Słowa, słowa, słowa...

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

O problemach Muzeum Techniki i Przemysłu pisaliśmy kilkakrotnie. Wracamy do tematu, bowiem tuż przed wakacjami obiekt został zamknięty, komornik zajął zbiory, jednocześnie konserwator zabytków wpisał je do rejestru, a w siedzibie NOT odbyła się konferencja prasowa. I nadal nie wiadomo jaka przyszłość czeka zbiory Muzeum.



**K**onferencja prasowa NOT w siedzibie Domu Technika w Warszawie dotyczyła sytuacji obecnej i przyszłości Muzeum Techniki i Przemysłu. Nieliczni zainteresowani sprawą dziennikarze dowiedzieli się, że Zarząd Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, dołożył wszelkich starań, aby Muzeum Techniki i Przemysłu funkcjonowało jak należy. Katastrofalna sytuacja finansowa, niewypłacone wynagrodzenia pracowników i zadłuże-

nie wobec ZUS, US i Pałacu Kultury, to efekt braku dotacji z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, które odesłało wnioskodawców do Ministerstwa Energii, a to do Ministerstwa Rozwoju. W 2016 i 2017 długi urosły do poziomu 7 milionów złotych. Obecni na konferencji przedstawiciele NOT informowali, że nigdy nie zamierzali sprzedawać bezcennych zbiorów, a rozpowszechnianie takich informacji jest uwłaczające.

L. dz. GPW/ 117  
Warszawa, 30.05.2017



**NACZELNA ORGANIZACJA TECHNICZNA**  
FEDERACJA STOWARZYSZEŃ NAUKOWO-TECHNICZNYCH

## OŚWIADCZENIE

Janusz M. Kowalski  
Specjalista ds. PR

Adres email:  
Janusz.kowalski@not.org.pl

W związku z licznymi informacjami dotyczącymi Muzeum Techniki i Przemysłu NOT (MTiP), należącemu do FSNT-NOT, a także pojawiającymi się doniesieniami medialnymi nie pokazującymi wszystkich faktów opisujących rzetelnie rzeczywistość i określających sytuację Muzeum oraz zgromadzonych zbiorów muzealnych, FSNT-NOT oświadcza, iż:

1. Nieprawdą jest, że FSNT-NOT nie podjęła żadnych działań w celu ratowania MTiP.
2. Nieprawdą jest, że FSNT-NOT miała lub ma zamiar sprzedać zbiory podmiotowi prywatnemu.
3. Nieprawdą jest, że FSNT-NOT miała lub ma zamiar sprzedać zbiory podmiotowi prywatnemu.
4. Nieprawdą jest, że własność FSNT-NOT jest jakkolwiek podważalna.
5. Nieprawdą jest, że całe zbiory muzealne MTiP zostały zajęte przez komornika.
6. Nieprawdą jest, że FSNT-NOT nie ma woli współpracy z instytucjami zaangażowanymi w ir...

Wobec powyższego, FSNT-NOT oświadcza, że: od stycznia 2016 r. MTiP bez pomocy publicznej na koszt własny posiada pełne prawa własnościowe do jego

## SYTUACJA MUZEUM TECHNIKI I PRZEMYSŁU NOT

Informacja prasowa  
7 czerwca 2017 r.

W sprawie problemów Muzeum Techniki i Przemysłu NOT, Związku Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT przypomina fakty:

1. Od 2012 r. FSNT-NOT podjęła działania mające na celu systemowe finansowanie placówki, które zostało stworzone w 1955 r. od podstaw i stało się przez wiele pokoleń członków Naczelnej Organizacji Technicznej. To dzieło powstało i przez nich było prowadzone.
2. Upowszechnianie opinii, że NOT zagraża zbiorom, chcąc je sprzedać, jest dla naszej Organizacji uwłaczające i narusza jej dobrą reputację i pamięć tych, którzy na rzecz Muzeum przez dziesiątki lat działali i zbierali eksponaty.

W naszym przekonaniu rzucając takie podejrzenia instytucje, które przez siebie podjęły inicjatywę FSNT-NOT w sprawie systemowego finansowania Muzeum Techniki i Przemysłu NOT, inicjatywę utworzenia Narodowego Muzeum Techniki i Przemysłu NOT.

W przekazanej dziennikarzom informacji prasowej czytamy: „Na początku 2017 r. FSNT-NOT zaproponowała, aby Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego odkupiło zbiory (...) za sumę pokrywającą zadłużenie Muzeum”. Lista pretensji pod adresem władz administracji państwowej w zasadzie sprowadza się do: braku reakcji i odpowiedzi na kolejne propozycje NOT-u, niechęci do podejmowania rozmów i obojętności wobec dziedzictwa kultury materialnej zgromadzonego w MTiP.

### Problem z finansowaniem

działalności Muzeum Techniki i Przemysłu NOT zaczął się kilka lat temu, gdy w 2012 roku nie było

już podstaw prawnych do zapisania w budżecie państwa stałego dofinansowania prywatnych muzeów. Przez kilka lat udawało się uzyskiwać dotacje celowe na podstawie decyzji ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Dotacje były przyznawane z zastrzeżeniem, że status prawny Muzeum musi się zmienić tak, aby budżet państwa mógł finansować działalność placówki. W 2016 roku żadnych dotacji MTiP nie otrzymało i na początku czerwca wszystko skończyło się zamknięciem drzwi do Muzeum i wejściem komornika. Zaczęła się przepychanka prawna. Jednocześnie NOT deklaruje gotowość do podjęcia rozmów, które mogą doprowadzić do kontynuowania działalności MTiP "na zasadach uczciwego partnerstwa, a nie w warunkach działań represyjnych".

### Likwidacje oddziałów Muzeum

Po zamknięciu warszawskiego oddziału w dawnych budynkach Norblina, rezygnacji z garażu przy ul. Filtrowej, również i oddziały terenowe (Muzeum Zagłębia Staropolskiego w Selpi, Muzeum Starożytnego Hutnictwa Przemysłowego w Nowej Słup, Kuźnia Wody w Starej Kuźnicy, Zabytkowa Kuźnia Wodna w Gdańsku-Oliwie) nie należą już do NOT. Na konferencji poinformowano, że wymienione placówki zostały przekazane władzom samorządowym. W gestii NOT pozostaje wciąż Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie i Muzeum Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego w Chlewickach, gdzie została wywieziona część zbiorów motoryzacyjnych. Słynny Fiat 125p, którym pobito rekordy prędkości na podwrocławskiej autostradzie stoi obecnie w hallu siedziby Automobilklubu Polski, gdzie jest bezpieczny.

### Pracownicy i "Solidarność"

Na wychodzących z konferencji prasowej dziennikarzy czekali zwolnieni pracownicy MTiP, którzy wręczyli swój komunikat, w którym znajdujemy całkiem inny opis rzeczywistości od tego, przedstawianego chwilę przedtem w czasie konferencji prasowej NOT. Według Organizacji Związkowej KZ NSZZ Solidarność: →→

### Cała Prawda o Muzeum!

1. Kiedy w 1955 r. powoływano do życia (reaktywowano) Muzeum Techniki (dalej M) ówczesnych władz PRL NOT-owi powierzono kierowanie placówką. Nie istnieje dokument mówiący o tym, iż MT stanowi własność NOT.
2. O nie do końca potwierdzonym statusie MT świadczy pismo z 19.09.2016 r. podpisane przez Sekretarza Generalnego NOT Jacka Kubielskiego, który pismo to napisał w imieniu FSNT NOT Ewy Mańkiewicz-Cudny. W piśmie tym używa się sformułowania *Muzeum jedynie oddane pod nadzór merytoryczny Naczelnej Organizacji Technicznej*, co jednak potwierdza, iż Muzeum nie jest Muzeum NOT-owskim ale państwowym
3. Od chwili powstania/reaktywacji do 2015 r. MT było utrzymywane wyłącznie przez państwowych oraz niewielkich w sumie własnych pieniędzy pochodzących z organizowanych wystaw komercyjnych, eventów, odczytów itp. NOT nigdy nie dał ani na MT z własnych środków także po 1993 r. do czego był zobowiązany ustawą prywatnych jako tzw. organizator
4. W 1993 r. w nieznanych bliżej okolicznościach MT zostało włączone w skład FSNT z organizacji wyższej użyteczności publicznej (finansowanej przez Państwo), po zmianie statutu przedwojennego. Zgodnie z nim NOT stał się organizacją samofinansującą. W tym czasie MT powinno zgodnie z prawem być utrzymywane przez NOT do czego jednak nie doszło
5. W 2011 r. nastąpiła zmiana przepisów. W wyniku tej zmiany dotychczasowy donator - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego nie miało możliwości utrzymywania placówek. Środki finansowe można było przekazywać tylko na określone prawem cele. W 2012 r. Ministerstwo po raz pierwszy zwróciło ówczesnemu Dyrektorowi uwagę, iż dotacja na MT jest przyznana warunkowo. Zainteresowane strony (MT i NOT) zostały poinformowane, iż aby otrzymać dotacje w kolejnych latach musi dojść do zmiany statutu własnościowych MT. Podjęta z inicjatywy Muzeum próba przekształcenia MT w samofinansującą została storpedowana przez NOT. W 2013 r. po raz kolejny dotacja została storpedowana.

- nie istnieje dokument potwierdzający, iż Muzeum Techniki stanowi własność NOT
- NOT nigdy nie finansował działalności Muzeum, chociaż od 1993 roku, jako organizacja samofinansująca się, a nie wyższej użyteczności publicznej, był do tego zobowiązany,
- w niejasnych okolicznościach MT, przy okazji przekształceń w 1993 roku, zostało włączone do Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT
- NOT nie przekształcił MT w muzeum państwowe, storpedował też inicjatywę powołania fundacji. Pomimo poinformowania w czasie sesji Sejmowej Komisji Kultury w 2015 roku, iż dotacji w roku 2016 nie będzie jeśli MT nie stanie się placówką państwową. NOT nie podjął żadnych działań,
- dotacje były wykorzystywane niezgodnie z ich przeznaczeniem,
- przykładem wrogiej działalności wobec MT jest rezygnacja z dochodzenia praw do zasiedzenia Zabytkowego Zakładu Przemysłowego (d. Norblin),
- przejmowanie przez NOT przysługującego Muzeum zwrotu podatku VAT (ok. 700 tys. zł) zamiast przeznaczyć je na cele statutowe Muzeum,

- przetrzymywanie na lokatach NOT dotacji na MT i wykorzystywania dochodów z odsetek niezgodnie z umowami i przepisami skarbowymi,
- likwidacja ekspozycji Hutnictwa Polskiego, zniszczenie Huty i dewastacja Górnictwa,
- wprowadzanie w błąd, ukrywanie niektórych dokumentów, niewywiązywanie się z obietnic i deklaracji.

Na korytarzu Domu Technika grupa pracowników Muzeum Techniki i Przemysłu wręczała przygotowany komunikat i głośno domagała się wypłacenia należnych pieniędzy i protestowała przeciwko działalności ludzi reprezentujących dostojną i z wielkimi tradycjami organizację. Sytuacja była mocno żenująca.

### Warszawa i resorty w akcji

Z kolei z informacji warszawskiego Ratusza dowiadujemy się, że „Z inicjatywy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego doszło do porozumienia z Ministrem Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz władzami Miasta Stołecznego Warszawy w celu utworzenia Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie. Dodatkowo inicjatywę tę wspiera Ministerstwo Rozwoju i Finansów.”

Władze samorządowe Warszawy wespół z resortami kultury oraz nauki i szkolnictwa wraz z resortem rozwoju powołują nowy podmiot, który ma przejąć zbiory zgromadzone w Muzeum Techniki i Przemysłu. Dotychczasowi władarze tej instytucji twierdzą, że dowiedzieli się o tym z mediów, chociaż w czasie konferencji powoływali się na gotowość przekazania majątku MTiP narodowej instytucji. Z kolei twórcy Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie podkreślają konieczność szybkich działań jako jedyną sensowną reakcję na katastrofę, do której NOT przez ostatnie lata doprowadził MTiP. Zapewniają, że powoływane właśnie Muzeum właściwie zaopiekuje się instytucją zapoczątkowaną przez inż. Kazimierza Jackowskiego - założyciela i pierwszego dyrektora Muzeum Techniki i Przemysłu. Przekazanie przez NOT zbiorów ma zdjąć ciężar opieki nad nimi i zamknąć znaczącym gestem kilkudziesięcioletnią społeczną misję prowadzenia MTiP. No i deklarują nieustanną gotowość rozmów



z NOT, aby znaleźć sposób spłaty zadłużenia wobec spółki zarządzającej Pałacem Kultury i Nauki i wobec byłych pracowników MTiP.

Wszystkie strony sporu podkreślają, że najważniejsze są skarby dawnej techniki i myśli inżynierskiej i że należy zrobić wszystko, aby kolekcje Muzeum Techniki i Przemysłu były dostępne dla zwiedzających. O sposobach rozliczenia dotychczasowych zobowiązań finansowych nikt nie chce się wypowiadać.

### Perspektywy

Na razie wszystko razem wygląda nieciekawie. Muzeum jest zamknięte, przyszłość niejasna. NOT twierdzi, że nie ma pieniędzy, państwo chce przejąć zbiory, ale bez długów. Wpisanie do rejestru zabytków ruchomych zbiorów zabytków techniki, będących w posiadaniu Naczelnej Organizacji Technicznej Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznej (FSNT-NOT) przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ma chro-

nić zasoby przed zakusami ich sprzedaży czy to przez komornika, czy też przez bardziej lub mniej zasadnie zarządzających nimi. W najgorszej sytuacji są pracownicy – zwolnieni z MTiP nie znają nie tylko terminu zapłaty należnych im pieniędzy, ale też nie bardzo znają swoją przyszłość. Mamy nadzieję, że niebawem wszystkie spory znajdą swój szczęśliwy koniec, ale jak powszechnie wiadomo, nadzieja to matka głupich. I uczonych. ■



# Jakie wnętrza aut lubią Polacy?



OPR: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Okazuje się, że jesteśmy bardzo praktyczni. Poza komfortem i poczuciem bezpieczeństwa istotna jest dla nas nowoczesność auta, tzn. wyposażenie w nowości technologiczne.

**B**adanie opinii społecznej na temat wnętrza samochodów pokazało, że Polacy są bardzo praktyczni. Po pierwsze większość preferuje ciemne wnętrza (60%), po drugie najważniejsze jest poczucie komfortu (61%) i bez-

pieczeństwa (56%). Wygoda użytkowania i praktyczność ma bardzo duże znaczenie przy wyborze samochodu dla blisko 8 na 10 badanych, a najważniejszym aspektem wnętrza auta dla Polaków okazała się ergonomia.

Trochę inaczej sytuacja wygląda w przypadku użytkowników SUV-ów (którzy kupili swoje auto jako nowe w ciągu ostatnich dwóch lat) lub osób zainteresowanych kupnem takiego auta. Dla nich cechy związane z wyglądem wnętrza

są równie ważne jak elementy zapewniające komfort.

### Jakie mamy oczekiwania wobec wnętrza nowego samochodu?

Poza komfortem i poczuciem bezpieczeństwa dla użytkowników samochodów w Polsce istotna jest nowoczesność auta, tzn. wyposażenie w nowości technologiczne. To wymaganie stawiane przez co trzecią osobę. Dla niewiele mniejszej grupy (29%) ważne jest, aby wnętrze było proste i bez zbędnych dodatków. 1/5 respondentów wskazuje na stylowość i elegancję jako jedną z trzech najważniejszych cech określających ich oczekiwania. A na co statystycznie częściej od innych wskazywali właściciele SUV-ów lub osoby rozważające taki zakup? Ich zdaniem istotne jest, aby wnętrze było prestiżowe i luksusowe oraz przyjemne i miłe, gdzie ważnym elementem tworzenia tej atmosfery będzie odpowiednie oświetlenie.

### Co ma dla nas znaczenie przy wyborze auta?

Dla blisko 80% badanych duże znaczenie ma wygoda użytkowania (wszystko w zasięgu rąk/wzroku, funkcjonalność) oraz praktyczne wnętrze (duży bagażnik, schowki). Dla dwóch trzecich respondentów istotna jest przestronność i staranne wykończenie. Co ciekawe, osoby postrzegające siebie jako optymistów, częściej stwierdzały, że ich wymarzone auto powinno być przyjazne rodzinie i wyposażone w najnowsze technologie, a także cechować się stylowym wnętrzem. Czy



ulubiony styl wnętrza domowych może znaleźć odzwierciedlenie w wyborze wnętrza samochodu? W pewnym sensie. Osoby preferujące industrialny styl wyposażenia wnętrza częściej od innych wskazują na nowoczesny design jako istotną cechę wnętrza auta.

### Czy lubimy funkcje multimedialne?

Jeśli chodzi o wyposażenie auta w nowoczesne multimedia, użytkownicy samochodów najczęściej chcieliby mieć w nowym aucie: inteligentną nawigację, ekran dotykowy, aplikacje ułatwiające jazdę czy pełną integrację ze smartfonem.

Są to dla nich istotniejsze funkcje niż dostęp do tradycyjnych urządzeń takich jak radio czy odtwarzacz płyt CD. Szczególnie jest to widoczne wśród osób, które jeżdżą obecnie autem zakupionym jako nowe. Jedynie 25% z nich zadeklarowało chęć korzystania z tych urządzeń w kolejnym, nowym samochodzie. Ponad połowa badanych Polaków chciałaby korzystać z pełnej integracji ze smartfonem oraz korzystać z poczty e-mail i komunikatorów za pomocą urządzeń zamontowanych w samochodzie.

**Jakie są dla nas najważniejsze aspekty wnętrza auta? →→**

# JAKIE WNĘTRZA AUT LUBIĄ POLACY?

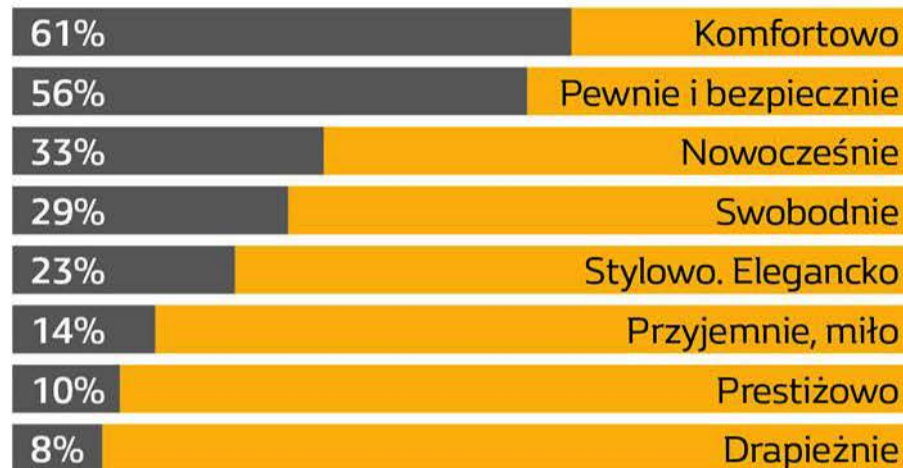
## Wyniki najnowszego badania opinii społecznej

Badanie przeprowadzone przez Kantar TNS na zlecenie Renault Polska w ramach projektu RENAULT.PASSION FOR DESIGN & INNOVATION.

### Preferowany kolor wnętrza auta



### Jak Polacy chcą czuć się w swoim samochodzie?

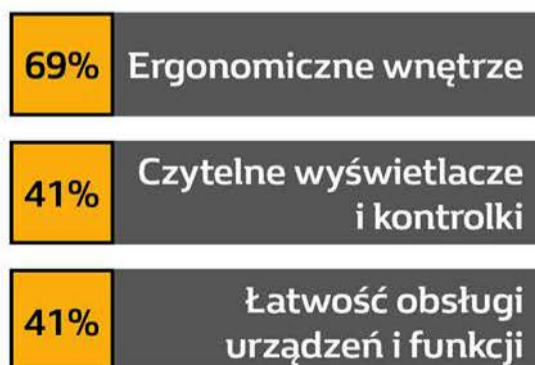


\*respondenci mogli wybrać max 3 stwierdzenia

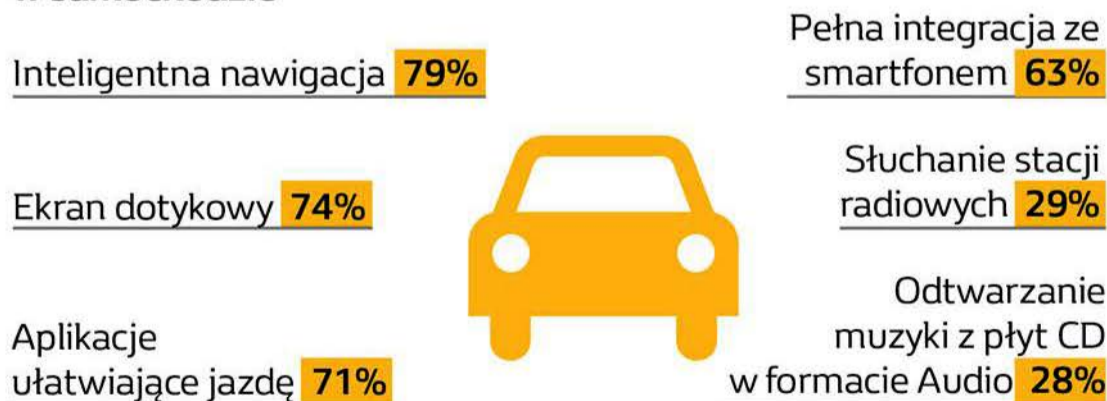
### Jakie cechy wnętrza mają dla Polaków bardzo duże znaczenie?



### Najważniejsze aspekty wnętrza auta



### Funkcje multimedialne, z których Polacy chcieliby korzystać w samochodzie



\*Funkcje najczęściej i najrzadziej wymieniane

Badanie preferencji Polaków w kwestii wnętrza samochodów osobowych, Kantar TNS dla Renault Polska w ramach projektu RENAULT.PASSION FOR DESIGN & INNOVATION, maj-czerwiec 2017, ogólnopolska reprezentatywna grupa Polaków (użytkowników samochodów osobowych) w wieku 18+; N=1300.





Zdecydowanie najważniejszą cechą wnętrza auta jest ergonomia – w przypadku 42% badanych jest to pierwsza cecha w hierarchii potrzeb. Wnętrze samochodu powinno być również przyjazne dla użytkownika: ankietowani cenią sobie czytelne wyświetlacze, łatwe w obsłudze urządzenia oraz wielofunkcyjność kierownicy. Możliwość składania foteli jest istotna dla 27% badanych, a możliwość aranżacji układu wnętrza dla 8%. Osoby rozważające zakup SUV-a zwracają częściej uwagę na wygląd wnętrza oraz wyposażenie w nowoczesne technologie, w tym – wyświetlacz typu head-up display.

### Ciemne czy jasne wnętrze auta?

Okazuje się, że zamiłowanie do stylu skandynawskiego łączy się z większą otwartością na jasną kolorystykę wnętrza samochodów – wybrała ją blisko połowa miłośników tego stylu. Szczególnie przywiązani do ciemnych wnętrza są nato-

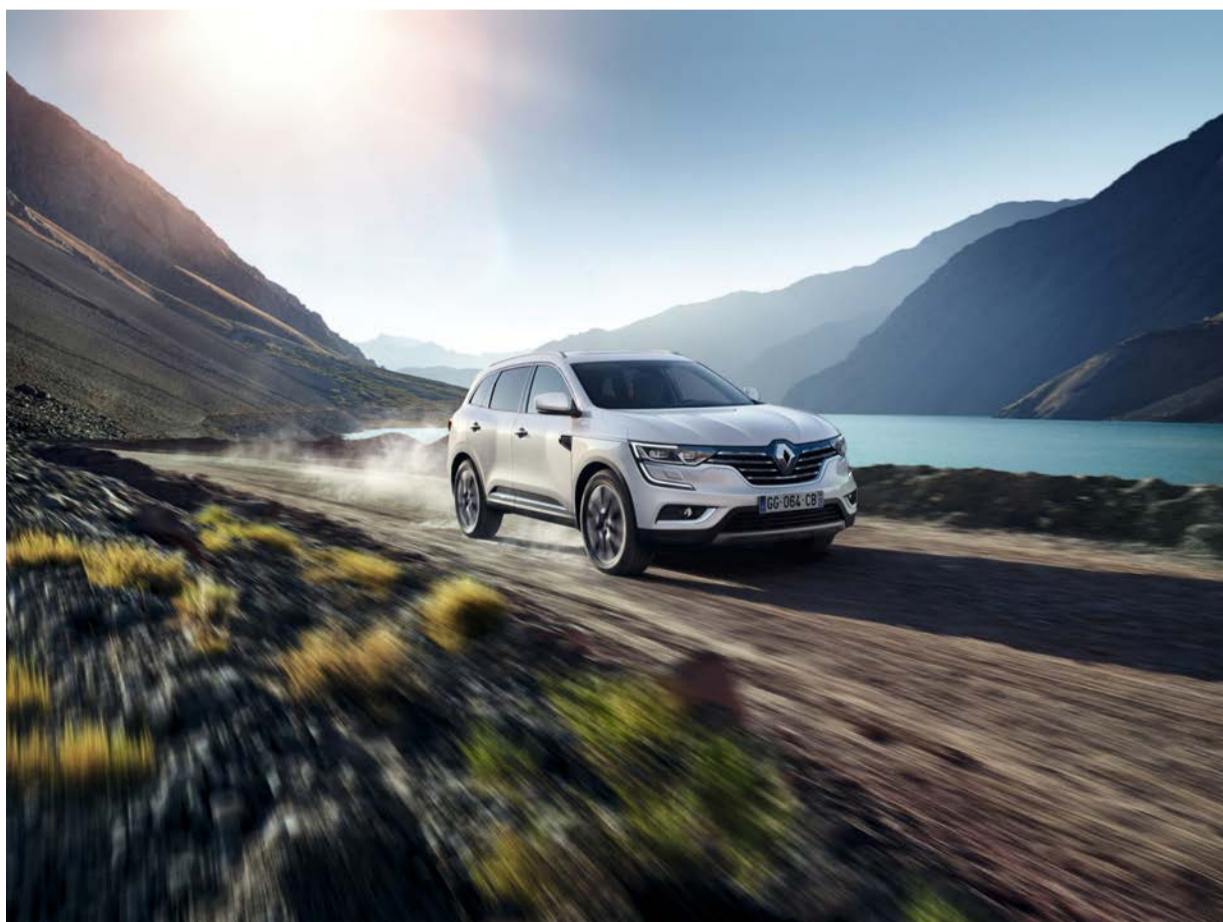
miast wielbiciele stylu ZEN. W przypadku osób, których ulubionym stylem wnętrza jest klasyczny, głosy rozkładają się podobnie jak w całej populacji, tzn. 60% preferuje ciemne wnętrze samochodu, a 40% jasne.

### Uwaga konkurs!

Wnioski z badania mogą być przydatne także dla uczestników konkursu RENAULT.PASSION FOR DESIGN & INNOVA-

TION. Zaprojektowane przez nich wnętrze SUV-a Renault klasy wyższej – następnej generacji Koleosa powinno być nowatorskie i atrakcyjne wizualnie, ale warto również znać aktualne potrzeby i oczekiwania użytkowników aut. Termin nadsyłania prac upływa 26 czerwca br., a uroczyste ogłoszenie zwycięzców i wręczenie nagród nastąpi podczas targów Warsaw Home, które odbędą się w dniach 6-8 października br. w PTAK Warsaw Expo. Więcej informacji na [www.renaultpassion.pl](http://www.renaultpassion.pl)

Badanie preferencji Polaków w kwestii wnętrza samochodów osobowych przeprowadziła firma Kantar TNS dla Renault Polska w ramach projektu RENAULT. PASSION FOR DESIGN & INNOVATION. Badanie prowadzono w maju i czerwcu br. W badaniu wzięła udział ogólnopolska reprezentatywna grupa Polaków (użytkowników samochodów osobowych) w wieku 18+. ■



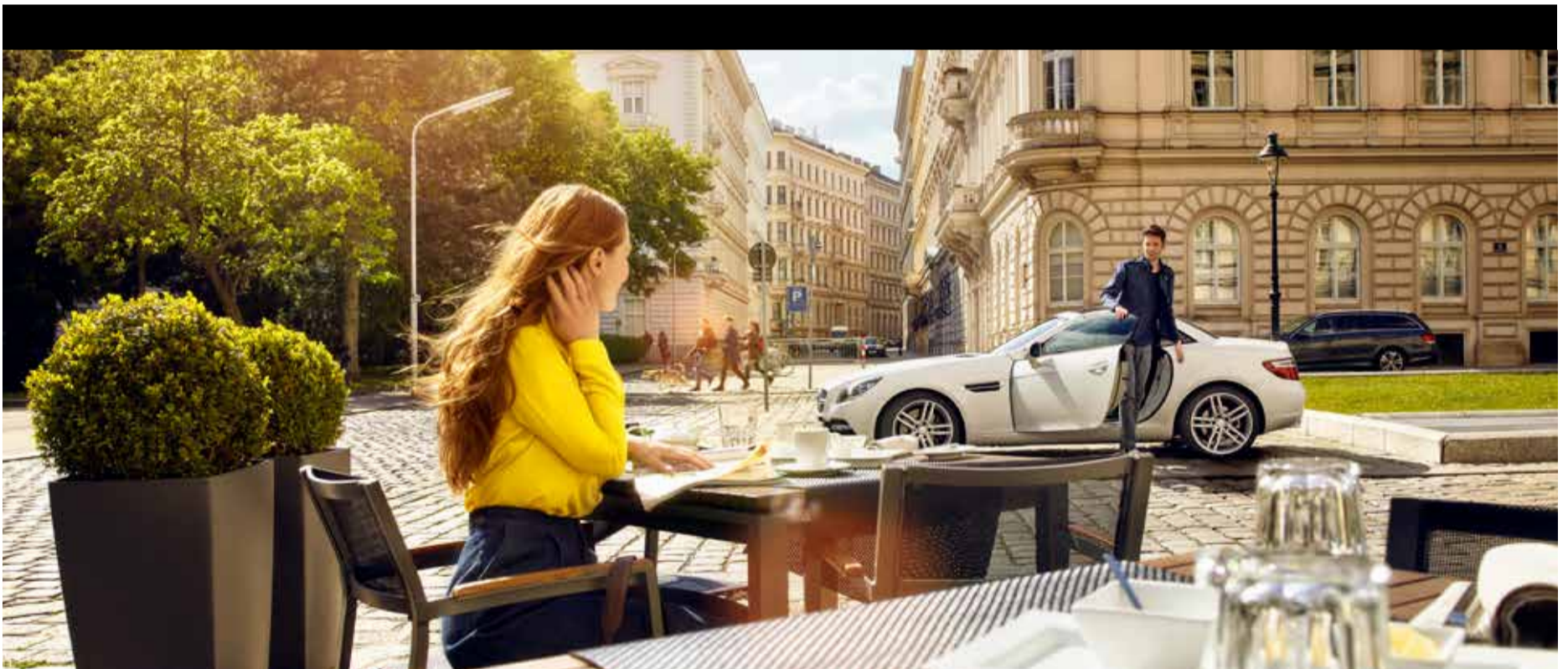
# Zaproszenie do serwisu

[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.





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)

# Jak dbać o dach?

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Oto sezon kabrioletów. Patrzcie i podziwiajcie - zdaje się mówić właściciel auta z otwartym dachem. Dla nabywców tego typu samochodów liczy się styl, charakter i uroda pojazdu. Kabriolet dla właściciela to poczucie wolności, wiatr we włosach, niebo nad głową, nostalgia. To także problem: jak utrzymać w dobrym stanie dach takiego auta.

**K**lasyczne kabrio, to takie z miękkim dachem. To najbardziej tradycyjne i zarazem najtańsze dla producenta podejście do stworzenia kabrioletu. Takich aut na naszym rynku jest najwięcej. Do absolutnych klasyków aut z miękkim dachem należą np: Mazda MX-5, Honda S2000 oraz BMW Z4

Nabywca kabrioletu ma dwie możliwości - tradycyjne kabrio z miękkim dachem tzw. soft topem oraz takie, wyposażone w stalowy, składany dach tzw. hardtop. Ten drugi jest bezproblemowy, natomiast o miękki dach trzeba dbać szczególnie. Dobrze utrzymany dach ma duże znaczenie, ponieważ jest najbardziej charak- →→





terystycznym elementem tego typu auta. Miękkie dachy, tzw. soft topy, wykonane są z poszycia materiałowego, brezentowego, lub bawełny z domieszkami. Najstarsze rocznikowo auta na ogół mają zwykły brezentowy dach, natomiast typowy miękki dach składa się z trzech warstw różnego rodzaju materiału. Zewnętrzna warstwa jest wykonana z akrylu włókienniczego impregnowanego, środkowa z wodoodpornego, gumowanego materiału oraz warstwa wewnętrzna z bawełnianej podszewki. Wszystkie taniny „oddychają”, a zewnątrz warstwa jest impregnowana związkami chemicznymi już w procesie produkcji. I jak to z każdym impregnowanym materiałem bywa, z biegiem lat impregnacja jest coraz słabsza, a dach zaczyna przemakać, brudzi się i odbarwia.

Jak dbać o soft top? Największy problem mamy wtedy, gdy dach zacznie przeciekać. Sygnałem alarmowym jest fakt, że woda nie spływa po tkaninie, lecz wnika w strukturę materiału. To znaczy, że impregnacja zewnętrznej warstwy nie spełnia swego zadania. Może się to zdarzyć, bo

fabryczna ochrona dachu wystarcza na około rok, zwłaszcza, gdy zbyt często czyścimy go z brudu. Zawsze po umyciu dachu środkami czyszczącymi bezwzględnie należy go pokryć środkami konserwującymi. Istnieje cała gama produktów przeznaczonych do czyszczenia miękkich dachów w kabrioletach, a czynności przy procesie czyszczenia i konserwacji dachu kabrio należy wykonywać w określonej kolejności. Najpierw musimy miękki dach dokładnie odkurzyć specjalną, miękką szczotką lub gąbką. Poszycie dachu należy szczotkować „z włosiem”, by nie uszkodzić włókien materiału. Kolejna czynność to mycie dachu specjalnym środkiem przeznaczonym do materiału, z którego jest wykonany. Często są to środki w sprayu, więc musimy uważać, by przy okazji nie zabrudzić szyb i uszczelk. Najlepiej zabezpieczyć je kawałkami folii. Na ogół taki środek czyszczący trzymamy na dachu auta około 20 minut, a potem dokładnie zmywamy, a dach osuszamy miękką szmatą lub ręcznikiem. Dopiero po 24 godzinach nakładamy impregnat. To najistotniejszy element procesu konserwacji dachu, ponieważ zabezpiecza mate-



automatycznych, gdyż obrotowe szczoty mogą być dla dachu zbyt agresywne. Zdarza się, że mocno zużyte dach z materiału mogą nawet podrzeć. Regularne czyszczenie i zabezpieczenie dachu sprawi, że będzie on odporny na warunki atmosferyczne i upływ czasu. Jeszcze jedna uwaga: kiedy kupujemy używany kabriolet, przede wszystkim powinniśmy sprawdzić elementy oczywiste czyli: czy nie ma przetarć lub dziur

riał przed wodą, wnikaniem zanieczyszczeń, chroni przed odbarwieniami i przebarwieniami powstałymi na skutek czynników zewnętrznych. Przed zastosowaniem specjalistycznego środka dobrze przetestować jego działanie w mało widocznym miejscu. Oprócz pielęgnacji poszycia dachu nie należy zapominać o uszczelkach, które mają wpływ na to, aby wnętrze auta nie zamakało. Uszczelki należy regularnie konserwować specjalnym, silikonowym preparatem. Leniwi i narzekający na brak czasu mogą czynność czyszczenia dachu w swoim kabrioletcie powierzyć fachowcom lub skorzystać z myjni bezdotykowej. Należy jednak uważać, aby w czasie mycia nie uszkodzić poszycia dachu lub uszczelki. Ważne jest, by ściśle przestrzegać regulaminu myjni. Pod żadnym pozorem nie wolno kierować strumienia wody z bliskiej odległości na dach ani na uszczelki. Natomiast nie warto korzystać z myjni

w materiale, a także czy dach jest szczelny i czy mechanizmy jego rozkładania i składania działają poprawnie. Warto zwrócić uwagę na stan szybki czy nie jest zbyt porysowana lub popękana. Trzeba także sprawdzić, czy po złożeniu dachu, jego uszczelki idealnie przylegają.

Najważniejsze jednak w użytkowaniu kabrioletu to wiatr we włosach, radość z jazdy i słońce nad głową. ■



# Marek Ryndak

## 1943-2017



TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI  
ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Żył wśród rajdów. 14 czerwca 2017 zmarł w Rzeszowie Marek Ryndak – wielka legenda polskiego sportu samochodowego.

**P**oczątkowo pasjonował się sportem motocyklowym. Jako 18-letni maturzysta doznał w wypadku motocyklowym ciężkich urazów obu nóg. Przez trzy lata nie mógł się samodzielnie poruszać.

Wskutek tego wypadku Marek Ryndak stał się inwalidą, ale nie przestał tęsknić do sportów motorowych. W 1967 r. wraz z kolegą ze studiów w Wyższej Szkole Rolniczej w Krakowie (który wylosował na książeczkę oszczędnościową





PKO premię w postaci Syreny 104) wystartowali w Rajdzie Krokusów i zajęli 3. miejsce w klasie do 850 cm<sup>3</sup>. Dwa lata później w Rajdzie Krokusów wygrał klasę jadąc już swoją inwalidzką Syreną. I taki był początek jego automobilowej przygody.

W mistrzostwach Polski zadebiutował 18-20 kwietnia 1969 r. w Rajdzie 1001 Jezior z bazą w Olsztynie. 12-13 grudnia 1970 r. uczestniczył w I Nocnym Rajdzie Ziemi Rzeszowskiej. Jadąc Syreną 104 z Ryszardem Lesiem jako pilotem rywalizował z krajową czołówką w Polskich Fiatach 125p (w tym z załogami fabrycznymi FSO). Spisał się po mistrzowsku – zajął drugie miejsce w generalce i zwyciężył w klasie do 850 cm<sup>3</sup>. W latach siedemdziesiątych przez parę sezonów startował zarówno w RSMP (z licencją Automobilklubu Rzeszowskiego), jak i w motocyklowych rajdach obserwowanych (w barwach PKS Łańcut). Stał się prawdziwą gwiazdą rzeszowskiego sportu, okresowo był wypożyczany do innych klubów (najpierw do Automobilklubu „Stomil” Dębica, potem do stołecznego „Maratonu” i do rzeszowskiego klubu Moto-Car 93).

Ośmiokrotnie był wicemistrzem Polski, choć ani razu mistrzem. Najwięcej startów zaliczył w autach produkowanych na Żeraniu. Zaczynał od Syren. Potem były Polskie Fiaty 126p. W latach osiemdziesiątych jeździł Polskimi Fiatami 125p, w 1988 roku za kierownicą takiego auta był wicemistrzem Polski. Miał też Fiata Ritmo 105 TC, Ładę 1600, potem Fiaty Cinquecento 900 i Cinquecento Abarth. Na zakończenie kariery wsiadł do Daewoo Lanosa i w klasie markowej startował w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Marek Ryndak miał w swym dorobku 35. sezonów startów. Długa jest lista pilotów, z którymi jeździł. To byli Daniel Argasiński, Stanisław Bazan, Stanisław Bernadzik, Janusz Bronikowski, Mirosław Drózdź, Daria Dziwisz, Piotr Fiedor, Czesław Gawlak, Ryszard Gierula, Daniel Gronicki, Zdzisław Grzyb i Grzegorz Grzyb, Bogdan Gubernat, Ryszard Kaszuba, Tadeusz Kwiatek, Ryszard Leś, Ryszard Luciński, Andrzej Maciejewski, Maciej Mazurkiewicz, Andrzej Michalik, Katarzyna Misky, Janusz Ner, Beata Niedzielka, Henryk Noga, Adam Nowak, Tadeusz Pacyna, Dorota Ryndak, Piotr Ryndak, Rafał Rzemień, Katarzyna Sitek, Bogdan Świdorski, Jakub Święczkowski, Otto Tereszczak, Tomasz Wachnicki, Marek Zemła.

Nigdy nie zliczył imprez, w których brał udział. Tych startów było przynajmniej z pół tysiąca, a może nawet i tysiąc. Były takie lata, że niemal co weekend uczestniczył w rajdzie albo wyścigu. Kochał i cenił Bieszczadzkie Wyścigi Górskie w Załużu koło Sanoka. Przez 30 lat z rzędu startował w Rajdach Polski i jest pod tym względem absolutnym rekordzistą.

Natura wciąż ciągnęła wilka do lasu. Chociaż startem w 10. Rajdzie Rzeszowskim Fuchs w roku 2002( fot.) formalnie zakończył swoją karierę zawodniczą, to jednak Marek Ryndak jeszcze kilkakrotnie uczestniczył w Rajdach Rzeszowskich jako kierowca „zerówki”, czy też wożąc po trasie honorowych gości imprezy. Wielokrotnie pojawiał się też na dziennikarskich rajdach rozgrywanych w okolicach Rzeszowa i Dębicy, jako organizator, gość a także uczestnik. ■

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



Teraz także na smartfony i tablety

# Wyścigowy szczyt

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

To w tym roku najpoważniejsze wyścigi samochodowe na naszym jedynym torze – oprócz Mistrzostw Polski rozegrano też rundy Mistrzostw Europy Centralnej i Pucharów: Kia Lotos i Porsche – Challenge Europy Centralnej.



**M**istrzostwa Europy Centralnej (CEZ) – to, niestety, rozczarowanie. Rok temu poznańska impreza była ostatnią w sezonie i niską frekwencją tłumaczono tym,

że mistrzostwa są już rozstrzygnięte. Tym razem termin zmieniono na wcześniejszy i znowu nieszczęśliwie. Tydzień wcześniej były wyścigi w Słowenii, za tydzień będą w czeskim Moście.

Czesi oczywiście swojego domowego wyścigu nie opuszczą, całkiem zrozumiałe w tej sytuacji jest, że do Poznania przyjechali tylko dwaj Czesi, jeden Słowak i dwójka Węgrów startują- ➔➔



cych w wyścigu godzinnym... Z klasy formuł nie przyjechał nikt, co okazało się, kiedy już było za późno na korekty w harmonogramie. Przez to impreza była rozwleczona, a wyścigi zaczęły się już w piątek.

Niewielkim pocieszeniem było to, że sprzęty gości z południa były konkretne, Audi R8 LMS Ultra Richarda Chlada Jr. było najszybszym samochodem na torze, oprócz niego tylko Marcin Jedliński w Porsche GT3 złamał granicę 1:30. Najszybsze samochody startowały razem, w klasie powyżej 3500 w sobotę zwyciężył Jedliński, w niedzielę Chlad, w klasie do 3500 dwa razy triumfował Aleksander Wojciechowski.

Atrakcją Pucharu Porsche był udział naszego eksportowego kierowcy, Roberta Lukasa. Niedawno na ulicach Monaco zajął siódme miejsce, tutaj zwyciężył dwa razy. Jechał jednak jako „gość”, w klasyfikacji pucharu dwa razy triumfował Piotr Wójcik. Lukas startował też



w wyścigu godzinnym, gdzie za zmiennika miał swojego ojca i szefa zespołu – Wiesława. Po godzinie jazdy tylko o 24 sekundy ulegli jadącemu solo Czechowi Marcelowi Kusinowi w Audi R8, oprócz tych dwóch załóg komplet 36 okrążeń zaliczył jeszcze tylko duet Mariusz Urbański z Mateuszem Miękosiem, tym razem jadący Porsche 991.



Bezspornie klasą numer 1 w polskich wyścigach jest 318iS Cup PL. Startuje tu aż 26 bardzo wyrównanych samochodów marki BMW. Do gry wraca Wojciech Smorawiński Junior, który poprzedni weekend przejechał na pożyczonym silniku, bo jego własny uległ awarii tuż przed wyścigiem. Przygotowano kolejny silnik, który wreszcie pracuje jak należy i samochód Smorawińskiego był wyraźnie najszybszy. W piątek, w pierwszym wyścigu, poznaniak „ustrze-  
lił” Wielkiego Szlema – pole position, prowadzenie od startu do mety, najszybsze okrą- ➔➔





za Rajczakiem. Dogonił go tuż przed metą, kilka razy atakował bez powodzenia, w końcu pół okrążenia przed metą wykorzystał przewagę prędkości na prostej, w prawy nawrót wszedł po zewnętrznej o pół długości samochodu przed rywalem. W następny lewy łuk wszedł już jako pierwszy i nie oddał prowadzenia do mety. Ostatnie emocje

żenie i oczywiście zwycięstwo. W drugim wyścigu pierwsza dziesiątka startuje w odwrotnej kolejności, skorzystał na tym Szymon Rajczak, który po starcie objął prowadzenie i stopniowo zaczął powiększać przewagę nad grupką kilku zawodników. Był wśród nich i Smorawiński, który systematycznie przesunął się do przodu. W połowie wyścigu wyszedł na drugie miejsce i rzucił się w pogoń



w wyścigu zafundowała komisja techniczna, która sprawdziła koła zamachowe samochodów pierwszej piątki. Szczęśliwie nie stwierdzono niezgodności z regulaminem.

Nasza najważniejsza juniorska seria – Kia Lotos Cup świętowała mały jubileusz – dwudziesty wyścig na poznańskim torze.



To obecnie druga pod względem frekwencji polska seria, ale niewątpliwie najbardziej perspektywiczna. Startują tutaj bardzo młodzi zawodnicy, dla których jest to najlepszy etap kariery po kartingu. Najmłodszy to dwaj czternastolatek – Nikodem Wierzbicki i Szymon Jabłoński, obaj debiutują w samochodach, ale mają za sobą spore doświadczenie kartingowe. To procentuje, obecnie zajmują →→





oni odpowiednio trzecie i piąte miejsce w klasyfikacji sezonu. Do Poznania jako lider pucharu przyjechał Jan Antoszewski, on też wygrał kwalifikacje i pierwszy wyścig. W drugim pierwsza szóstka pierwszego wyścigu startuje w odwróconej kolejności ale i tak Antoszewskiemu udało się przebić na prowadzenie. Linę mety przekroczył

jako pierwszy, jednak sędziowie dopatrzyli się nieczystego zagrania przy wyprzedzaniu Kamila Serafina. Antoszewski otrzymał karę przejazdu przez depot, której nie zdążył wykonać i ostatecznie został ukarany doliczeniem 25 sekund. Zwyciężył zatem Serafin i to on z Poznania wyjeżdża jako lider pucharu. Po wyścigu dyskusje

trwały bardzo długo. Puchary markowe to sport kontaktowy, jednak sędziowie uznali, że tym razem aż za bardzo i rozdzielili kilka kar. Przepychanek na torze, wzajemnych pretensji, licytowania się na on-boardy było rzeczywiście sporo, zarówno na torze jak i później w internecie. Traci na tym atmosfera, a w całej tej sytuacji nie można zapomi-







nać o tym, że sporty motorowe potrafią być bardzo niebezpieczne. Nikt nie lubi ingerencji zielonego stolika w sport, są jednak momenty, kiedy jest to niezbędne. Trzeba wypracować kompromis pomiędzy sportem kontaktowym, a wzajemnym szacunkiem i trzeba tego wymagać od bardzo młodych kierowców. Wystarczy raz przymknąć oko na jakąś niepra-

widłość, a wkrótce staje się ona codziennością...

Wróćmy jednak na tor. Kolejna liczna klasa to Maluch Trophy, tutaj rządzi Bartosz Idźkowski i jego supermaluch - o ile się nie zepsuje. Tak jak w pierwszym wyścigu, kiedy zwycięstwo odziedziczył Dariusz Chudoński. Doświadczony kierowca rajdowy wrócił do sportu po

kilkunastu latach przerwy. Za to w niedzielę, z nowym silnikiem, Idźkowski nie miał sobie równych, do magicznej granicy dwóch minut zabrakło już tylko 0,649 sekundy! Daleko za jego plecami rozgrywała się zacięta walka o drugie miejsce w całym wyścigu i o zwycięstwo w dywizji I. Tym razem dwie wygrane wywalczył ubiegłoroczny mistrz w tej klasie – Michał Ghany.

Pozostały jeszcze cztery klasy, w których zawodników jest więcej, niż miejsc na podium – w DN-2 zwycięstwami podzielili się Wojciech Klimecki i Bartosz Walkowiak, po dwa zwycięstwa odnieśli Piotr Litwinowicz w DN-2 Picanto, Przemysław Wójcicki w DN-5 i Bartłomiej Madziara w DN-6.

Kolejne wyścigi 15 - 16 lipca, Mistrzostwa Polski tradycyjnie w Poznaniu, Kia Lotos Cup na torze Slovakiaring. ■



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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

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

# Nowy lider

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po raz pierwszy (i ostatni) w tym sezonie uczestnicy Kia Lotos Race zawitali na tor w poznańskiej Ławicy.



**Z**wycięzcą kwalifikacji został dotychczasowy lider klasyfikacji Jan Antoszewski, a minimalnie gorszy czas odnotował Marek Begier. Znakomity wynik w kwalifikacjach tego drugiego zawodnika to największa sensacja sobotnich kwalifikacji i... efekt krótkiego szkolenia pod okiem byłego zawodnika KLR Konrada Wróbla.

Pod koniec trzeciego okrążenia prowadzący stawkę Antoszewski popełnił błąd – na ostatnim zakręcie przed prostą startową pojechał zbyt szeroko i wypadł na pobocze. 16-latek nie przejął się tym w ogóle, nie odpuścił pedału gazu ani na milimetr, przejechał po trawie kilkadziesiąt metrów i wrócił na tor. Ten błąd kosztował go jednak utratę pozycji na rzecz

Kamila Serafina, ale został on naprawiony dwa okrążenia później.

Wyjazd poza tor podczas pierwszego wyścigu to nie był mój błąd – powiedział później Antoszewski. Na on-boardzie wyraźnie widać, że samochód nagle stracił trakcję i przemieścił się parę metrów w bok. Na szczęście, w tym miejscu →→

pobocze jest szerokie i udało mi się uratować z opresji.

Świetnie zaprezentował się w tym wyścigu 14-letni Szymon Jabłoński, który ruszał z pozycji nr 7, drugie okrążenie zaczynał jako czwarty kierowca w stawce, a na 9. kółku był już drugi. Jeden z najmłodszych kierowców w gronie tegorocznych zawodników KLR wyścig ostatecznie ukończył na najniższym stopniu podium. Tuż za nim linię mety minął Tomasz Magdziarz, który od startu do mety wyścigu, czyli w ciągu 12 okrążeń, zdołał awansować aż o 10 pozycji. Najbardziej zapracowany kierowca w tegorocznych Mistrzostwach Polski Kia Picanto, uczestniczący w tym sezonie również w pucharze Clio Cup Central Europe, w ten weekend wybrał wyścigi za kierownicą Picanto na Torze Poznań zamiast wyścigów w Clio, odbywających się w tym samym czasie na Circiut de Spa-Francorchamps.

Marek Begier i Krzysztof Wróbel „boksowali” na torze zbyt



mocno, za co decyzją sędziów otrzymali po 25 sekund kary. Tego drugiego kosztowało to spadek z 6. na 11. pozycję, natomiast pierwszego – z 13. na 15.

W drugim wyścigu działo się jeszcze więcej i było wszystko, co kibice tego sportu kochają najbardziej – mnóstwo wyprzedzania, zmiany na pozycji lidera wyścigu, walka o pozycje i jazda zderzak w zderzak oraz bok w bok. Ponadto były również – samochód poza torem i Safety Car przez 2 okrążenia; kara „Stop&Go” dla Jakuba Dwerneckiego, który nie wykonał jej

przez 3 okrążenia w związku z czym, zgodnie z regulaminem, został zdyskwalifikowany; kara „Drive Through” na 3 okrążenia przed końcem wyścigu dla lidera – Jana Antoszewskiego, której zgodnie z regulaminem nie musiał wykonać, ale wiedział, że do jego czasu zostanie doliczonych 25 karnych sekund, co przełożyło się na spadek z 1. na 13. pozycję. Wyścig nr 2. wygrał Kamil Serafin, drugie miejsce zajął 14-letni Nikodem Wierzbicki, na trzecim ponownie znalazł się Szymon Jabłoński. Kolejne miejsca zajęli Adrienn Vogel, Tomasz Magdziarz, Przemysław Pytlak i Damian Litwinowicz

Klasyfikacja KIA LOTOS RACE po rundzie w Poznaniu (po 6 z 12 wyścigów sezonu): 1) Serafin 392 pkt., 2) Antoszewski 385 pkt, 3) Wierzbicki 361 pkt, 4) Litwinowicz 354 pkt, 5) Jabłoński 337, 6) Gunther 319, 7) Vogel 318.

Kolejna runda Mistrzostw Polski Kia Picanto odbędzie się na torze Slovakiaring w dniach 15-16 lipca. ■



# Warszawskie Safari

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Jan Koziół i Piotr Greguła zostali zwycięzcami trzeciej rundy Dacia Duster Elf Cup 2017 i zajęli piąte miejsce w klasie S2 Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych.

**Z**ałoga ta już pierwszego dnia uzyskała sporą przewagę i spokojnym tempem dowiozła zwycięstwo do mety. Na drugim miejscu znaleźli się Krzysztof Wicentowicz z Bartłomiejem Bobą, ale to oni prowadzą w klasyfikacji generalnej Dacia Duster Elf Cup. Trzecia lokata przypadła załodze Wojciech Furman/Michał Augustyniak

Pierwsza próba 38. NAC Warszawskiego Safari miała 2,5 kilometra długości i została rozegrana na błoniach Żoliborza. Najkrótszym czasem popisali się jadący w klasie „Gość” Tomasz Kochański i Michał Bojar. Trzy sekundy gorszy czas odnotowali Konrad Sznajder i Tomasz Mroczek, a Tomasz Baranowski i Grzegorz Konczak stracili 12 sekund.



Po krótkiej próbie na zawodników czekał dwukrotny przejazd 15-kilometrowego odcinka specjalnego „Muszynianka”. Trasa tej próby wiodła wąskimi, leśnymi drogami. Największy problem sprawiał uczestnikom długi, piaszczysty podjazd, gdzie w pewnym momencie utknęło ponad 10 samochodów ze wszystkich klas. Na pierwszym przejeździe najlepszy czas w Pucharze Dacii i drugi w klasie S2 - odnotowali, debiutujący, Dawid Urban i Daniel Siatkowski. Kolejne miejsca należały do załóg Wojciech Furman/Michał

Augustyniak oraz Tomasz Baranowski/Grzegorz Konczak. Na drugim przejeździe pierwsi byli Koziół/Greguła, którzy wyprzedzili załogi Sznajder/Mroczek i Wicentowicz/Boba. Dzięki przetasowaniom w klasyfikacji i spóźnieniu Wicentowicza i Boby do parku zamkniętego zwycięzcy OS 3. uzbierali sporą przewagę przed drugim, rozstrzygającym etapem.

W niedzielę organizatorzy zaplanowali dwa odcinki specjalne „Poligon” o łącznej długości



170 kilometrów i przejazd krótkiego „Żoliborza”. 85-kilometrowa próba prowadziła piaszczystymi trasami poligonu koło Sulejówka. Najtrudniejszym elementem był głęboki bród, gdzie utknęło wiele załóg. Pierwszym czasem popisali się Furman/Augustyniak, wyprzedzając ekipy Wicentowicz/Boba i Urban/Siatkowski. Na ostatnim przejeździe „Poligonu” triumfowali Magdalena Zając i Kazimierz Ruszel. Drugi czas osiągnęli Konrad Sznajder i Tomasz Mroczek, a trzeci Wojciech Furman i Michał Augustyniak. Ze

względu na opóźnienia organizatorzy zrezygnowali z rozegrania ostatniej próby „Żoliborz”.

Warszawskie Safari okazało się pechowe dla bardzo ambitnej ekipy „Gości” Pascala Brodnickiego i Macieja Wisławskiego. Na sobotnim etapie zatrzymali się przez kłopoty z tylnym dyferencjałem. Na pierwszym przejeździe niedzielnej próby „Poligon” musieli zmienić koło, a na ostatniej pętli, blisko mety, uszkodzili drążek kierowniczy. ■





# **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/)



# Serwis klimatyzacji

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Upały nieco zelżały, ale przed nami lato. Przyda się sprawna klimatyzacja, warto więc zrobić przegląd i serwis.

**K**limatyzacja w samochodzie jest już standardowym wyposażeniem. Popularność tego wyposażenia niesie ze sobą przekonanie, iż klimatyzacja samochodowa jest urządzeniem bezobsługowym. W zasadzie tak jest, ale... Układ klimatyzacji jest bezobsługowy, w tym sensie, że użytkownik samochodu nie może i pod żadnym pozorem nie powinien jej serwisować. Każda obsługa tego urządzenia może być wykonywana tylko przez specjalistyczny warsztat, dysponujący odpowiednim doświadczeniem, sprzętem oraz materiałami, w tym przede wszystkim odpowiednim czynnikiem chłodniczym i smarującym. Obsługą i serwisem klimatyzacji może zajmować się osoba odpowiednio przeszkolona i wyposażona we właściwy sprzęt.

W czasie przeglądu fachowcy muszą sprawdzić szczelność układu, stan paska napędzającego sprężarkę, jej łożyska, działanie wszelkich czujników układu sterującego. Uzupełnienie płynu chłodniczego jest możliwe tylko wtedy, gdy cały układ jest szczelny. Koniecznie trzeba usunąć z kanałów powietrznych wszelkie zanieczyszczenia.

Aby zapobiec nieprzyjemnym zapachom, gromadzeniu się pleśni i grzybów, lub je usunąć, należy przed sezonem letnim wymienić filtr przecipyłkowy, a układ przewodów wentylacyjnych w samochodzie potraktować odpowiednimi preparatami. Warto też zlecić ozonowanie kabiny, pamiętając o tym, aby po jego zakończeniu dokładnie przewietrzyć samochód.

Przypominamy, aby nie przesadzać z chłodzeniem. Optymalna temperatura wnętrza to około 20 - 22°C, jednak są miłośnicy znacznie intensywniejszego chłodzenia. Po dłuższej podróży, gdy na zewnątrz jest upalnie, kilka, kilkanaście minut przed wyjściem z auta warto podwyższyć temperaturę po to, by zminimalizować różnicę temperatur. Chodzi o to, żeby zminimalizować szok termiczny, który – bywa – kończy się przeziębieniem w środku lata. A przecież nie o to chodzi.

Więcej o klimatyzacji w artykule red. Jerzego Dyszy w 22 numerze iAuto. ■

Więcej o klimatyzacji w artykule red. Jerzego Dyszy w 22 numerze iAuto. ■



# FOTOZAGADKA

W fotozagadce z poprzedniego numeru trzeba było rozpoznać markę i model samochodu i podać czy w Polsce można kupić samochody tej marki. Prawidłową odpowiedź nadesłał p. Rafał Zawistowski:



Auto z fotozagadki to Tesla Model X. Samochód można zakupić w Krakowie przez firmę Emil Frey Retail Polska Sp. z o. o.

Przy okazji – taka ciekawostka:



pozdrawiam  
Rafał Zawistowski



Zestaw Brayt T3 produkowany przez firmę Troton zostanie wysłany pocztą na podany przez p. Rafała adres. Gratulujemy.

# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



## Automobilklub Ziemi Tyskiej

### Samochodowe Mistrzostwa Tychów na półmetku

Trzy rundy Samochodowych Mistrzostw Tychów 2017 już za nami. Kolejne – czwarte z sześciu zaplanowanych na ten rok zawodów na torze Fiata – już niedługo, bo w niedzielę 25 czerwca. W połowie sezonu trudno wskazywać faworytów do końcowych triumfów, bowiem praktycznie w każdej klasie rywalizacja jest nie tylko zacięta, ale przede wszystkim bardzo wyrównana.

Kierowcom, którzy chcą sprawdzić swoje umiejętności podczas sportowej rywalizacji na obiekcie Fiat Chrysler Automobiles, polecamy nie zwlekać z wypełnieniem formularza zgłoszeniowego, bowiem imprezy organizowane przez Automobilklub Ziemi Tyskiej cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem. Limit osiemdziesięciu załóg, które mogą wziąć udział w jednej rundzie, wyczerpuje się błyskawicznie.

Podczas czwartej odsłony tego rocznych zmagania o miano Samochodowego Mistrza Tychów kierowców czeka kolejne urozmaicenie – zupełnie nowa trasa próby spor-

towej o długości 3 km. Podobnie jak poprzednio, także 25 czerwca zawodnicy będą pokonywać ten dystans trzykrotnie. O wynikach zdecyduje suma czasów z wszystkich przejazdów.

Do końcowej klasyfikacji cyklu wlicza się pięć najlepszych rezultatów, dzięki czemu na walkę o tytuł mają szansę także ci zawodnicy, którzy nie mogli uczestniczyć we wszystkich rundach, a także ci, których z danych zawodów wykluczyła np. awaria. Najbardziej zacięta batalia toczy się w klasie 2 i 4. W tych kategoriach dwie czołowe załogi dzieli zaledwie trzy punkty. Jeszcze cenniejszy jest w klasyfikacji samochodów z tylnym napędem, gdzie drugi zawodnik traci do pierwszego raptem jeden punkt, a trzeci – tylko cztery



oczka. W pozostałych klasach różnice też nie są duże, zważywszy na fakt, że w jednych zawodach z cyklu SMT można zdobyć nawet 30 punktów (w zależności od frekwencji). Pełna klasyfikacja Samochodowych Mistrzostw Tychów jest dostępna na stronie Automobilkлубu Ziemi Tyskiej: [www.azt.tychy.pl](http://www.azt.tychy.pl).

Wszystkich kibiców chętnych do obejrzenia rywalizacji zapraszamy w niedzielę, 25 czerwca na tor testowy Fiat Chrysler Automobiles w Bieruniu. Wstęp na imprezę jest



wolny. Na miejscu nie tylko będzie można się posilić, ale także spróbować świetnej włoskiej kawy.

Podobnie jak w poprzednich sezonach Samochodowe Mistrzostwa Tychów mogą się odbyć dzięki wsparciu sponsorów i partnerów Automobilkлубu Ziemi Tyskiej: Fiat Chrysler Automobiles Polska, Silesia Oil – AVIA, Inter Cars, dystrybutor żywic poliestrowych [www.zywica.eu](http://www.zywica.eu), Miasto Tychy, Info Graf, Time4, Super-Nowa.pl.



## Automobilkлуб Polski

### VII Kryterium FELA

11 czerwca na Autodromie Bemowo odbyła się siódma edycja organizowanego przez Automobilkлуб Polski Kryterium „FELA”. Impreza poświęcona jest pamięci Władysława Paszkowskiego.

Dziewiątego czerwca minęła kolejna, siódma rocznica śmierci nestora polskiej motoryzacji Władysława Paszkowskiego. Człowiek legenda, doskonały kierowca, wieloletni działacz Automobilkлубu Polski, twórca metodyki doskonalenia techniki jazdy. Od najmłodszych lat zafascynowany był

sportem samochodowym. Był nie tylko sportowcem, lecz także wspaniałym pedagogiem i wychowawcą kilku pokoleń młodzieży. Swoimi bogatymi doświadczeniami dzielił się chętnie





z innymi. Pod koniec lat 70 pracował w Szkole Doskonalenia Techniki Jazdy, ucząc instruktorów PZM. Wydał podręcznik jazdy motocyklem. Pisywał w prasie motoryzacyjnej. W 1983 roku wspólnie z Leszkiem Małkowskim zredagował podręcznik dla przyszłych kierowców rajdowych pt. „Zanim wystartujesz”. Władysław Paszkowski był pomysłodawcą i pierwszym organizato-

rem wielu kultowych odcinków sportowych jak „KAROWA” czy „FELA”.

Aby uczcić pamięć „FELA”, Automobilklub Polski organizuje Kryterium „FELA” pamięci Władysława Paszkowskiego. W tegorocznej edycji do pokonania było 7 prób sprawnościowych zlokalizowanych na Autodromie Bemowo, a najlepsze załogi zostały nagrodzone pucharami.



## Piknik integracyjny

Pomysł wydaje się niespecjalnie wyszukany – zorganizujemy piknik. Zaprosimy mieszkańców dzielnicy, przygotujemy różne gry i zabawy, dzieciakom urządzimy miasteczko ruchu drogowego, a dorosłym zafundujemy dachowanie.



Potencjał Automobilkлубu Polski pozwala na zorganizowanie praktycznie każdej imprezy, niekoniecznie stricte motoryzacyjnej. Samochody klasyczne, sportowe, pokazy jazdy, możliwość





przejażdżki w samochodzie wycynowym, miasteczko ruchu drogowego, to coś oczywistego. Teren autodromu Bemowo, to wręcz wymarzone miejsce na organizowanie imprez, w których mnóstwo atrakcji samochodowych można połączyć z zabawą i edukacją. Swoje pięć groszy dołożyły też władze samorządowe Bemowa. Na dodatek stanowiska małej gastronomii. No i pogoda. Proste? Tak się wydaje. Bo jeśli nikt nie przyjdzie, to z pikniku nici. I z integracji też. 11 czerwca wszystko udało się wyśmienicie. ■



---

**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: SERWIS PRASOWY



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