

iauto ^{polska}

Numer 83, 12 lipca 2017



K

iedy na tablicy przyrządów zapala się żółta lampka biedy i wskazówka "fuel" zbliża się do zera, to wiadomo, że trzeba jechać na stację paliw. Niektóre samochody sygnalizują niski stan paliwa gdy starcza go jeszcze na pokonanie stu kilometrów, inne po trzydziestu odmówią współpracy. Eksperti twierdzą, że doprowadzenie do zatrzymania współczesnego silnika z powodu braku paliwa bardzo szkodzi skomplikowanej elektronice, układom zasilania, pompom, wtryskiwaczom. Szkodzi im powietrze wprowadzane do układu i szkodzą różne paprochy, zanieczyszczenia i woda, które gromadzą się na dnie zbiornika. Najlepiej, aby zbiornik był zawsze pełny, a po przejechaniu kilkuset kilometrów, nawet gdy jest tylko w połowie opróżniony, podjechać na stację i go napełnić. Chodzi o to, aby zminimalizować skraplanie się wody z powietrza, które wypełnia pustą przestrzeń.



Te mądrości bledną jednak w sytuacji, kiedy w głowie włącza się kalkulator. W cenie paliwa w Polsce połową są podatki. Lat temu dwadzieścia (albo lepiej) w redakcji Motoru (nie należał jeszcze do koncernu Bauera) dziennikarze postulowali włączenie "podatku drogowego", czyli finansowej kary za posiadanie samochodu, jaką wymierzały władze PRL, do ceny paliwa, i przeznaczenie wpływających do kasy Państwa pieniędzy na budowę i remonty dróg. I tak się stało.

Obecnie do budżetu co rok odprowadza się ponad 30 miliardów złotych, które mają być przeznaczone na infrastrukturę drogową. Część trafia, co z resztą – nie wiadomo. Rząd w swej niezmierzonej mądrości właśnie przepchnął w Sejmie podwyżkę cen paliwa. Przy okazji dowiedzieliśmy się o istnieniu równoległej ekonomii - zwiększenie kosztów rafinerii nie wpłynie na wzrost cen na stacjach, bo ceny baryłki ropy na rynkach światowych są bardzo niskie. Z tą pokręconą logiką jakoś musimy żyć.

Szerokiej drogi



Wrażenia z jazdy

Zamiast SUV-a - str. 4



Wydarzenia

Rekordy Supertestu - str. 10

Gwiazdy w Mustangu - str. 12

37. Rajd Polskie Safari - str. 17



Technologie

DigiLab, czyli przyszłość według ŠKODY - str. 21

Eksploatacja

Mycie bez wody - str. 26



Babskie gadanie

Wiele chłodem, ale... - str. 29

Zamiast SUV-a



VOLVO V90 T6 AWD

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Volvo V90 przypomina stare, dobre, kanciaste samochody kombi tej marki. Od lat były uznawane za duże, a przede wszystkim bezpieczne auta rodzinne.

W międzyczasie pojawiła się nowa kategoria, mianowicie SUV, w której marka też odnosi spore sukcesy, chociażby modelem XC60, o którego polskiej premierze niedawno pisaliśmy. Jednak te „stare, dobre kombi” również znajdują swoich nabywców. Tym bardziej,

że po złożeniu oparcie tylnych siedzeń miejsca jest pod dostatkiem. Pięciometrowy samochód robi wrażenie... Jednak ma to też swoje wady. Trudno znaleźć czasem miejsce do zaparkowania, choć pomaga w tym system wyszukiwania miejsc. Nie dość, że oceni, czy się zmieścimy, to jesz-



cze pokaże, jak tam wjechać. To bardzo dobry patent. Szeroki rozstaw osi wymusza też bardzo powolne i ostrożne przejeżdżanie poprzecznych spowalniaczy, których coraz więcej na naszych ulicach. Ale gdy już wyjedziemy na trasę, zapakowani po dach, jeśli jest taka potrzeba, czujemy się naprawdę komfortowo. Wygodne fotele, regulowane elektrycznie w wielu pozycjach, łącznie

z bocznym trzymaniem i dodatkowymi podpórkami pod kolanami. Szkoda tylko, że nie można nieco wysunąć zagłówków do przodu. Ochronią kręgosłup szyjny przy uderzeniu w tył auta, ale trudno oprzeć wygodnie głowę podczas normalnej jazdy. Miejsca jest mnóstwo, także z tyłu. W siedziskach tylnej kanapy są zmyślne foteliki dziecięce. Podnosimy małe siedzisko i już

dostajemy fotelik dla małego pasażera. Z ciekawych drobiazgów mamy podwójne, elektryczne zamykanie tylnej klapy. Drugi przycisk automatycznie rygluje jednocześnie cały samochód.

Testowaliśmy samochód w wersji Inscription, co znaczy lepsze wyposażenie. Zaliczają się do niego m.in. komfortowe fotele z tapicerką skórzaną, koła ze stopów lekkich, wykończenie wnętrza Linear Walnut, cyfrowy wyświetlacz zegarów →→





o przekątnej 12,3", pakiet oświetlenia wnętrza z podświetlanymi, metalowymi listwami progów oraz podwójne, zintegrowane końcówki układu wydechowego. Tych wyznaczników wersji Inscription i innych dodatków jest więcej. Oczywiście wszystkie materiały i wykończenie auta nie pozwalają zapomnieć, że jesteśmy w klasie premium. Prowadzenie samochodu jest przyjemne, kierownica precyzyjna, a hamulce na 19-calowych kołach są bardzo skuteczne. Nadwozie kombi sprawia, że optycznie samochód wydaje się dłuższy niż np. sedan. Wielu oglądało się za nami, na co wpływ ma też fakt, że to zupełnie nowy model. Oczywiście odmiana T6 z tak mocnym silnikiem benzynowym (320 KM) sugeruje, że właściciel takiego samochodu lubi jazdę dynamiczną. Cieszy go, gdy ruszając z miejsca, czuje wgniatanie w fotel, a wyprzedzanie na drodze poza miastem nie stanowi problemu. Tak jest, zwłaszcza w trybie „dynamic”. Wówczas samochód nabiera sportowego charakteru, a naciskając na gaz, nie czujemy jego wagi i gabarytów. Jakby tego było mało, dodali jeszcze oprogramowanie Polestar, które zwiększa moc oraz moment obrotowy. Zmienia też charakterystykę układu napędowego, włączając w to skrzynię biegów. Mamy też do dyspozycji tryb „komfort”, czyli wygodne podróżowanie z zapasem mocy, a dla oszczędnych jest „eco”. Można by się zastanowić, czy przy takim silniku i parametrach ten ostatni jest potrzebny. Uzyskaliśmy odpowiedź, gdy komputer pokazywał średnie zużycie między 5,8 a 6 l Pb95/100 km, przy bardzo ekonomicznym stylu jazdy oczywiście. Normalne, średnie zużycie to 8 – 9 l/100 km, a w mieście 10 l „z ogonkiem”, jak mawiał Nikodem Dyżma w znanym serialu. Jeśli ktoś chce trochę pomieszać te parametry, wybiera tryb „Individual”, gdzie może sobie dowolnie ustawić podstawowe parametry. Wracając jeszcze do



osiągów, ten okazały wóz porywa moment obrotowy o wartości 400 Nm, dzięki któremu w 5,9 sek. osiągniemy prędkość 100 km/h. Jest ona ograniczona elektronicznie do 250 km/h. Efekt znakomitego przyspieszenia dodatkowo podnosi napęd 4x4. Duży, ciężki samochód rusza niczym sportowy hot hatch.

Osobnym rozdziałem nowej „dziewięćdziesiątki” jest środkowy panel z dużym ekranem dotykowym. Wygląda znakomicie, natomiast jego obsługa prosta nie jest. Działa jak tablet.

Jednak przewijanie poszczególnych pulpitów i wyszukiwanie żądanych funkcji nie zawsze jest proste i szybkie, co przeszkadza podczas prowadzenia samochodu. Oczywiście potrzeba czasu na lekturę instrukcji i naukę. Niemniej ciągle szukanie niektórych funkcji jest trochę denerwujące. Przeskakiwanie między radiem a nawigacją czy wyszukiwanie zapamiętanych, ulubionych stacji radiowych powinno działać szybciej. W przypadku nawigacji, tylko w trybie pełnoekranowym dostajemy informację o przewidywanym czasie przybycia na miejsce lub →→



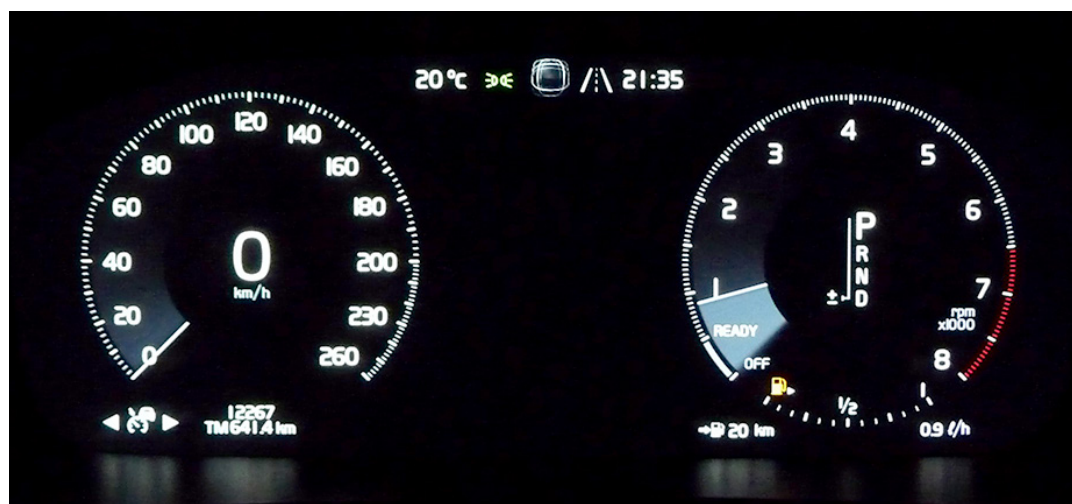
Jak zwykle
co roku, od
20 grudnia w Empikach
lub redakcja@autorok.pl

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



odległości do celu. Po każdorazowym uruchomieniu auta mamy tryb jazdy „komfort”. Jeśli chcemy czegoś innego, musimy to sami zmieniać. Bardzo ciekawa jest funkcja analizy jazdy kierowcy pod kątem ekologii, czyli niskiego spalania. Graficzna analiza pokazuje do wyboru, ostatnie 100, 10 lub 1 km. Widać jak na dłoni, jakie było spalanie, także w porównaniu ze średnią. Plusem jest osobna, „tradycyjna” regulacja podświetlenia całej tablicy informacyjnej. Nie potrzebujemy zagłębiania się w obszerne menu, pokrętle zmieniamy natężenie świecenia wskaźników, co bardzo się przydaje w nocy. Po bokach opisywanego wyświetlacza środkowego mamy oryginalne, stylowe wloty powietrza.



A do tego charakterystyczne pokrętko start/stop między przednimi fotelami, do uruchamiania i wyłączania silnika.

O V90 można by długo. Samochód jest bardzo dobry na długie trasy. Znakomicie sprawdza się automatyczne oświetlenie przednie, które reguluje zmianami „długie/krótkie”, gdy zapadnie zmrok. Prowadzenie, moc i elastyczność silnika pozwalają zapomnieć, że prowadzimy duże kombi. Szereg systemów bezpieczeństwa, z którego Volvo słynie, dodatkowo poprawia nam samopoczucie. Pięć gwiazdek w testach Euro NCAP nie dostaje się „po znajomości”. Każda z tych gwiazdek jest w pełni zasłużona. Tylko w zetknięciu z elektroniką poległem, do czego przyznaję się uczciwie. Ale jadąc przy pięknym, letnim, zachodzącym słońcu, nie myślałem o tym. Delektowałem się wspaniałym dźwiękiem opcjonalnego systemu nagłośnienia Bowers&Wilkins. To na pewno wchodzi w skład „zestawu obowiązkowego” każdego miłośnika muzyki, choć kosztuje 16 tys. zł, czyli tyle, ile nieżyły używany samochód. Ale w klasie premium wyznaczniki są nieco inne, zresztą przy cenie grubo przekraczającej 350 tys. zł, wydatek na dobry i na dodatek atrakcyjnie wyglądający system audio, nie jest niczym ekstrawaganckim. ■

Rekordy Supertestu

ZDJĘCIA I OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Agencja Bruxmedia zaprosiła nas do udziału w EKOPIKNIKU. W czasie trwania imprezy odbędzie się również Supertest Auto Klubu Dziennikarzy Polskich.



W 12 Supertestach Ekonomii uczestniczyło łącznie 126 samochodów 27 marek. Jedyną, która miała swoich reprezentantów we wszystkich edycjach jest Fiat. Obok aut osobowych na trasach pojawiały się także: autobus, mikrobusy, samochody cięża-

rowe i dostawcze. W klasyfikacji generalnej (koszt paliwa na 100 km) siedmiokrotnie zwyciężały auta napędzane silnikami wysokopreżnymi, czterokrotnie z silnikami spalinowymi zasilanymi gazem ziemnym, a raz triumfował samochód hybrydowy.

Trzykrotnie zwyciężał Fiat Panda – dwa razy w wersji 1.3 MultiJet, raz Natural Power. Zwycięstwo Lancii Ypsilon w 2013 roku było czwartym triumfem samochodu Grupy Fiat. Wśród triumfatorów są ponadto trzy Skody: Fabia 1.4 TDI, Rapid 1.6 TDI CR DPF i Octavia 1.4



TSI/CNG a także dwie Toyoty: Yaris 1.4 D i hybrydowy Prius. Listę zwycięzców uzupełniają ponadto Opel Zafira 1.6 CNG, Peugeot 107 1.4 HDi oraz Volkswagen Passat 2.0 Blue Motion.

Najniższe średnie zużycie udało się uzyskać w 2011 roku w Skodzie Octavii 1.6 TDI GreenLine – 1.89 l/100 km, która jednak przegrała w klasyfikacji generalnej z Pandą zasilaną zdecydowanie tańszym gazem ziemnym - 3.03 m³/100km. Także to spalanie jest najniższe w historii startów samochodów CNG.

Wśród samochodów benzynowych najniższe do tej pory zużycie – 3.26 l/100 km - uzyskała Skoda Octavia 1.2 TSI. Samochody hybrydowe siedmiokrotnie stawały na starcie Supertestu, najczęściej Toyota Prius. Najlepszy rezultat, z 2007 r., to 3.11 l benzyny/100 km uzyskany na blisko 500 km trasie z Warszawy do Poznania, w tym ponad 200 km pokony-

wano z autostradową prędkością na A2.

Intrygująco wygląda lista triumfatorów w kategorii **NAJTAŃSZY W EKSPLOATACJI**, uwzględniającej cenę zakupu i zużycie paliwa, na której dziewięciokrotnie figuruje Fiat Panda, dwukrotnie Fiat 500 i ubiegłoroczny triumfator, Skoda Rapid Sedan 1.6 TDI.



Kolejna klasyfikacja **MISTRZ ZASIĘGU** bierze pod uwagę dystans, jaki samochód mógłby pokonać na jednym zbiorniku paliwa przy zużyciu osiągniętym w Superteście. Już w pierwszej edycji poprzeczkę wysoko zawiesił Renault Clio 1.5 dCi – 1635 km. Rezultat ten trzykrotnie poprawiały: Citroen C3 1.4 HDi (1643 km), Volkswagen Passat 2.0 Blue Motion (2271 km) i Skoda Octavia 1.6 TDI GreenLine (2910 km).

Hybrydowa Toyota Yaris z emisją 79g CO₂/km wyprzedza wszystkich rywali w klasyfikacji **MISTRZ EKOLOGII**.

Najtańsze paliwo było w 2004 roku: 3,26 zł za liter oleju napędowego i 3,96 zł benzyny, najdroższe w 2012, odpowiednio: 5.94 i 5.99 za liter. Metr sześcienny gazu ziemnego przy pierwszym starcie pojazdów CNG w 2010 r. kosztował 2.22 zł a w 2015 już 3.29. Rozpiętość cen paliw sięgała więc 82% w przypadku oleju napędowego, 51% w przypadku benzyny i 48% CNG. ■

Gwiazdy w Mustangu czyli Ford Performance Academy

OPR: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Pod koniec czerwca na torze Jastrzęb odbyła się pierwsza polska edycja Ford Performance Academy.



Przestawiciele mediów oraz gwiazdy mieli wyjątkową okazję przekonać się, co potrafi kultowy Ford Mustang i sprawdzić, czy mają dosyć odwagi, by wykorzystać potencjał drzemiący w tym samochodzie. Marcin Prokop, Olivier Janiak, Antek Pawlicki i Wojtek Majchrzak pod fachową opieką Tomasza Czopika oraz jego

zespołu, sumiennie doskonalili swoje umiejętności w prowadzeniu ponad 400-konnej maszyny.

28 czerwca na długo zapadnie w pamięci uczestników organizowanej po raz pierwszy w Polsce imprezy Ford Performance Academy. Nie było to kolejne typowe szkolenie z zakresu bezpiecznej jazdy, ale doskonalenie umiejętno-



ści jazdy wyjątkowym samochodem – Fordem Mustangiem. Było mnóstwo adrenaliny, emocji i zabawy. „Mustang to legenda – samochód, który zdecydowanie definiuje męczyznę i może być ziszczeniem motoryzacyjnych marzeń, które każdy facet powinien posiadać.” – mówi prowadzący Ford Performance Academy Tomasz Czopik, czterokrotny rajdowy mistrz Polski i rajdowy mistrz Europy Centralnej.

Ford Mustang jest jedną z ikon samochodów sportowych. Najnowsza generacja Mustanga jest

napędzana 5-litrowym silnikiem V8 o mocy 421 KM bądź nowoczesną, i 2,3-litrową jednostką EcoBoost. W obu przypadkach napęd jest przenoszony na tylne koła, co sprawia, że auto zapewnia wyjątkowe wrażenia z jazdy.

–*Uwolnienie pełnego potencjału drzemiącego w Fordzie Mustangu wymaga wprawy i opanowania odpowiedniej techniki jazdy, które warto nabywać pod okiem ekspertów. Tutaj z pomocą przychodzi Ford Performance Academy.*” – tłumaczy Mariusz Jasiński, dyrektor Komunikacji i PR Ford Polska. Tak →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



więc, kontrolowane poślizgi i precyzyjna jazda na limicie przyczepności z każdą próbą stawały się dla uczestników Academy coraz łatwiejsze i bardziej widowiskowe. – *Uwielbiam prowadzić samochody sportowe. To nie był mój pierwszy raz z Fordem Mustangiem, ale tutaj, na torze, można było naprawdę się wyszaleć i poczuć moc tego samochodu. Fantastyczne doświadczenie* – przyznał rozemocjonowany Antoni Pawlicki. Podczas Ford Performance Academy uczestnicy mieli również możliwość bezpośredniego doświadczenia, jak

przez ponad 50 lat rynkowej kariery ewoluował Mustang. Na torze Jastrzęb pojawił się bowiem uczestnicy kolejnej edycji Mustang Race Polska w wyjątkowych, klasycznych Fordach Mustangach z najrozmaitszych roczników.

– *W Fordzie Mustangu podoba mi się to, że nowa generacja, mimo że obwarowana wieloma współczesnymi restrykcjami, nadal ma w sobie duszę Mustanga sprzed 3-4 dekad. Czuć, że jest autem bardzo mocno nawiązującym do klasyki i tradycji.* – podsumował Marcin Prokop. ■





Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO₂ (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

37. Rajd Polskie Safari

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: GRZEGORZ KOZERA, RMF4RT

Trwają intensywne przygotowania do 37. Rajdu Polskie Safari 4. rundy Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, 4. rundy Pucharu Polski Samochodów Terenowych oraz 4. rundy Pucharu Polski w Rajdach Baja 2017. Zawody odbędą się w dniach 29-30 lipca br., a ich bazą będzie Przasnysz.



Zainteresowanie imprezą jest duże – dotychczas akredytowało się już kilkudziesięciu dziennikarzy ze wszystkich stron Polski. Spodziewany jest także przyjazd wielu kibiców, którzy podążają po kraju, aby dopingować swoich ulubieńców.

Rajd rozpocznie się uroczystą ceremonią Startu Honorowego w sobotę, 29 lipca o godzinie 18.00 na Rynku w Przasnyszu. Tam zaprezentują się startujący w rajdzie zawodnicy i ich maszyny: motocykle, quady i samochody. Będzie możliwość spotkania i porozmawia- ➔➔



nia z kierowcami i pilotami, zdobycia autografów, obejrzenia pojazdów z bliska.

- Przygotowania do rajdu Polskie Safari są w toku i odbywają się zgodnie z planem. Mamy zatwierdzone regulaminy, mamy odebrane trasy przez członka Głównej Komisji Sportu Motocyklowego oraz obserwatora PZM ds. samochodów tereno-

wych, złożyliśmy wszystkie wymagane dokumenty dotyczące rajdu. Pierwszy termin zgłoszeń minął 11 lipca, drugi mija w piątek, 14 lipca. Lista zgłoszeń zostanie opublikowana zgodnie z harmonogramem. Trasa rajdu jest zupełnie inna niż w większości pozostałych rund RMPST. Nie wiedzie bowiem po poligonach wojskowych, ale w terenie. Dla wielu zawodników będzie to pewna →→



BRAYT®



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



nowość i niespodzianka. Jestem jednak przekonany, że będą oni zadowoleni. Chciałbym podkreślić ogromną przychylność i zaangażowanie miejscowych władz samorządowych. W tym regionie tego rodzaju impreza odbywać się będzie po raz pierwszy, wszystkim zależy, aby się udała i wypadła jak najlepiej. Podejmujemy też oczywiście działania ukierunkowane na bezpieczeństwo, staramy się w różny sposób, przez kościelne Parafie, wytłumaczyć mieszkańcom jak oglądać zawody, aby nie stanowić zagrożenia dla siebie i zawodników. Po raz kolejny zapraszam wszystkich na rajd: emocji bez wątpienia nie zabraknie! – mówi Marek Jaczewski, Dyrektor 37. Rajdu Polskie Safari.

Po trzech rundach RMPST w klasyfikacji generalnej prowadzi Włodzimierz Grajek, który ma na koncie zdobytych 66 punktów. Kolejne miejsca zajmują:

Michał Małuszyński – 64 pkt.,
Paweł Molgo – 61 pkt.,
Zdeněk Porizek – 60 pkt.,
Marcin Łukaszewski – 58 pkt.,
Miroslav Zapletal – 49 pkt.,

Jes Munk – 48 pkt.,
Grzegorz Marciniak – 32 pkt.,
Krzysztof Antończak – 32 pkt.,
Dariusz Jedliński – 30 pkt.

Dwunaste miejsce zajmuje Klaudia Podkaliczka – 18 pkt.

W klasyfikacji generalnej pilotów lideruje Rafał Marton – 125 pkt. przed Piotrem Brakowieckim – 66 pkt. i Julią Małuszyńską – 64 pkt.

Przodownikami w gronie kierowców w poszczególnych klasach są: Włodzimierz Grajek (T1), Grzegorz Szwagrzyk (T2), Aleksander Szandrowski (TH) oraz Jacek Kozakiewicz (Open). W klasyfikacji sponsorskiej przewodzi BEWA/M-For Sport.

W Pucharze Polski lideruje Łukasz Bzdyl (111 pkt.) przed Jakiem Soboniem i Waldemarem Niezabitowskim (110 pkt. oraz) oraz duetem Tomasz i Filip Gołka (107 pkt.).

Różnice w czołówce są minimalne, stąd rywalizacja na drogach regionu przasnyskiego zapowiada się bardzo atrakcyjnie! ■

DigiLab, czyli przyszłość według ŠKODY

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Cyfryzacja, wymiana danych i nowe usługi związane z mobilnością – oto kluczowe założenia Strategii 2025, która będzie kształtowała przyszłość ŠKODY w kolejnych latach.



By poszerzyć wykorzystanie cyfrowych technologii w działalności czeskiej marki, ŠKODA założyła w zeszłym roku w Pradze DigiLab. To przestrzeń spotkań kreatywnych zespołów, badających i tworzących modele biznesowe, które odpowiedzą na wyzwania przyszłości. We współpracy z partnerami zewnętrznymi, do których zalicza się szereg globalnych start-upów technologicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, uniwersytetów oraz

mikroprzedsiębiorstwa jak i korporacje, ŠKODA AUTO DigiLab rozwija nowe formy działalności.

„Chcemy zbudować nowe, cyfrowe modele biznesowe, produkty i usługi” – mówi kierująca DigiLab ŠKODA AUTO Jarmila Plachá. „Dziś nie trzeba już posiadać samochodu, by być mobilnym. Naszym zadaniem jest wymyślenie różnych rozwiązań z zakresu mobilności i dopasowanie ich do potrzeb użytkowników”.

Projekty

W tej chwili ŠKODA AUTO DigiLab pracuje nad ponad czterdziestoma projektami z różnych części świata i ocenia ich przydatność dla ŠKODY. Projekty te obejmują nie tylko start-upy, których innowacje są badane z perspektywy użyteczności dla kierowcy ŠKODY, ale i nowe modele biznesowe stworzone we współpracy z innymi partnerami. Główne obszary zainteresowań stanowią programy typu Mobility with Care, Car-sharing i SmartParking.

Mobility with Care

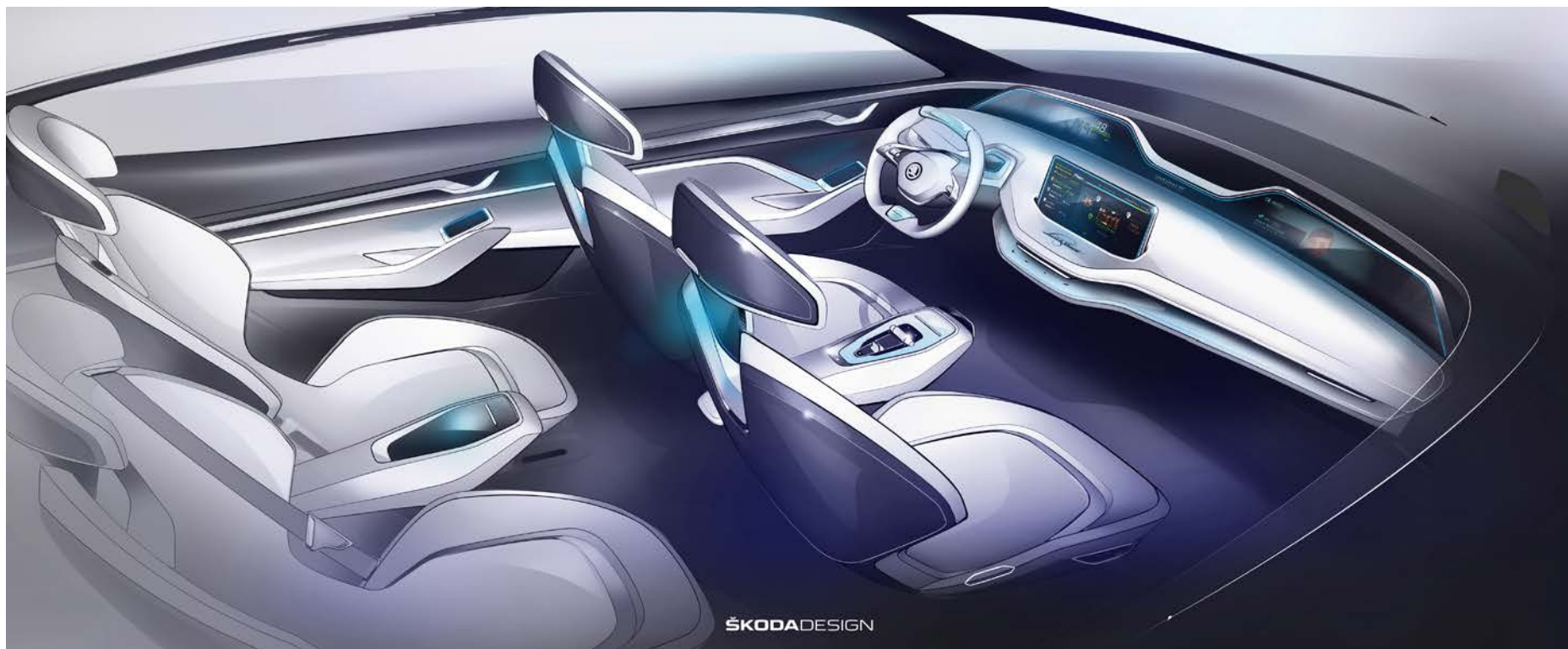
Wyobraźmy sobie, że musimy się zaopiekować członkami naszej rodziny – niech to będą nasze dzieci lub dziadkowie. Musimy być mobilni, by zawieźć ich do szpitala lub na popołudniowe zajęcia, ale w tym samym czasie musimy też załatwić ważną sprawę w pracy. Jednym rozwiązaniem jest taksówka, ale

płacił za czas poświęcony na opiekę nad członkami swojej rodziny.

Car-sharing

Przydałby się autostopowicz, który mógłby dorzucić się do paliwa, lub kierowca, który poratowałby tanim transportem? Czy w ten sposób radzimy sobie z codziennymi dojazdami

wolnego miejsca? Chcielibyśmy sprawdzić dostępność najbliższego wolnego miejsca, nim dotrzemy na spotkanie? Na całym świecie rozwijanych jest już wiele projektów poświęconych inteligentnemu parkowaniu, a DigiLab ŠKODA AUTO obecnie analizuje projekt wykorzystujący w szukaniu wolnych miejsc parkingowych



czy naprawdę chcemy powierzyć nieznajomej osobie naszych najbliższych? Odpowiedzią może być platforma umożliwiająca usługę „Mobility with Care” — w ramach której wprowadzić należy informacje, kogo potrzebujemy przetransportować, a resztą zajmuje się już oddelegowany opiekun. Byłaby to prywatna osoba, do której należy samochód, z którego korzysta, wyszkolona w zapewnianiu właściwej opieki. Do programu można by było zakwalifikować się po odbyciu odpowiedniego szkolenia. Przy złożeniu zamówienia zlecający sam wybierałby kierowcę-opiekuna na podstawie ocen i rekomendacji innych użytkowników, a po usłudze

do pracy, szkoły, lub w dłuższych podróżach? Programy typu car-sharing umożliwiają właśnie takie wspólne korzystanie z samochodów, co może się świetnie sprawdzić na przykład w przypadku pracowników dojeżdżających do jednego miejsca pracy na tę samą godzinę. W teorii to nic nowego, ale wyzwanie stawiane przed DigiLab polega na zbalansowaniu popytu i podaży oraz na aktywnej pracy z wygenerowanymi danymi oraz zastosowanie rozwiązań motywujących do wspólnego korzystania z samochodu.

SmartParking

Problemy ze znalezieniem

dane z sieci komórkowych. To wywodzące się z czeskiego start-upu rozwiązanie przeszło do fazy testów i znalazło już komercyjne zastosowanie w wybranych europejskich krajach.

Czeska marka przygotowuje się na głębokie przemiany, które nastąpią w nadchodzących latach tak w kontekście przemysłu motoryzacyjnego, jak i wymiarze społecznym. Na Strategię 2025 marki ŠKODA, oprócz rozwoju warunków sprzyjających innowacji oraz zwiększania zdolności produkcyjnych, składa się również nieustanna ekspansja gamy modelowej. ■

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.



Mycie bez wody

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

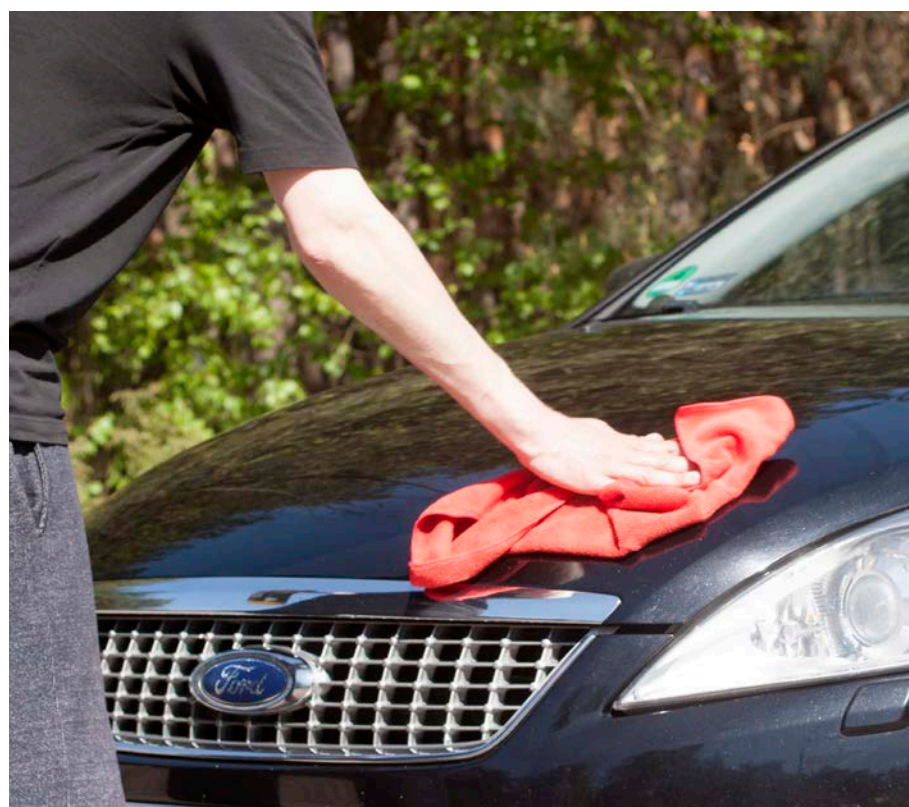
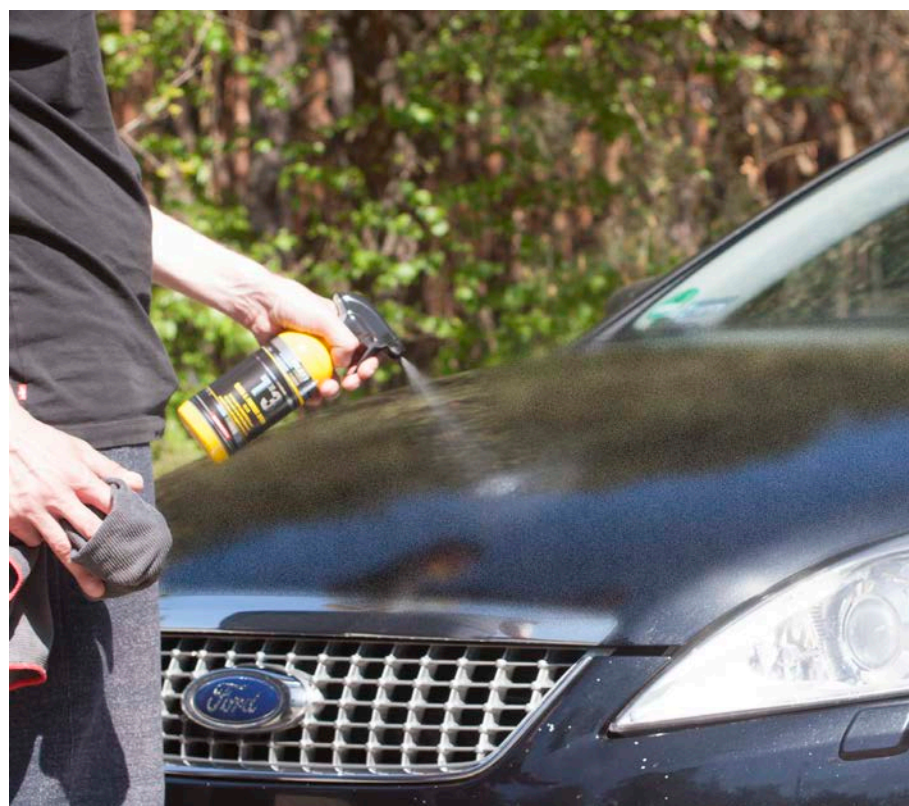
Od pewnego czasu w iAuto znajdują się reklamy produktów firmy Brayt. Postanowiliśmy przetestować preparat do mycia samochodu bez użycia wody. Efekty są zaskakujące.

Samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Można skorzystać z myjni samoobsługowej, automatycznej lub ręcznej. Ponieważ w automatach stosowane są agresywne środki chemiczne, które muszą skutecznie rozpuszczać zanieczyszczenia, należy z nich korzystać z głową. Częste i intensywne używanie agresywnej chemii nie wpływa korzystnie na lakier samochodu. Również i mechaniczne szczoty nie są piśszczotą dla karoserii. Samochodu samodzielnie wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą stworzonego i produkowanego w Polsce preparatu Brayt T3.

Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie antystatyczną warstewką ochronną.

Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

Czyszczenie samochodu nie wymaga jakiegś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna



była odpowiednikiem „myjki”, druga „suszki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki”. Nie należy tego robić w palącym słońcu – rozgrzana blacha powoduje błyskawiczne odparowanie preparatu i trzeba go użyć znacznie więcej. Po zebraniu zanieczyszczeń – drobin piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu. Należy tylko niezbyt mocno naciskając, delikatnie zbierać zanieczyszczenia. W razie potrzeby ponownie spryskujemy powierzchnię i „myjką” usuwamy brud. Na koniec dokładnie polerujemy wyczyszczony fragment przy pomocy czystej szmatki - „suszki”. Ważne jest, aby pozostała warstwa preparatu równomiernie rozprowadzić na powierzchni lakieru, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku; stanowi ona bowiem także zabezpieczenie lakieru.

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny preparat firmy Brayt, ale więcej o jego właściwościach będziemy mogli powiedzieć po jego przetestowaniu. Producent zapewnia, iż jest skuteczny i co najmniej konkurencyjny wobec najlepszych oferowanych na rynku. Podobne deklaracje dotyczące testowanego T3 w pełni się potwierdziły.

Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i wycierania. Po końcowym przetarciu samochód był nie do poznania, lakier lśnił i nabrał głębi.

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask. Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku

wyjątkowo obficie pyłą sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmatki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40°C. Można pracować z szarym mydłem, nam wystarczyło dokładne płukanie. Trzeba pamiętać, aby nie używać środków zmięszających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego – muszą być z mikrofibry. ■





POWER FACTORY.

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Spotkanie z rowerzystą...

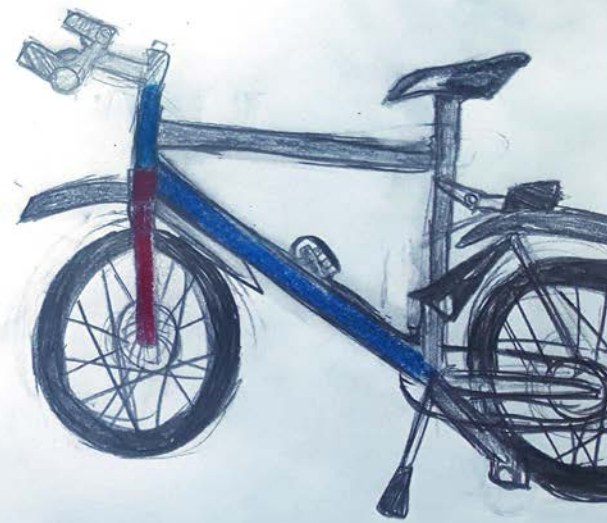
TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Jazda autem w godzinach szczytu przez moje kochane miasto nie jest prosta. Oj nie jest! Ale za to jak kształtuje charakter. Dobrze, że mam klimatyzację w moim kochanym autku. Dzięki niej przynajmniej jest szansa, na przeżycie stojąc w korku. Pamiętam inne czasy i inne auto i upał, eeh... A jeszcze wcześniej rower! Ale to historia. Teraz stojąc w korku siedzę w swoim ukochanym autku i podziwiam śmigających obok rowerzystów. Lubię jazdę na rowerze i troszkę im zazdroszczę. Siedząc tak z osobistym kierowcą rozmawiamy o zaletach jazdy na rowerze. Światła,

które mocno hamowały tempo naszej jazdy w końcu minęłam i wreszcie mogę jechać jak lubię, z werwą i charakterem. A że mój osobisty kierowca czasami lubi gadać, czasami bardzo, tym razem znowu tak ma, i opowiada o zaletach rowerzystek: że zgrabne nogi, że sportowa sylwetka i ładna opalenizna, że jazda na rowerze jest genialna na odstressowanie. To wszystko niezaprzeczalne fakty!

No i nie stoimy w korku, choćby nie wiem co. Jadę zasłuchana w jego monolog i tak sobie analizuję treść całego przemówienia, ale kątem oka obserwuję rowerzystę jadącego ścieżką rowerową. Prędkość musi mieć niezłą, ale dość szybko zostaje z tyłu. Zresztą jak i sylwetkę! Dobry jest! „Uważaj” - słyszę wrzask osobistego kierowcy, kiedy skręcam w swoją uliczkę. Okazuje się, że wcześniej podziwiany

rowerzysta z ogromnym impetem pędzi wprost pod moje koła. Matko, ale z jaką prędkością. Założę się, że na liczniku ma ze 30 km/h. Zaha-mowałam z piskiem, „pędzący rower” tylko śmignął i odjechał w siną dal. Ja nosem prawie zaryłam o szybę, osobisty kierowca jeszcze zbierał zawartość mojej torebki., na pokładzie zrobiło się nerwowo. Wjechałam na parking i jeszcze się trzęsę, przecież wiele nie brakowało. Rowerzysta pojawił się znikąd, wyprzedziłam go kilkaset metrów wcześniej i zniknął za krzakami. Ufff... Trzeba być megaczujnym, szczególnie korzystając z zielonej strzałki.



PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny kochajmy swoje autka, ale i rowery! Rowerzyści to w większości ludzie z charakterem, ale często dość lekkomyślni. Dbajmy zarówno o nasze, jak i ich bezpieczeństwo. Bądźmy czujne na zielonych strzałkach. Niektórzy naprawdę szybko jeżdżą.

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

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl