

iauto ^{polska}

Numer 51, 8 listopada 2016



Duże zmiany w opodatkowaniu akcyzą samochodów rejestrowanych na obszarze Rzeczypospolitej zapowiedzieli politycy. Podali powody, dla których zmiany zostaną wprowadzone, termin i, co najważniejsze, stawki. Celem ćwiczenia ma być ograniczenie napływu używanych, wiekowych samochodów, im auto starsze, tym większa kwota do zapłacenia. Nowy system akcyzy sprawić ma, że skończy się zaniżanie ceny zakupu samochodu używanego, co ponoć było powszechną praktyką ludzi zajmujących się sprowadzaniem takich pojazdów. Kolejnym motywem tworzenia nowych stawek jest nakłanianie nabywców do tego, aby kupowali samochody możliwie najmłodsze. Dotychczasowe dwie stawki stanowiące procent od kwoty zakupu zastąpiono dwudziestoma ośmioma kwotami powiązаныmi z pojemnością silnika i wiekiem pojazdu. Nowe stawki miały obowiązywać od stycznia 2017. Miały, ale nie wiadomo, czy będą obowiązywały.



W mediach komentowano zamysł jako krzywdzący tych, których stać jedynie na leciwe samochody i nader korzystny dla tych, którzy mogą sobie pozwolić na samochód bardzo drogi. Nie trzeba być nadmiernie biegłym w rachunkach, żeby obliczyć, że samochód sprzedawany dziś za milion złotych, wzbogaca Skarb Państwa o grubo ponad 100 tysięcy złotych, a według nowych stawek ledwie o 12 644 złotych. Natomiast nowy samochód wartości 40 tysięcy może stanąć o 500, a może nawet 800 złotych. Sprowadzona Omega z 2003 roku z silnikiem 3 l obciążona jest stawką 18,6%, czyli około 800 złotych. Od stycznia akcyza miała wynieść 4100 złotych.

To wszystko miało być, dealerzy sprzedający luksusowe auta zacierali ręce, a tu nagle wicepremier powiedział, że podane stawki wcale nie są takie, jakie będą obowiązywały, i że to tylko prace koncepcyjne i konsultacje. I wiadomo tyle, że nic nie wiadomo. To po co całe to zamieszanie?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Zawsze na fali - str. 4

W kierunku luksusu – str. 8



Eksploatacja

Idzie zima – str. 12

Wydarzenia

Mitsubishi i Sztuka – str. 14

Sport

Mad Cat's Garage – str. 18



Relax

Muzyka na pokładzie – str. 16

Copyfihter - str. 20

Kalendarium

Kalendarium - str. 21



VWTiguan 2.0 TDI 150 KM DSG 4Motion



Zawsze na fali

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Bardzo lubię jeździć takimi autami jak Tiguan. Nie za duży, nie za mały, taki SUV w sam raz na wszelkie okazje.

Tiguan 2016 to przede wszystkim doskonały wygląd (mnie bardzo się spodobał) Jest nowoczesny, proporcjonalny, odpowiednio muskularny, z świetną rzeźbą(przetłoczeniami) bocznej linii nadwozia. Wygląda naprawdę atrakcyjnie,

ma doskonałe proporcje i jest dopracowany w najdrobniejszych szczegółach. Odpowiednio poprowadzone linie nadwozia i wnętrza oraz przemyślane oświetlenie podkreślają dynamiczny charakter auta. Sugerują pewność i niezawodność

w każdych warunkach. Dzięki przemyślanym zabiegom stylistycznym, jak np. umieszczenie osłony chłodnicy oraz reflektorów, by razem tworzyły poziomą linię, samochód nabrał niepowtarzalnego wyglądu, który wyróżnia go wśród innych aut.



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/

Wnętrze, jak w innych modelach marki, jest przestronne, jasne, z dużym bagażnikiem o pojemności 615 litrów. Dla kierowcy, który po raz pierwszy wsiada do nowego Tiguan, wszystko jest jasne, każdy szczegół we wnętrzu podporządkowany jest funkcjonalności i komfortowi jazdy. Wiadomo co do czego służy, po prostu intuicyjna obsługa. Wysoko umieszczone fotele ergoActive oraz niższa krawędź bagażnika (z podwójną podłogą), dzięki której łatwiej umieścić w nim ładunek czynią życie kierowcy łatwiejszym.

Nowością są elektroniczne zegary, które dostarczają użytkownikowi Tiguan, wszelkich niezbędnych i potrzebnych w danej chwili informacji. Nowością jest również wysuwany Head-up Display, który dostarcza kierowcy informacji niezbędnych podczas prowadzenia samochodu takich jak prędkość, ograniczenia prędkości, nawigacja itp. W nowym modelu Tiguan znajdziemy również coraz bardziej powszechny system Easy Open and Close, czyli otwieranie i zamykanie bagażnika bez konieczności używania rąk. Klimat wnętrza zadba trzystrefowa klimatyzacja wraz z filtrem antyalergicznym pozwalająca zaprogramować najdogodniejszą temperaturę indywidualnie dla każdego pasażera. Właściciele tego typu aut cenią sobie możliwość holowania przyczepy. Tiguan może holować przyczepę o sporej masie 2500 kg. Manewrowanie ułatwia specjalny system. Reasumując: jest wygodnie i wszystko pod kontrolą. A poza tym każdy detal cechuje niemiecka jakość i dokładność.

Mając do dyspozycji taki samo-



chód warto trochę poszaleć i np. zabrać koleżanki w ciekawy, ale niezbyt trudny teren czyli sprawdzić auto w warunkach offroadowych. Zabawę uprzyjemni wiele systemów, które wspomagają kierowcę poza drogą. Co ciekawe wirtualny kokpit ma także profil offroadowy, opracowany specjalnie dla Tiguan, ze wskaźnikiem kąta skrętu kierownicy i z kompasem.

Na wyświetlaczu centralnym można również obserwować otoczenie wokół auta z wielu kamer – nie strasza nam jest wąska droga czy niewielki mostek. Nowy Tiguan radzi sobie z daleka od asfaltowych dróg, a jego właściwości jezdne można dopasowywać do aktualnych warunków i własnych potrzeb korzystając ze specjalnego pokrętki. System 4MOTION Active Control pozwala na wybranie i dostosowanie odpowiedniego trybu jazdy do panujących warunków, a adaptacyjny system regulacji zawieszenia (DCC – dostępny jako opcja) daje kierowcy możliