


iauto *polska*

Numer 36, 20 lipca 2016



nów media donoszą o tragicznym wypadku; kierowca zginął na miejscu, pasażerowie z bardzo poważnymi obrażeniami w szpitalu. Samochód prawą stroną niemal owinął się wokół drzewa. Prędkość musiała być niemała. Trudno na podstawie fotografii i internetowych opisów miarodajnie stwierdzić, jakie były przyczyny wypadku, jednak informacja o tym, że osiemnastoletni kierowca kilka godzin wcześniej odebrał prawo jazdy, zmusza do - po raz kolejny - pytania o program kursów na prawo jazdy. Czy osoba zdająca egzamin musi pokazać, że panuje nad samochodem w warunkach jazdy autostradowej? Czy osoba egzaminowana potrafi jeździć z (dopuszczalną na drogach poza terenem zabudowanym) prędkością 90 km/h? Czy potrafi hamować awaryjnie, wie co to poślizg i kiedy może wystąpić? Krótko mówiąc - czy prawo jazdy oznacza, że jego posiadacz opanował podstawy techniki jazdy współczesnym samochodem?



W działających ośrodkach doskonalenia techniki jazdy, w czasie ćwiczeń na płycie poślizgowej, manewrów omijania przeszkody czy hamowania na niejednorodnej nawierzchni widać, że osoby, które na co dzień jeżdżą samochodem - najczęściej z samochodem sobie nie radzą. Obserwacje zachowań kierowców na ulicach i drogach też skłaniają do wniosków, że ludzie samochodami jeżdżą, chociaż nie potrafią. Chociaż są przekonani, że są świetnymi kierowcami. Oznacza to, że kursy na prawo jazdy i cały system egzaminowania można w buty sobie włożyć.

Nie można mieć pretensji do instruktorów - uczą tak, jak im nakazuje program szkolenia. Nie można mieć pretensji do egzaminatorów - sprawdzają to, co powinni - zgodnie z przepisami - sprawdzić. Nie można mieć pretensji do kursantów, wszak uczą się i zdają egzaminy. To do kogo można mieć pretensje?

Szerokiej drogi



Prezentacje

Audi A3 - str. 4

Honda Forza - str. 10



Babskie Gadanie

Suzuki Celerio - str. 16



Eksploatacja

Supertest ekonomii - str. 20



Sport

Kia Lotos Race - str. 26



Patronat iAuto

Kocie sprawy - str. 30



Kalendarium

Kalendarium - str. 35

Audi A3



Liga mistrzów

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kompaktowe Audi A3 jest po operacji plastycznej. Teraz jest odmłodzone, dynamiczne, piękniejsze i bardziej nowoczesne. I liczy na sukces, bo dotychczasowe osiągnięcia tego modelu są bardziej niż optymistyczne: w roku 2014 Audi A3 uzyskało prestiżowy tytuł World Car of the Year, a liczba miliona sprzedanych egzemplarzy mówi sama za siebie.

Ponieważ w rodzinie A3 najbardziej ulubione przez klientów są prestiżowa wersja Limousine oraz Sportback, to wprowadzając nową generację tego modelu firma z Ingolstadt postawiła właśnie na te dwie wersje. Dla konese-

rów jest sportowe Audi S3 lub Sportback e-tron.

Wprowadzając zmiany myślano nad dalszym udoskonaleniem auta. Część innowacji to zmiany stylistyczne nadwozia i wnętrza, ale i pod maską silnika kryją się nowości. Przede

wszystkim Audi konsekwentnie się odchudzić; A3 z silnikiem 1.0 TFSI waży tylko 1150 kilogramów – to najlepsza wartość w tej klasie. Karoseria jest sztywna i odporna na zderzenia. Linie nadwozia zmienił nieco wygląd zderzaków – przedniego i tyl-

nego – są teraz bardziej zadziorne i nieco agresywne. Nowym użytkownikom spodoba się zapewne zmieniona stylistyka świateł i szersza osłona chłodnicy „Singleframe”, a odmłodzony model będą wyróżniały kolory lakieru i wzory felg. W sumie do wyboru jest dwanaście barw, w tym pięć nowych: niebieski Aral, niebieski Kosmos, szary Nano, czerwony Tango i żółty Vegas.



Wnętrze samochodu, to elegancja i jakość. Trójramienna kierownica została zaprojektowana od nowa, a fotele z funkcją masażu czynią podróż komfortową. We wnętrzu Audi A3 pojawiają się rozwiązania zaczerpnięte z wyższych modeli. →→



I tak np. Audi virtual cockpit to cyfrowy wyświetlacz, który zastępuje analogowe zegary. Ten system obsługi i informacji poraz pierwszy jest dostępny w aucie klasy kompaktowej. Do wyboru mamy widok klasyczny lub progresywny. Reflektory diodowe Matrix LED, do tej pory również były zarezerwowane dla większych modeli – obecnie w Audi A3 są dostępne jako opcja.

Audi wprowadziło do A3 wiele systemów dostępnych do tej pory w wyższych modelach firmy. Podnoszą one nie tylko bezpieczeństwo i komfort podróży, ale również pomogą w pracy i dostarczą rozrywek. Nowością w tym segmencie jest asystent jazdy w korkach, współpracujący z Audi adaptive cruise control i funkcją stop&go. System ten utrzymuje auto w odstępnie

od jadącego przed nim pojazdu, a w połączeniu z automatyczną skrzynią biegów S tronic, po całkowitym, krótkim zatrzymaniu samochodu sprawia, że ten ponownie rusza. Inne najnowsze rozwiązanie Audi, którego do tej pory nie znaleźliśmy, to dostępny opcjonalnie system emergency assist. Jeżeli auto zjeżdża z pasa ruchu i kierowca nie podejmuje żadnych działań, to włączają się



światła awaryjne, by ostrzec innych użytkowników drogi, że dzieje się coś niedobrego. Auto samo zainicjuje hamowanie, a po zatrzymaniu odrygluje zamki, by można szybko przynieść pomoc kierowcy, bo może tego potrzebować.

Kolejny, nowy asystent ruchu poprzecznego z tyłu, ostrzega kierowcę przed pojazdami i obiektami przecinającym jego

tor jazdy, na przykład kiedy nasze A3 wyjeżdża powoli z poprzecznego miejsca parkingowego. Radary funkcjonują aż do 100 metrów z obu stron za samochodem. Ostrzegają dźwiękowo i wizualnie kierowcę o niebezpieczeństwie, a w razie potrzeby system zainicjuje hamowanie. W Audi A3 kierowcę wspomagają również rozbudowane i udoskonalone systemy Audi active

lane assist i Audi presense front z funkcją ochrony pieszych. Dzięki temu jazda zarówno w mieście, jak i poza nim ma być bezpieczniejsza.

Menu w systemie MMI zaprojektowano od nowa. Teraz obsługa ma być zbliżona do sposobu działania znanego ze współczesnych smartfonów. Okrągły regulator ma w nowym A3 nie cztery klawisze tylko →→





dwa. Powyżej i obok regulatora umieszczono przełączniki i przyciski, dzięki którym kierowca nawiguje w nowo zaprojektowanej strukturze menu. W Audi connect, dostępne są funkcje online, np. nawigacja z Google Earth i Google Street View, informacje o rzeczywistym ruchu drogowym oraz praktyczne wskazówki dotyczące parkingu, celów podróży, wiadomości lub prognoza pogody. Transmisja danych internetowych odbywa się w tym przypadku w bardzo szybkim standardzie przesyłu danych LTE. Audi Connect jest ciągle rozbudowywany – oferuje użytkownikowi bonusy np. podczas Euro 2016 informował o wynikach meczów, składach drużyn, terminach, a nawet o adresach pocztowych poszczególnych reprezentacji. Taka niespodzianka od Audi związana

z ważnym wydarzeniem sportowym.

Pod maską odmłodzonego A3 również znajdziemy parę nowości. Do dyspozycji mamy 4 silniki: dwa benzynowe i dwa wysokoprężne. Benzynowe mają moc 115 i 150 KM, wysokoprężne

to 110 do 150 KM mocy. Wszystkie spełniają normę Euro 6. Po raz pierwszy w serii A3, Audi oferuje teraz jednostkę trzycylindrową: 1.0 TFSI o mocy 115 KM. Silnik wykonano z aluminium, dzięki czemu waży zaledwie 88 kg. Oferuje właściwe





przyspieszenie i spontaniczną reakcją na pedał gazu. Czterocylindrowa jednostka TDI o pojemności 2,0 l oferowana jest jako silnik o mocy 150 KM, natomiast 1.6 TDI o mocy 110 KM to zupełnie nowa jednostka wysokoprężna. Dostępna jest

w połączeniu z sześciobiegową, manualną skrzynią biegów lub z dwusprzęgłową, siedmiobiegową, automatyczną skrzynią S tronic.

Są jeszcze wersje dla koneserów. Audi A3 Sportback e-tron z hybrydowym napędem typu

plug-in również zostało „odświeżone”. To połączenie spalinowej jednostki napędowej 1.4 TFSI o mocy 150 KM z silnikiem elektrycznym generującym 75 kW zapewnia doskonałe osiągi. Natomiast Audi S3 to sportowe osiągi i sportowe emocje – Silnik 2.0 TFSI ma moc 310 KM i współpracuje z automatyczną siedmiobiegową skrzynią biegów S tronic, rozpędza się od 0 do 100 km/h w 4,5 sekundy. Napęd quattro w S3 jest dostępny w standardzie, tak jak we wszystkich wersjach S Audi. Z zewnątrz tę wersję wyróżnia oznaczenie S3 umieszczone na zderzaku.

Od początku lipca można zamawiać wersje Limousine i Sportback. 98 200 złotych to cena wyjściowa nowego A3 (Sportback 1,0 TFSI), na Limousine 2,0 TDI quattro trzeba przeznaczyć co najmniej 131 000 zł. ■



TURYSTA

TEKST I ZDJĘCIA: DOMINIK KOTOWSKI





TURYSTA

TEKST I ZDJĘCIA: DOMINIK KOTOWSKI

Jako samozwańczy i nieautoryzowany fan 125-tek dostałem od naczelnego iAuto polecenie przetestowania Hondy Forza. Nieco się skrzywiłem, jako że specjalnym entuzjastą skuterów nie jestem.

Grymas się jeszcze bardziej pogłębił, gdy usłyszałem drugą część zadania. Sprawdź ją nie tyle w mieście, co jako moto do tzw “małej turystyki”. Po moich dotychczasowych spotkaniach ze skuterami uznałem to za mocno ekstrawagancki pomysł. Przecież skutery są typowymi mieszczuchami, doskonałymi do przemykania między autami w korkach, do codziennego użytku, do pracy, na zakupy... Ale nic to. Pojechałem do siedziby Hondy odebrać Forzę z mieszanymi uczuciami. Honda to firma raczej konserwatywna i chyba jako jedyna nie ulega obecnej od jakiegoś czasu modzie na “retro”. I w sumie chwala jej z to. Forza nie jest zatem wzorowaną na włoskich produktach mydelniczką na malutkich kółeczkach. Wyglądem mocno nawiązuje do modeli sportowych Hondy, z linii “transformerów”. Innymi słowy jej fizys jest dość dyskusyjne. No cóż, kwestia gustu. Mnie zaś, z racji posiadania w domu ośmioletniego entuzjasty serii, jej agresywna stylistyka spodobała się od razu. Pełno skośnych linii i ostrych kątów. Są rzecz jasna i minusy takich korzeni, mianowicie lusterka, przymocowane nie do kierownicy tylko, niestety, jak w “sporcie”. Dość karkołomny pomysł; zmusza do gimnastyki, gdy się chce jednocześnie ocenić co mamy za plecami i po bokach.

Plusem za to jest oświetlenie skutera. Wyposażona jest w ledowe, absolutnie fantastyczne

lampy. Nie ma szans, by ktoś nie zauważył nocą naszego trans-Forzera. Światło reflektorów nie rozprasza mroku. Zwyczajnie je tnie i szatkuje. Noc umyka w popłochu.

Motocykl wyposażony jest w owiewkę. Regulowaną w banalnie prosty i wygodny sposób, można jej wysokość zmieniać jedną ręką, nawet w trakcie jazdy. Jest na tyle skuteczna, że przy moich niezbyt wybujałych 176 cm, podczas jazdy nie musiałem specjalnie się pochylać, by mnie całkowicie zasłoniła przed deszczem czy wiatrem.

Nie da się ukryć że pierwsze wrażenia ze spotkania były dość pozytywne. Dopełniła ich kanapa. Wielkości stołu do ping ponga. Obszyta świetnym materiałem trzymającym zadek na miejscu bez względu na to, czy się gwałtownie





hamowało, skręcało, czy przyspieszało. Do tego nie łapie wilgoci, w przeciwieństwie do takiej alhambry. Ważna moim zdaniem cecha w moto, które w warunkach miejskich często parkujemy pod chmurką, do tego niekoniecznie wyposażeni w spodnie odporne na wilgoć. Honda oszczędzi nam zatem kompromitującego tłumaczenia się w pracy z mokrych plam na portkach i pozwoli godność zachować.

Dochodzimy do sedna. Schowek pod kanapą. To co się kryje pod tymże stołem do "pingla" to czysta poezja. Marzenie każdej żony. Schowek. No nie! Pełnowymiarowy bagażnik. Wchodzą dwa integralne kaski. Ale co tam kaski. Przed

wycieczką zapakowałem do niego plecak pełen gratów fotograficznych, statyw, bluzę, kurtkę przeciwdeszczową. I co najważniejsze: dwie pełne siaty z „biedry”!

Do kompletu zawieszenie. Nie da się ukryć, zwyczajnie twarde. Osobnicy ciężsi w dłuższej trasie mogą odczuwać nieco jej trudy, moich czterech liter specjalnie nie zmaltretowała, niemniej inżynierowie Hondy mogliby nieco mniej surowo tę część ciała traktować. Nieco mi to przeszkadzało, zwłaszcza w ruchu miejskim, kocie łby i warszawskie dziury mogą dokuczyć. Za to okazało się idealne gdy wreszcie udałem się na tę zleconą „małą turystykę”. Czyli jednodniowy wypad za →→





miasto, na ryby, grzyby czy lwy-by ew. na grilla do szwagra. Odległość? W granicach rozsądku.

Nie ukrywam, że pomysł z tą "turystyczną" wycieczką wydawał mi się dość irracjonalny. By zatem utrzymać charakter "wyprawy" postanowiłem ruszyć w Polskę w poszukiwaniu wiatraków. Forza za Rosynanta, ja zaś Don Kichota robić zamierzałem. By nie ułatwiać sobie sprawy uparłem się, że nie mogą to być wiatraki współczesne, tylko prawdziwe, regularne młyny. Szybko się okazało, że na pustyni Mazowieckiej młynów starych, zabytkowych, to i owszem trochę się znajdzie. Tyle że nie wiatrowych. Te dopiero w Świętokrzyskich Górach.

Miał to być tzw. niedzielny wypad. Ot, przejażdżka. Nie spieszyłem się zatem z wyruszeniem w drogę. Przed południem zapakowałem

niezbędne graty do "schowka" (głównie foto, przeciwdeszczową kurtkę i coś do picia) i nieobciążony plecakiem (czy już mówiłem, że ten bagażnik jest fantastyczny?) ruszyłem w nieznaną. Powiedzmy sobie wprost: po dotychczasowych moich doświadczeniach z 125-kami, miałem niejakie obawy ruszając w drogę. Na południe z Warszawy można wyjechać na dwa sposoby. Albo pchnąć się szybką gierkówką, albo pomknąć bocznymi drogami. Skąd obawy? Motocykle na kategorię B nie grzeszą specjalnie mocą i szybkością przez nie rozwijane nie pozwalają (generalnie) bezpiecznie i komfortowo przemieszczać się drogami szybkiego ruchu. Każdy tir i autobus mogą serce w galopadę wpędzić, zaś potoki potu spływające po plecach też do przyjemnych nie należą. Chyba że silnik generuje maksymalną dopuszczalną przez polskie prawo liczbą koników. Sprawdziłem zatem dane techniczne Forzy – 15 kucy jak w twarz strzelił. Jeszcze pytanie, jak ta automatyczna skrzynka przełoży je na prędkość? Motorek przyspieszał całkiem sprawnie w mieście, ale co w z prędkością maksymalną i, co ważniejsze, podróżną w trasie? Zaryzykowałem i wybór padł na ekspres. I nie żałowałem ani chwili. 15

koników Forzy, to rumaki pełnej krwi, nie jakieś pociągowe ochwacone chabety z pokładu Idy. Pozwalały mi na spokojne i bezstresowe rozpędzenie "Rosynanta" do 120 km/h (niby chce jechać więcej, ale że zaczynało się czerwone pole na zegarach, to nie sprawdziłem ostatecznie ile jest w stanie Honda wycisnąć), utrzymywanie zaś prędkości podróżnej w okolicach przyzwoitej setki, to czysta frajda. Zwłaszcza w połączeniu ze wspomnianym wcześniej, stosunkowo twardym zawieszeniem. Było dobrze na trasie, ale zaczęło się robić. Świetnie, gdy wreszcie zjechałem z krajówki i wbiłem na drogi wijące się wśród dolin i wzgórz Gór Świętokrzyskich. Skuter składał się w winklach jak rasowy motocykl, bez tendencji do nad- czy podsterowności. Przyspieszał bez ociągania i przerw w mocy. Czym czasem w niemałe osłupienie wprawiał kierowców wyprzedzanych



aut. Mnie zaś tym samym sprawiał wyjątkową przyjemność. Świetnie sprawiały się hamulce. Oba tarczowe i ABS. I w przeciwieństwie do kilku skuterów, które już miałem okazję "pomacać" hamowanie lewą dźwignią dawało poczucie całkowitej kontroli nad pojazdem.

No i te widoki. Przepraszam. Widoki! Nie dość, że drogi wiodące między masywem Chęcín, a Kielcami są świetnej jakości (polecam z czystym sumieniem każdemu motocykliście), to jeszcze otaczające krajobrazy powodują, że jazda tam to czysta i niczym nieskrępowana radość dla oczu i ducha. Do tego jazda kosztująca grosze

(o ile oczywiście uzbieramy już te 20 tysięcy na sam skuter), jako że podczas wyjazdu Forza spaliła średnio 2,2 litra na sto. A nie ukrywam, manetki nie oszczędzałem. Przekręciłem podczas tej wycieczki 540 kilometrów, z tego ok 150 zupełnie bez powodu, dla czystej przyjemności, jaką dawało mi błędzenie po świętokrzyskim, między zagubionymi w lasach wioskami, wzgórzami etc. Nie trzeba szukać w Toskanii czy innej Słowenii tego, co jest bardzo blisko. Znalazłem też swój młyn. Jedyne wiatrak typu holenderskiego w Polsce. Konkretnie w Szwarzowicach. Piękny budynek należący do Muzeum Ziemi Kieleckiej. Opiekuje się nim prawnuk budowniczego. Przesympatyczny starszy pan i też motocyklista, choć z racji wieku, już były. Pozdrawiam go serdecznie i na pewno jeszcze go odwiedzę, by wewnątrz młyna obejrzeć i historii pradziadka w pełnej wersji wysłuchać.

Nie ukrywam, że do stolicy wracałem niechętnie, ale mus, to mus (żona moja dzwoniła, że na zakupy czas jechać, więc sami rozumiecie). Około 19 byłem już w domu. Niespecjalnie nawet zmęczony. Zdążyłem jeszcze po bułki i mleko skoczyć. Na "TransForzerze" oczywiście! ■



Bez kompleksów

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Suzuki Celerio to typowo miejskie auto, ale w tym przypadku nie musimy mieć kompleksów z powodu posiadania małego samochodu. Ochów i achów na temat tego auta nie będzie, bo nie o design i o najnowsze zdobycze technologiczne chodziło konstruktorom tego samochodu. Miało być funkcjonalnie, praktycznie i tanio. I sprawdziło się.



Celerio to auto trochę nijakie stylistycznie, bez szaleństw i ekstrawagancji. Ma sylwetkę typowego miejskiego auta. Jest uniwersalne, nie budzi kontrowersji i starzeć się będzie bardzo powoli. Urozmaicenie stanowią

liczne przetłoczenia nadwozia, które podkreślają linie małego Suzuki. Twarz Celerio wygląda nieźle i można mieć wrażenie, że się uśmiecha: duże lampy ze zintegrowanymi kierunkowskazami i światłami do jazdy dziennej przedzielono



dużym wlotem powietrza, a poniżej w zderzaku zainstalowano niewielkie lampy świateł przeciwmgielnych. Z tyłu samochód jest nieco kanciasty zgodnie z tendencjami samochodowej mody.

Sporej wielkości lampy tylne sprawiają, że małe Suzuki jest dobrze widoczne dla innych użytkowników dróg. Wdzięku autu dodaje niewielki spojler umieszczony nad tylną szybą. Całość →→





mierzy: 3600 mm długości, 1600 mm szerokości i 1540 mm wysokości przy rozstawie osi mierzącym 2425 mm.

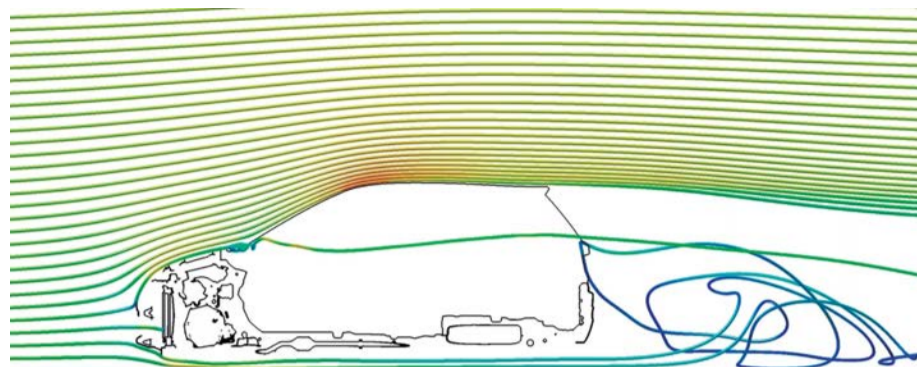
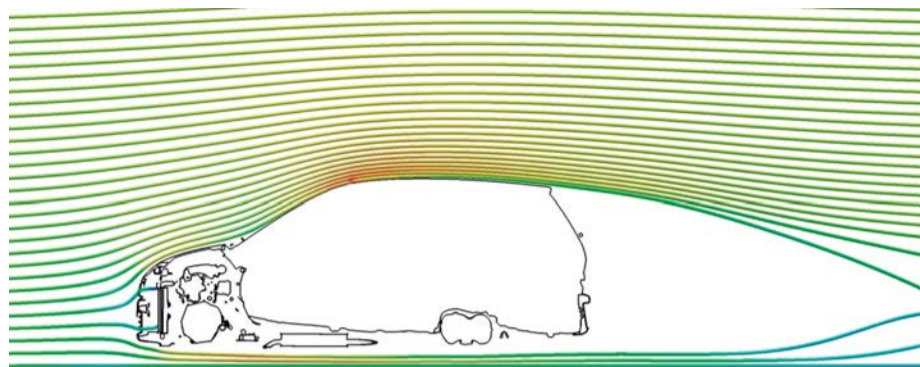
We wnętrzu Celerio jest przestronnie i funkcjonalne. Sporo miejsca nad głową, z tyłu tylko mali pasażerowie np. dzieci nie będą narzekać na brak przestrzeni. Ale jak na tak mały samochód jest zadziwiająco dużo miejsca. Duże przeszklone powierzchnie zapewniają bardzo dobrą widoczność i dobrze doświetlają wnętrze. Plastik i inne materiały, którymi wykończono wnętrze auta nie urzekają urodą i kolorystyką, ale sprawiają wrażenie starannie dobranych. Podwyższenie fotela kierowcy, (wielu narzeka, że w małym samochodzie siedzi się jak na krześle) nam się podoba, bo zapewnia lepszą widoczność. Niewątpliwą zaletą są szeroko otwierające się drzwi, co ułatwia wsiadanie i wysiadanie. Bagażnik jest całkiem spory, w razie naprawdę dużych zakupów można go powiększyć składając dzieloną tylną kanapę. Niewiele jak na rodzinny wyjazd na wakacje, ale wystarczająco na weekendowy wypad. Na desce rozdzielczej znajdują się zegary i ciekłokrystaliczny wyświetlacz. Jest duży

prędkościomierz, niewielki obrotomierz i niewielki ekran komputera pokładowego. Wskaźnik poziomu paliwa w formie kropek. Niezbyt praktyczne i wygodne są bolce przy zegarach służące do sterowania komputerem. Nie ma natomiast wskaźnika temperatury cieczy chłodzącej. O ile fotele zaskakują wygodą i możliwością regulacji, o tyle plastikowa kierownica ma jedynie pionową regulację i nie pozwala ustalić optymalnego miejsca dla kierowcy.

Suzuki Celerio posiada tylko jedną jednostkę napędową i tu przegrywa z konkurencją, która ma znacznie bogatsza ofertę. Silnik pod maską Celerio to litrowy benzyniak o mocy 68 KM. Za

Suzuki Celerio 1,0 Premium

Pojemność silnika	998 cm ³
Moc maksymalna	68 KM przy 6000 obr./min.
Moment obrotowy	90 Nm przy 3500 obr./min.
Prędkość maksymalna	155 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	13,5 s
Skrzynia biegów	manualna 5-biegowa
Zużycie paliwa (wg. producenta)	4,3 l
Pojemność bagażnika	254 l / 726 l



przeniesienie napędu na koła odpowiada 5-biegowa przekładnia manualna. Podczas jazdy jest cicho i bez zbędnych wibracji. Dynamika małego Suzuki nie zachwyca, podobnie zresztą jak elastyczność, ale rzadkie wizyty na stacji benzynowej mogą to wynagrodzić. Na trasie, przy silnym wietrze zużyliśmy około 4,8 l/100 km. W mieście, w korkach było to już prawie 5,8 l/100 km. Duży plus to manewrowanie tym autem w mieście. Poza miastem auto podskakuje na poprzecznych nierównościach, ale taki już urok aut miejskich. Poza tym kolumny MacPhersona z przodu i belka skrętna z tyłu to bardzo proste rozwiązanie

i sprawia, że każda nierówność nawierzchni jest mocno odczuwalna. W „naszym” aucie znalazły się takie gadżety jak klimatyzacja, radio, Bluetooth czy nawet dzielona tylna kanapa.

Celerio to następca małego Alto i Splasha - zadebiutował cichutko w 2014 roku. Celerio w porównaniu z konkurentami (Skoda Citigo, Hyundai i10 i Space Star) kusi nie tylko funkcjonalnym, dobrze zorganizowanym, przestronnym wnętrzem, ale również nieźle spisuje się podczas jazdy. Tylko proszę nie wmawiać kobietom, że to auto w sam raz dla nich. To auto dla każdego, idealne na przeczekanie domowego, finansowego kryzysu. ■



Wirtualny

XIII Supertest Ekonomii

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: AKDP

Od 2004 roku Auto Klub Dziennikarzy Polskich organizował Supertest Ekonomii, czyli sprawdzian zużycia paliwa w warunkach rzeczywistego ruchu, na ogół na uczęszczanych turystycznie trasach.

J eździliśmy między innymi ze stolicy na Mazury, nad morze, po drogach centralnej Polski a także na wschód, w kierunku Lublina a w minionym roku do Białowieży. Dystans od 300 do 500 km drogami o różnym standardzie, od wojewódzkich przez krajowe po ekspresowe i autostrady. W pierwszych imprezach zostawialiśmy kierowcom decyzję o wyborze prędkości, z czasem wprowadziliśmy limitowany czas przejazdu, uwzględniający istniejące ograniczenia prędkości, z niewielkim marginesem spóźnień. Zależało nam, by jazda odbywała się zgodnie z obowiązującymi przepisami i nie odbiegała zbyt od rzeczywistości. W klasyfikacji generalnej (koszt paliwa na 100km) siedmiokrotnie zwyciężały auta napędzane silnikami wysokoprężnymi, czterokrotnie zasilane gazem ziemnym a raz triumfował samochód hybrydowy.

Nie jesteśmy przesadni ale tegoroczny – XIII – Supertest Ekonomii postanowiliśmy przeprowadzić wirtualnie. Z dwóch powodów. Pierwszy – zawirowania na rynku paliw i znaczne

spadki cen wytrąciły nam z ręki najważniejszy argument, najbardziej przemawiający do wyobraźni – pieniądze. Zdarzyło się w nastoletniej historii Supertestów, że cena benzyny i oleju napędowego ocierała się o 6 zł za litr a tymczasem na początku tego roku spadła poniżej 4 zł. Czyli za te same pieniądze można było kupić o połowę więcej paliwa, a finansowy wymiar ekonomicznej i ekologicznej jazdy zmalał i już nie przekonywał (zachęcał) do stosowania takiego sposobu prowadzenia samochodu. Po drugie- postanowiliśmy spojrzeć na sprawę nieco inaczej, porównać koszt i czas przejazdu na wakacyjnej trasie „od drzwi do drzwi” różnymi środkami lokomocji. Przyjęliśmy następujące założenia:





- najpopularniejszy kierunek letnich wyjazdów – morze,
- wyjeżdża typowa polska rodzina, czyli 2+1,
- start: Warszawa, Foksal 3 (siedziba AKDP)
- cel: Jastarnia (ośrodek wczasowy, kwatera prywatna, kemping)
- środki lokomocji do wyboru: samochód osobowy (benzyna, diesel, hybryda, CNG), pociąg, autobus, samolot.

Na potrzeby wirtualnego SE wyliczyliśmy średnie zużycie paliwa aut, które zwyciężały w dotychczasowych imprezach w klasach samochodów z silnikami wysokoprężnymi, benzynowymi, na gaz ziemny i hybryd. I tak średnie spalanie wśród zwycięskich diesli wyniosło 3,12 l/100 km, a wśród aut benzynowych było o połowę wyż-



sze - 4,75 l/100km. Pomędzy tymi wartościami – 3,71 l/100 km- uplasowało się uśrednione (4 starty) spalanie w hybrydowych Toyotach Prius i Yaris, natomiast luksusowe, dysponujące potężniejszymi jednostkami napędowymi, również hybrydowe Infiniti, potrzebowały średnio 6,26 l/100km. Z kolei zwycięskie samochody osobowe na gaz ziemny średnio zużywały 3.66 m³ zdecydowanie tańszego paliwa na pokonanie 100 km.

W następnej kolejności wybieramy trasę. Wpi-



sujemy w wyszukiwarce internetowej dane dotyczące podróży i od razu wiemy, że w najkrótszym wariantcie, drogą krajową nr.7 i S7, przez Płońsk, Ostródę i Elbląg, będziemy mieli do przejechania 429 km, bez dodatkowych kosztów w postaci myta. Jeśli nie napotkamy na korki i bez przerw w podróży, mamy szansę dojechać w 5 godzin i 39 minut. W pozostałych dwóch, dłuższych wariantach, i droższych bo z opłatami autostradowymi, mamy szansę zaoszczędzić na czasie mniej więcej godzinę. Pokonanie 432 km z Warszawy do Jastarni przez Płońsk a następnie DK10 do Torunia i dalej A1 do Gdańska może potrwać 4 godziny i 39 minut. Przejazd 497 →→

km, głównie autostradami A2 i A1 daje szansę dojechać jeszcze o 17 minut wcześniej. Jeśli nie będzie korków. Zakładamy zarazem, że jedziemy w zgodzie z przepisami i respektujemy istniejące ograniczenia prędkości. Doświadczenia z kilku testów, podczas których jeździliśmy drogami z wyższą prędkością, są jednoznaczne: szybsza jazda zawsze zwiększa spalanie. Według danych Polskiej Izby Paliw Płynnych średnie ceny w końcu pierwszej dekady lipca wynosiły: 4,21 za litr oleju napędowego i 4,46 za litr benzyny 95 oktanowej. PGNiG ustaliło od 6 lipca cenę metra sześciennego gazu ziemnego na 3.29. I właśnie podróż autem spalającym sprężony gaz ziemny wychodzi najtaniej, koszt przejechania 100 km to 12.04 zł. Jazda dieslem jest o mniej więcej złotówkę droższa - 13.13 zł a koszt przejechania wirtualnych 100 km samochodem benzynowym wzrasta już do 21 zł i 19 gr. Gdy-



byśmy wybrali do jazdy naszą wirtualną Toyotę z napędem benzynowo-elektrycznym, to koszt przejazdu 100 km wyniósłby 16zł i 54 gr a decyzja o wyborze luksusowego i komfortowego Infiniti pociągnęłaby za sobą konieczność wydania 27 zł i 90 gr na pokonanie każdych 100 km naszej





wyprawy. Policzmy więc łączne koszty przejazdu różnymi autami i trasami. W przypadku samochodu zasilanego gazem ziemnym koszt ten wyniesie od 52 zł przy jeździe DK7 i wzrośnie do prawie 80 zł, po dodaniu 27 zł i 90 gr opłaty za autostradę na odcinku od węzła Lubicz do Gdań-

ska przy drugim wariantcie trasy oraz do 90 zł przy jeździe najdłuższą trasą, prawie w całości autostradową. Jazda naszym wirtualnym dieslem będzie o 5 zł droższa, natomiast przejazd autem benzynowym będzie kosztował odpowiednio 90, 118 i 135 zł. Pokonanie trasy Warszawa – Jastarnia wirtualną hybrydą Toyoty będzie tańsze o blisko o 20 zł niż w przypadku samochodu benzynowego a dysponującą sportowymi osiąganiami hybrydą Infiniti o mniej więcej 30 zł droższe. W tym ostatnim przypadku trzeba liczyć się z wydaniem 120 zł na paliwo przy wyborze DK nr 7, 148 przy wariantcie częściowo autostradowym i blisko 170 za jazdę autostradami A2 i A1. Decydując się na samochód mamy komfort w postaci jazdy od drzwi domu do drzwi obiektu, w którym spędzimy urlop nad morzem, podróż powinna potrwać od około 4 i pół do 6 godzin. Jazda w piątkowe i niedzielne popołudnia, kiedy dochodzi ruch weekendowy, w zasadzie gwarantuje nam napotkanie korków. Na trasie przez Ostródę i Elbląg, przy większym natężeniu ruchu, zapewne utkniemy w korkach tworzących się na kilkudziesięciu kilometrach modernizowanego do standardu drogi ekspresowej warmińsko-pomorskiego odcinka →→





„siódemki” a na autostradzie A1 w sąsiedztwie punktów poboru opłat. Takich atrakcji możemy sobie oszczędzić wybierając na środek transportu kolej lub samolot, ale musimy wziąć pod uwagę konieczność dotarcia z domu na dworzec czy lotnisko, a potem z dworca czy lotniska do miejsca w którym będziemy spędzać urlop. A to oznacza dodatkowe koszty i czas. O ile sam lot samolotem z Warszawy do Gdańska trwa niespełna godzinę, to przecież musimy zameldować się na lotnisku co najmniej godzinę wcześniej, a potem poczekać na bagaże. W sumie robią się co najmniej 2 godziny. Jeśli dodamy do tego dojazd z domu na lotnisko (Modlin – godzina, Okęcie 30 minut), a potem z portu lotniczego im. Lecha Wałęsy do Jastarni (w najlepszym wypadku godzina), to okazuje się, że samolotem nie będziemy wcześniej niż samochodem. Po prostu w przypadku stosunkowo krótkich tras, poniżej 500 km, samolot nie zapewnia szybszego osiągnięcia celu podróży ale na pewno jest droższy. Cena biletu znacznie różni się w zależności od przewoźnika. Ryanair życzy sobie za przelot na trasie Modlin – Gdańsk i powrót od około 90 złotych wzwyż. Znalazłem co prawda ofertę za 28 zł w obie strony, ale wylot byłby w sobotę 30 lipca późnym wieczorem z lądowaniem w Gdańsku około 22.30. Ponadto powrót byłby 11 sierp-

nia z wylotem o 6.30. Tanio ale wyłącznie w terminach podyktowanych przez przewoźnika. Już chociażby koszty dojazdu z i na lotnisko w Gdańsku zapewne podwoiłyby wydatki na lot. Z kolei bilet na samolot LOT-u jest znacznie droższy, w zasadzie od 400 zł, ale lecimy z Okęcia i nie powinniśmy mieć problemów z przewiezieniem wakacyjnego ekwipunku, co w przypadku skorzystania z usług taniej linii może generować dodatkowe koszty. Biorąc pod uwagę, że potrzebujemy 3 bilety, musimy założyć, że na sam lot wydamy

od 300 do 1200 złotych. A do tego trzeba przecież doliczyć koszty dojazdów na i z lotniska, co da kolejne kilkadziesiąt złotych. Nawet biorąc pod uwagę, że to koszt biletów w obie strony, to za takie pieniądze samochodem możemy jeździć na tej trasie na wakacje przez najbliższych kilka lat. I na pewno w ciągu tych kilku lat nie nadźwigramy się walizek jak w czasie tej jednej podróży lotniczej. Zdecydowanie bardziej konkurencyjne wydają się kolej i autobus. PKP oferuje dwa bezpośrednie połączenia z Warszawy do Jastarni w ciągu doby. Jeśli ktoś lubi podróżować nocą to może wybrać sobie pociąg TLK, który wyjeżdża z Warszawy Centralnej o 22 i po 10 godzinach jazdy wysiadzie na dworcu w Jastarni. Długo, ale w miarę tanio, bo za 75 zł w wagonie 2 klasy i za 98 zł w pierwszej klasie. Dwa razy krócej jedzie



na tej trasie pociąg Intercity, wyjazd o 7.16 a przyjazd o 12.15, ale trzeba zapłacić znacznie więcej, bilet w drugiej klasie kosztuje 135 zł a w pierwszej 189 zł. Bardzo atrakcyjna jest wakacyjna oferta Kolei Mazowieckich. Pociąg „Słoneczny” kursuje codziennie i można nim za 45 złotych dojechać do Gdyni. Seniorzy i młodzież płacą za bilet 29,25 zł a posiadacze legitymacji szkolnych i studenckich jeszcze taniej. Pociąg rusza z Warszawy Zachodniej o 7.46 i na stacji Gdynia Główna jest o 12.02. Stamtąd można dojechać do Jastarni w ciągu mniej więcej półtorej godziny koleją za 15 zł, a autobusem za 12-14 zł w zależności od przewoźnika. Firmy autobusowe mocno rywalizują z koleją. PKS Mława (grupa Mobilis) proponuje przejazd z Warszawy Zachodniej do Jastarni w 7 godzin i 55 minut za 76 złotych. Za 68 zł możemy tę trasę przejechać



w nieco ponad 8 godzin, z przesiadką w Pucku, korzystając z usług PKS „Polonus”. Podobnie, z przesiadką w Gdańsku, możemy pojechać korzystając z Polskiego Busa którym za 54 złote, w 4,5 godziny pokonamy trasę z przystanku Warszawa Metro Młociny na dworzec autobusowy w Gdańsku. Jednak najtańszą i najszybszą ofertę znalazłem w jednej z wyszukiwarek połączeń, która zaproponowała skorzystanie z platformy BlaBlaCar za nieco ponad 50 zł, informując zarazem, że podróż potrwa tylko 3 godziny i 35 minut, czyli średnio 140 km/h. Z tej propozycji na pewno nie skorzystałbym.

Reasumując. W przypadku krajowych wyjazdów wakacyjnych samochód osobowy dystansuje wszystkich ewentualnych konkurentów. Tak pod względem kosztów, czasu jak i wygody podróżowania. ■



Urbaniak (nieco) odpuścił

OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KLR - DOMINIK KALAMUS

Po sześciu wyścigach KIA LOTOS Race w tym sezonie i po sześciu wygranych Karola Urbaniaka nareszcie doczekaliśmy się nowych kierowców na najwyższym stopniu podium.



W dwóch wyścigach rozegranych na niemieckim Lausitzringu ze zwycięstw cieszyli się Albert Legutko i Jan Antoszewski. Urbaniak pokazał jednak, że nie stracił formy za każdym razem także meldując się w pierwszej trójce na mecie.

Pierwszy wyścig odbył się generalnie na suchym torze, ale gdzieś pozostały jeszcze mokre fragmenty po poran-

nym deszczu. W każdym razie mechanicy nie musieli nerwowo, w ostatniej chwili, zmieniać opon czy ustawień samochodów.

Gdy zgasły czerwone światła, z pierwszej linii idealnie ruszyli Albert Legutko i Paweł Wysmyk, którzy w takiej kolejności wjechali w pierwszy zakręt. Urbaniak, ruszający z 5. pozycji, za jednym zamachem wyprzedził Kamila Serafina oraz Jana

Antoszewskiego i błyskawicznie awansował na 3. miejsce. Do połowy stawki przez pierwszy zakręt zawodnicy przejechali gęsiego i bez problemów. Ta sztuka nie udała się jedynie Bartoszowi Paziewskiemu, ruszającemu do wyścigu z 9. pola startowego. Jego Picanto, uderzone przez samochód Przemysława Pytlaka, wykonało efektowny piruet, ale pozostało na torze. 14-latek – najmłodszy zawodnik



w stawce – momentalnie wrócił do jazdy i dołączył do peletonu na 15. pozycji. Już po wyścigu, na podstawie zarejestrowanych on-boardów, sędziowie uznali, że kontakt obydwu aut był niepotrzebny i można go był uniknąć, dlatego Pytlak został ukarany doliczeniem 25 karnych sekund do czasu wyścigu.

Na początku trzeciego okrążenia Katarzyna Sakowska

zbyt mocno opóźniła hamowanie przed pierwszym zakrętem i uderzyła w tył Picanto prowadzonego przez Marcina Ganowskiego. On pojechał dalej, ona – niestety – zatrzymała samochód na trawie i nie ukończyła wyścigu.

Podczas gdy Legutko powoli, ale systematycznie odjeżdżał rywalom, za jego plecami aż pięciu zawodników walczyło

o pozycję numer 2. Tej grupie przewodził Paweł Wyszmyk, tuż za nim jechali Karol Urbaniak, Jan Antoszewski, Kamil Serafin i Damian Litwinowicz. Niestety, w połowie wyścigu doszło do groźnie wyglądającego wypadku, w wyniku którego Picanto Bartosza Paziewskiego zatrzymało się na lewym boku. Na tor natychmiast wyjechał samochód bezpieczeństwa, auto pomocy technicznej oraz karetka pogotowia. Na szczęście, ten ostatni pojazd okazał się zbędny, ale już do mety zawodnicy podążali sznurem za safety-carem i nie mieli już możliwości próby zmiany swej pozycji w stawce.

(Krzysztof Tobiasz, szef ekipy obsługującej samochód Bartosza Paziewskiego, która już raz podczas tego weekendu – po dachowaniu w czasie piątkowych treningów – odbudowywała Picanto z numerem 88, podjął wyzwanie i bez wahania przystąpił do kolejnej odbudowy zniszczonego auta. Udało się →→



i 14-latek mógł wystartować w drugim wyścigu).

Zgodnie z zapowiedziami meteorologów tuż przed startem drugiego wyścigu zaczął padać deszcz i dyrektor zawodów zarządził lotny start. Świetnie ten manewr wykonał Urbaniak, który ruszając z czwartego miejsca, po pierwszym okrążeniu był już liderem. Ale wspaniałe umiejętności jazdy na mokrej nawierzchni pokazał też 15-letni Jan Antoszewski, który nie dość, że dogonił Urbaniaka, to w pewnym momencie skutecznie go zaatakował. Broniący mistrzowskiego tytułu Urbaniak nie podjął wyzwania i nie starał się odzyskać prowadzenia, bardziej dbając o utrzymanie pewnego drugiego miejsca. Jako trzeci linię mety minął Damian Litwinowicz, tuż za nim Albert Legutko.

Bardzo cieszę się z wygranej w pierwszym wyścigu, ale żałuję, że nie cisnąłem bardziej w drugim – powiedział po zawodach



Albert Legutko. Mogłem ukończyć ten wyścig na podium, ale za późno wziąłem się do roboty.

Świetnie czuję się na mokrej nawierzchni, co wcześniej niejednokrotnie udowodniłem w kartingu – skomentował swoją jazdę Antoszewski. Teraz miałem okazję wykazać się również za kierownicą Kia Picanto. Od początku wiedziałem, że mam szansę dogonić Karola, ale nie myślałem, że odjadę mu aż tak

daleko. On już się chyba nie ścigał i chciał bezpiecznie ukończyć wyścig.

Plan na ten weekend został wykonany – podsumował Urbaniak. Zdobyłem sporo punktów i o to chodziło. Fakt, że nie wygrałem żadnego wyścigu nie jest istotny. Wciąż prowadzę w tym najważniejszym – o tytuł Mistrza Polski Kia Picanto 2016. To liczy się najbardziej.



Klasyfikacja KIA LOTOS RACE:

1. Urbaniak 571 pkt,
2. Legutko 523 pkt,
3. Wysmyk 469 pkt,
4. Litwinowicz 457 pkt,
5. Serafin 434 pkt.





POWER FACTORY.



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



-Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/



KOCIE SPRAWY

Znani są jako Koty. To niejako oczywiste, bo Michał „Kocur” Kotkowski od czasów szkolnych był kotem. Zuzanna Gawor-Kotkowska w naturalny sposób stała się kocicą. On – inżynier mechatronik. Ona – marketingowiec. Wymyślili Mad Cat’s Garage i wspólnie realizują ten projekt. Z Kocurem i Zuzą o kocich sprawach rozmawia Mirosław Rutkowski

iAuto: Czy lubicie koty?

Zuza: Tak. Mamy dwa.

Kocur: Ale ja wolę psy. Psy są wdzięczniejsze.

Zuza: I bardziej interaktywne.

Kocur: Tak.

Koty mają charakter?

Zuza: Koty chodzą własnymi drogami.

Kocur: To prawda.

Zuza: Tak jak my. My jesteśmy bardziej koty, niż psy.

Kocur: Wbrew wszystkim. Rozumiemy polecenia w 17 językach, ale mamy je gdzieś. Jak to koty... Trochę z wybieraniem własnej drogi tak właśnie jest.

Zuza: Żyjemy po swojemu. Jak ktoś chce nam coś narzucać, a my nie chcemy, lub nie lubimy tego robić, to po prostu tego nie robimy.

Koty w starożytnym Egipcie były otoczone szczególną czcią. Czujecie tę kocią magię?

Zuza: Na pewno nie czujemy się jak bogowie, ale jest trochę magii w tym, co robimy, w tym naszym ściganiu. Jest w tym jakiś wymiar trochę... jak by to określić... ponadrzeczywisty. Jak jesteśmy w tamtym świecie, to reszta świata nie istnieje, jesteśmy oderwani od rzeczywistości. Trochę magii jest w tym, jak splotły się nasze losy, trzy miesiące – zaręczyny, kolejne trzy miesiące – ślub, minęło osiem lat i nic się nie zmienia, magiczna chwila trwa.

Kocur: Coraz lepiej.

Czy oboje macie takie kocie charaktery, czy może przyciągacie się na zasadzie przeciwieństw?

Kocur: Ja generalnie lubię zwierzęta. Nasze koty czasem są aspołeczne, czasem prospołeczne, a pies jest zawsze prospołeczny...

Zuza: Uśmiechnięty.

Kocur: Uśmiechnięty, i pasuje do mojego charakteru. Ja jestem otwarty na ludzi...

Ta otwartość nie była czasem bolesna?

Kocur: Na pewno, wielokrotnie. To jest tak, że jak ktoś ma miękkie serce, to musi mieć twarde co innego, ale ja zawsze otwieram się na ludzi. Mam do tego takie podejście, że każdemu trzeba dać szansę. Zdarza się tak, że na drugą szansę już sobie ktoś nie zasłuży i jak już sobie u mnie przechlapie, to definitywnie. Ale trzeba się bardzo postarać, bo ja dużo potrafię zrozumieć. Wiem, że trzeba ludziom pomagać i jeżeli można coś dobrego zrobić, to trzeba to robić. Nawet jeśli czasem okazuje się, że można na tym stracić.

Warto kochać ludzi, warto pomagać, chociaż każdy dobry uczynek będzie przykładowo ukarany?

Kocur: Tak, właśnie tak.

Zuza: Nie można zakładać, że jeśli komuś się pomogło i ten ktoś zrobił nam krzywdę, to kolejna osoba też tak zrobi. Za każdym razem jest to nowa karta, każdy człowiek ma nasze zaufanie. Nie zakładamy, że nas zawiedzie, nie można zakładać złych intencji. To, co się złego zdarzyło w przeszłości, oddzielamy grubą krechę...

Kocur: ...tak, i robimy swoje. Dlatego wokół nas jest dużo osób i to grono zaufane jest coraz większe, i jest to fundament naszej grupy, naszych przyjaciół. A inni, którym pomagamy przychodzą i odchodzą, oni czegoś się nauczyli, my czegoś od nich.



Czy dobrze powraca?

Zuza: W naszym przypadku tak, to się sprawdza.

Kocur: Tak, raczej tak...

A zło?

Zuza: Staramy się tego nie robić, więc nie mamy doświadczenia...

Kocur: Na pewno zło, które nas dotyka boli, bo często jest tak, że człowiek się zaangażuje, daje bardzo dużo siebie, a ktoś tego nie zauważa, tak zwyczajnie po ludzku, nie dostrzega, że ktoś ma swój czas, swoje życie i część życia oddaje. Chodzi o ten czas, w którym można robić mnóstwo innych rzeczy, czy zając się rodziną... I nie chodzi o pieniądze, bo to jest sprawa kompletnie drugorzędna.

Tyle że bez pieniędzy nie da się zaspokoić potrzeb bytowych, nie mówiąc o marzeniach. →→



Kocur: To prawda. Ja od małego, a nie miałem łatwego dzieciństwa, wiedziałem, że muszę być zdeterminowany, żeby coś osiągnąć. Od samego początku, od szkoły, od liceum, wiedziałem, co chcę robić, jak chcę robić i uparcie, z morderczą determinacją to realizowałem. Zacząłem pracę zawodową od 2 roku studiów i od tamtej pory nie przerwałem pracy. Zrobiłem studia, rezygnowałem z wycieczek, wakacji, imprez, zabawy na rzecz tego doświadczenia, które mam dzisiaj, które mi daje ogromny handicap. I teraz mogę realizować swoje marzenia.

Czy jest tak, że im większe doświadczenie i wiedza, tym większa świadomość niewiedzy?

Kocur: Tak, absolutnie, ja też mam tę świadomość. Coraz większą zresztą.

Życie jakby w dwóch światach...

Zuza: ...Tak...

... jednym jest pasja samochodowa, drugim codzienność, praca zawodowa. Nie ma między nimi konfliktu, sprzeczności?

Zuza: Nie, bo wszystko, co robimy staramy się robić dobrze. Najlepiej, jak potrafimy. Jesteśmy pasjonatami samochodów, ale mamy też inne pasje. Moją pasją jest marketing, pasją Kota jest inżynieria, generalnie obliczenia...



Kocur: ...może nie jest to pasja, ale lubię to robić i robię to najlepiej, jak potrafię. Ja bym powiedział inaczej, że nam się to hobby i pasja z pracą nie tyle kłóci, co pomaga. Bo Zuzia będąc naprawdę dobrym i doświadczonym marketingowcem, wie, jak zespół wypromować, jak zrobić, żeby wszystko

wyglądało super, żeby zespół przyciągał uwagę ludzi. Jej doświadczenie zawodowe sprawia, że mamy takie efekty. To jest pokłosie pracy zawodowej, którą lubi. Ja z kolei, jako inżynier, nie muszę polegać na firmach, bo sam zaprojektuję pewne komponenty do samochodu, wykonam je, wiem, jak i z czego mam to zrobić, wiem, jak to sprawdzić. Rozumiem, jak samochód działa, więc na przykład układy dolotowe sam projektuję, sam przeliczam i to ma wymierne efekty. Wiedza i doświadczenie pomaga, kiedy realizujemy marzenia i w pracy zawodowej.

Zuza: Nie ma sprzeczności, te obszary się wzajemnie przenikają i nie ma między nimi granicy.

Macie swoje cele, do których dążycie? Co chcecie osiągnąć?

Zuza: Generalnie zespołowym celem, który chcieliśmy osiągnąć było pojechanie Barbórki. I to mamy, wcześniej niż oczekiwaliśmy. Kuba (Kosiński – red.) pojedzie, aby się pokazać, a nie z czasem mierzonym, to jest nasz wspólny sukces. Każdy w zespole ma swoje miejsce i Kuba jest trzonem zespołu, taką naszą podporą, trenerem...

Kocur: Tak, Kuba bardzo dużo obowiązków zdjął z moich barków, dopóki go nie było to ja musiałem budować auta i mieć wyniki.

Zuza: I jeszcze uczyć resztę zespołu...

Kocur: To nie zawsze wychodziło, bo jak do późnej nocy siedziałem w garażu, to potem bardzo trudne było robienie wyników, a teraz on wymiata.

Zuza: Drugim naszym celem strategicznym jest pozyskanie sponsorów, aby pokryć w całości koszty startów zespołu. To już się dzieje, sponsorów mamy i już jesteśmy blisko osiągnięcia tego celu. Kuba zrobił wynik i jego start w Barbórcie mnie, jako zajmującej się marketingiem, bardzo pomoże, bo nasz produkt jest teraz bardziej wartościowy. Chcemy, aby coraz więcej ludzi wiedziało, że mogą do nas przyjść czy po konsultacje, czy po pomoc. Temu służy nasz blog, fanpage na Facebooku i bardzo wiele różnych działań. Zamysły projektu Mad Cat's Garage są dwa; jeden to udział naszej drużyny w rajdach także i po to, aby pokazać, że się da, że nie trzeba mieć zawodu „synek tatusia” i przy ograniczonym budżecie jeździć i wygrywać...

...Albo się bawić...

Zuza: Albo się bawić. Ale zawsze się jedzie po wynik, również w zabawie.



Kocur: Jest też i druga strona medalu. Ludzka natura jest wątpiąca i gdybyśmy nie jeździli rajdów...

Zuza: ...nie dawalibyśmy przykładu.

Kocur: Tak. Kiedy w mistrzostwach Okręgu się liczymy, to ludzie wierzą, że można. Jesteśmy wiarygodni.

Zuza: I jeszcze to, że Mad Cat's nie jest i nigdy nie będzie komercyjny. Nie będziemy brali kasy za to, że komuś pomagamy, nigdy nie będzie to firma w sensie warsztatowym, pod kątem reklamy owszem, tak. Robimy to wszystko po to, aby ci ludzie, którzy teraz do nas przychodzą, nie musieli przechodzić tak ciężkiej drogi, jak my. My musieliśmy sobie wszystko wydrapać.

No właśnie, wydrapać... Jak zaczynaliście?

Zuza: Początek to był szereg porażek. Zaczęliśmy od budowy samochodu, który był poza naszym zasięgiem finansowym, To było auto do driftingu, nie byliśmy w stanie zbudować takiego auta z budżetem, jaki mieliśmy.

Trochę dziwna dyscyplina, na pewno to jest sport?

Zuza: Drifting jest sportem...

Kocur: Trochę popisów, dużo techniki jazdy, trochę jak łyżwiarstwo figurowe...

Zuza: ...ale łyżwiarstwo figurowe też jest sportem. Wymaga... wielkiej fantazji. Chcieliśmy od tego zacząć, ale to był błąd. Samochód się budował, dwa lata nie jeździliśmy...

Kocur: I to był nasz największy błąd jeśli idzie o filozofię działania. Przede wszystkim trzeba jeździć. Nie budować, jeździć, najpierw inwestować w siebie. Bo marny kierowca znakomitym samochodem nie pojedzie, a dobry kierowca i marnym samochodem potrafi zrobić cuda.

Gdzie auto do driftu, a gdzie rajdy?

Zuza: W pewnym momencie pojawiła się nowa możliwość. Kiedy wymieniliśmy samochód dla Kota na lepszy, została Honda i ja nie chciałam jej sprzedawać. Zawsze chciałam jeździć w rajdach, i postanowiliśmy wykorzystać okazję. Samochód przygotowaliśmy po tanioci, zrobiliśmy tylko zawieszenie, fotel kubełkowy i pasy, i pojechałam w Pucharze Toru Słomczyn. Kot na to popatrzył z perspektywy widza i mechanika...

Kocur: ...tak, żal mi dupę ścisnął...

Zuza: Drugie zawody już pojechał tym swoim driftowozem. Okazało się, że wcale nie jest w tyle, że talent jest i bez przygotowania tym swoim marnym BMW zdołał sporo osiągnąć...

Kocur: Ale już z innym silnikiem. Po trzeciej eksplozji postanowiłem założyć 1,8 i było to najmarniejsze 1,8 jakie mogło być.

Zuza: I zaczęło się odwracanie tego driftowozu do serii. Kolejne koszty, praca.

I jesteście w tym we dwójkę?

Zuza: Jeszcze tak, ale w tym czasie nasze drogi się zeszyły z małym Szayą (Łukasz Szaykowski – red.), który wsiadł do mnie na prawy fotel, żeby mnie poduczyć. Ja wtedy w ogóle o rajdach nie miałam pojęcia, wpadłam na szutry, to zaczęło mnie obracać, nie miałam pojęcia o kontrze, hamowaniu i podstawach szybkiej jazdy. I Szaya też zapragnął powrotu. To szybko pojechaliśmy po samochód dla niego. Kupiliśmy beemkę, okleiliśmy i w kolejnych zawodach była nas już trójka. Potem jeszcze Janek (Rudak – red.), zapytałam go na FB, czy nie chciałby jeździć. Chciałbym, mówi, ale nie mam kasy. Spytałam ile ma? Mówi, że tak z pięć tysięcy.

Kocur: Jabadaba. Też było szczęście, bo kupiliśmy 316 compacta, na zawodowych sprężynach i ze szperą. Święto lasu. I już były cztery auta.

Zuza: I już były cztery auta. Ale drogi nam się rozeszły z Łukaszem. On chciał iść wyżej, zresztą miał licencję, nie był już takim „młodym początkującym” i samodzielnie zaczął realizować swoją pasję. Na jego miejsce wszedł →→



Kotlet (Kuba Koblarski – red.). Znałam go od zawsze, jest to syn przyjaciela mojego brata. Okazało się, że wystartował swoim cywilnym samochodem, miał tylko fajne opony założone. Ale debiut był udany, wysoko w generalce i to go zmotywowało do kolejnych działań. I był z nami w teamie pięć lat. A teraz spiknął się z naszą „córka” i zaczęli wspólne mieszkanie, skończyła się kasa, samochód sprzedał, ale jego BMW zostało w teamie ze zmienionym kolorem. Podobnie z Kubą, sędziowałam zawody w Słomczynie, a on jeździł w cyklu Junior Buggy, czyli w Szayowozach. Potem nasze drogi się rozeszły na ładnych parę lat, niedawno kontakt się odnowił i teraz jest w naszym zespole.

Opowiedzieliście kilka lat...

Zuza: Osiem. To już osiem lat.

Kocur: I po tych latach, w świetle pogodzenia pasji i pracy zawodowej, pewne jest, że doba jest za krótka. Jedyny feler to właśnie brak czasu. Nigdy się nie zdarzyło, żeby wszystko było bez problemów. Remonty skrzyń, remonty silników, zawiesznień, to zawsze wyskakuje niespodziewanie. Szczęśliwie mam dobrego pracodawcę i w sytuacji krytycznej mogę dzień wolny wziąć i ogarnąć temat serwisu. 13, 14 godzin w warsztacie i na zawody zawsze auta są gotowe.

Wasza definicja szczęścia...

Zuza: Moim szczęściem jest Kot.

Kocur: I vice versa.

Zuza: Mogłoby się dziać w moim życiu wszystko, moglibyśmy realizować inne pasje, możemy robić cokolwiek, wszystko się może zepsuć, byleby Kot był. To ja będę szczęśliwa. I aby był zdrowy.

Kocur: Tak, takie wzajemne wsparcie i zdrowie, to najważniejsze.

Pieniądze mogą być, mogą nie być, w razie czegoś się sprzeda rajdówkę i kupi jakąś taną Hondę... Tak naprawdę można zmniejszyć skalę swoich szaleństw, najważniejsze jest wsparcie, wspólnota, i tu się nic nie zmienia.

Z takiego szczęścia mogą być dzieci...

Zuza: A co to przeszkadza?

O to właśnie chciałem zapytać.

Kocur: Logicznie myślący trzylatek może już podawać klucze...





Zuza: O właśnie. Planujemy, jeszcze nie teraz, bo oboje jeszcze mamy parę rzeczy do zrobienia. Ja potrzebuję jakiegoś sukcesu w tym sporcie i chciałabym ten sukces osiągnąć przed. Na wszelki wypadek, bo dziecko stanie się najważniejsze i pewnie na jakiś czas będę musiała się wycofać. Nie sądzę, aby dziecko cokolwiek zamknęło, ja nadal będę się zajmowała marketingiem, nadal będzie cała drużyna, Kot dalej będzie robił to, co robi...

Kocur: Myślę, że zmieni się taki ogólny bilans aktywności, może nie będzie rajdów co dwa tygodnie, tylko co miesiąc lub dwa. Dla mnie po pracy zawsze pozostanie to kręcenie śrubką. Mimo że jest czasem frustrujące jak cholera, to jednak jest odpoczynek psychiczny. Jest mi potrzebny, jeśli dwa, trzy dni czegoś nie porobię, to chodzę chory...

Zespół Mad Cat's Garage to obecnie ośmioro kierowców. Czy planujecie rozwój?

Zuza: Generalnie nie zamkniemy nikomu drzwi przed nosem. Ale to, co jest, to już kres naszych możliwości. Pomimo to zawsze znajdziemy jakąś formę pomocy i współpracy.

Kocur: Z mojej perspektywy to już jest max. Czasem jest ciężko, chociaż kierowcy są coraz bardziej samodzielni, to jednak, żeby wszystko skoordynować nieraz brakuje czasu i sił. Często jest to już ponad moje możliwości, przez to i moje rezultaty są słabsze.

Wy pomagacie, dajecie swój czas, wiedzę, dobrą energię. Co ktoś od siebie musi dać Wam?

Zuza: My nie oczekujemy niczego.

Kocur: To jest trochę tak, jak z karmą. Żeby to wróciło. Ja pomogę tobie, ty pomóż komuś innemu.

Zuza: Tak, na to liczymy. My chcemy ułatwić początkującym ich przygodę ze sportem. A oni potem na zasadzie „podaj dalej” będą pomagali innym.

Kocur: To jest trochę filozoficzne, chodzi o stan umysłu, własne przeżycie, pokorę. I to wszystko procentuje.

To trochę pachnie utopią, ale wychodzi na to, że się sprawdza. Dziękuję za atmosferę tej rozmowy i życzę, aby TO trwało.





ubezpieczenia.pl

Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu **ubezpieczeń komunikacyjnych**.
Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Turystyczne

Wydarzenia i rocznice: lipiec 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zanim tunel aerodynamiczny stał się normą

W poprzednim wydaniu iAuto przypomniałem sylwetkę amerykańskiego architekta, inżyniera i konstruktora Buckminstera Fullera, który pozostawił odrobinę swego talentu także w motoryzacji. Inną niezwykłą postacią, ale z o wiele większym dorobkiem w dziedzinie designu samochodowego był (urodzony 5 listopada 1893 roku w Paryżu) Raymond Loewy. Po latach nazwany został "ojcem streamliningu".

Młody Loewy studiował na Uniwersytecie Paryskim, a dyplom inżyniera uzyskał Ecole de Lanneau (później College Sainte-Barbe). Podczas I wojny światowej służył jako inżynier w szeregach armii francuskiej, a po jej zakończeniu – mając na sobie jedynie mundur oraz 50 dolarów – wyemigrował do USA. Szybko znalazł pracę przy projektowaniu wystaw dla znanych domów handlowych (Macy's czy Saks Fifth Avenue), współpracował także jako ilustrator dla czasopism mody (Vogue, Harper's Bazaar" oraz "Vanity Fair"). W 1929 roku rozpoczął współpracę z Sigmundem Gestetnerem, przemysłowcem produkującym maszyny. Udane projekty Loewy'ego sprawiły, że zaczął rysować linie nadwozi samochodów Hupp Motor Company (produ-

kowali samochody do 1941 roku) i generalnie na długie lata związał się z przemysłem motoryzacyjnym w zakresie designu.

Loewy dożył sędziwego wieku. Zmarł w Monako 14 lipca 1985 roku w wieku 92 lat. Lista jego zawodowych osiągnięć jest naprawdę imponująca. Nie trzymając się specjalnie chronologii – projektował m. in. opakowania dla koncernów Coca-Cola ("wyszczuplił" słynną butelkę), Shell, BP i Exxon (firmowe logo). Spod jego ręki wyszły projekty lokomotyw, lodówki, szczoteczki do zębów,



emblemata Poczty USA, a nawet koszy na śmieci na nowojorskim dworcu kolejowym Pennsylvania Station. W latach 60-tych i 70-tych pełnił funkcję konsultanta rządu amerykańskiego i w tym czasie zaprojektował wnętrze prezydenckiego Air Force One oraz... stacji kosmicznej Skylab.

Ale wróćmy do motoryzacji. Jak wspomniałem wyżej, pierwszym samochodem, który zapro- →→

jektował Loewy był Hupmobile. To był początek lat 30-tych. Linie nadwozia są miękkie, opływowe, łączące się ze sobą, nieco aerodynamiczne – to istota streamlingu (używana jest także nazwa streamlining), czyli odmiany modernizmu, która znalazła swe odbicie także w architekturze. Loewy przez lata konsekwentnie trzymał się i rozwijał ideę streamlingu, która z czasem stała się jego "znakiem firmowym". Sławę przyniosły mu projekty samochodów osobowych realizowane na zamówienie Studebakera – model Champion (1947), Starliner (1953) oraz Avanti (1962). (Studebaker zdobył w Europie większą sławę jako producent ciężarówek, których tysiące trafiły na nasz kontynent w trakcie II wojny światowej w ramach programu Lend Lease). Loewy zaprojektował



także logo oraz autobusy dla firmy Greyhound, czyli największej sieci międzymiastowych połączeń autobusowych w USA.

Nieoczekiwana pomoc stomatologa

A kto słyszał o amerykańskim stomatologu Erście Pfenningu, który położył jakże ważną – wartą 850 dolarów - "cegiełkę" pod fundamentem potęgi koncernu Ford? Przyznam, że sam trafiłem na jego nazwisko przypadkowo. Czymże więc przysłużył się Fordowi i motoryzacji pan Pfenning? Otóż, był pierwszą osobą, która 15 lipca 1903 roku zamówiła i kupiła, w założonym kilka tygodni wcześniej Ford Motor Company, samochód – Model A. Zamówienie zostało zrealizowane w nieco więcej niż tydzień.

Początki Henry'ego Forda w motoryzacji nie były łatwe. Swój pierwszy pojazd – Quadricycle – zbudował w 1896 roku praktycznie w szopie z tyłu domu. Jednocześnie pracował jako szef zespołu inżynierów w Edison Illuminating Company w Detroit, a więc w branży związanej z elektrycznością i oświetleniem. Do 1903 roku dwukrotnie nieskutecznie próbował założyć własną firmę produkującą samochody. Dopiero w połowie tegoż 1903 roku udało mu się namówić grupę kilkunastu inwestorów giełdowych, by wsparli go finansowo.

Jednym z nich był Albert Strelow, który mieszkał przy tej samej ulicy co Ford (Mack Avenue) i wynajął mu budynek tartaku jako halę fabryczną.

Trzeba dużo wyobraźni, by wg współczesnych kryteriów uznać Model A za samochód. Bardziej przypominał on powóz, do którego niewiele lat wcześniej zaprzęgano konie. W dodatku nie miał dachu, mógł przewieźć dwie osoby, a napędzany był dwucylindrowym silnikiem benzynowym o pojemności 1668 ccm o mocy... 8 (ośmiu) KM. I teraz najlepsze... to właśnie ten silnik uznawany był wówczas za największy atut, który



miażdżył konkurencję... W każdym razie Model A (podobno) był stosunkowo prosty w obsłudze, miał dwa biegi (do przodu) i niezłą prędkość maksymalną ok. 48 km/godz.

Doktor Pfenning – już na poważnie – nie uratował Ford Motor Company od bankructwa, ale niewątpliwie jego wpłata była ważna w rozwoju firmy. Oferowany samochód był, jak na tamte lata, całkiem przyzwoity. W każdym razie stał



się on pierwszym oficjalnym nabywcą samochodu tej marki. W ciągu dwóch miesięcy od rozpoczęcia produkcji Ford sprzedał 215 samochodów, a w ciągu 12 miesięcy z wytwórni przy Mack Avenue wyjechało ok. tysiąca sztuk Modelu A. W następnych latach produkcja systematycznie rosła, ale w 1908 roku, kiedy rozpoczęto produkcję Modelu T ruszyła lawina – Fordy zjeżdżały z taśm produkcyjnych w milionach sztuk.

Historia naszej zmyślności...

Trzeci dzisiejszy temat dotyczy urządzenia, które nie cieszy się sympatią kierowców. Można, co prawda, wyszukiwać jego plusy (bo niewielkie, ale są), ale generalnie jak tylko można unikamy jego używania: mowa o parkometrze.

Niestety, mieszkańcy USA (niezależnie od kraju pochodzenia) wymyślili mnóstwo fajnych rzeczy, jak coca-cola, guma do żucia, Disneyland czy prom kosmiczny, ale także wspomniany parkometr. Ten nieszczęsny pomysł narodził się w głowie Carla C. Magee (mam nadzieję, że zupełnie przypadkiem był on także dziennikarzem...), mieszkańca Oklahoma City. Zauważył on, że szybki przyrost ilości samochodów (dostępnych cenowo nie tylko dla bogatych i bardzo bogatych) wiąże się z coraz większymi problemami z możliwością bezproblemowego zaparkowania w centrum miasta, urzędami czy centrami biznesowymi. Rozwiązaniem, na które wpadł Magee, było wprowadzenie opłat za postój...

Pierwszy parkometr na świecie (nazwany Park-O-Meter, czyli w luźnym tłumaczeniu "zaparkuj w odległości metra) pojawił się 16 lipca 1935 roku na skrzyżowaniu 1st Street i Robinson Avenue w Oklahoma City. Choć nie, pilotażowe urządzenie pojawiło się w maju tego roku, i po analizach "za i przeciw" uznano, że jednak "za", co nie znaczy, że mnóstwo obywateli nie było "przeciw". Ich głównym argumentem było to, że już płać specjalny podatek za posiadanie auta. Jednak ich głos nie zdał się na wiele. Pierwsze opłaty wynosiły "nickel an hour" czyli 10

Nickel Meter Stops Overparking

OKLAHOMA CITY is cashing in on its car parking problem by charging all motorists a nickel to park for from 15 minutes up to an hour, depending on location. At each parking space on the curb is a nickel meter. When a nickel is inserted, a clock mechanism raises a red indicator for the allotted time. The traffic policeman, on making the rounds, passes out tickets where no indicator is showing.



In Oklahoma City, motorists pay 5 cents to park. This meter sees that all pay and no one over-parks.



centów za godzinę. Pomysł spodobał się i błyskawicznie rosła ilość parkometrów – na początku lat 40-tych XX wieku w USA było już ponad 140 tysięcy takich urządzeń.

Park-O-Meter numer 1 jest obecnie eksponatem Statehood Gallery of the Oklahoma Historical Society. ■

iauto^{polska}

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołądowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Bentley, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl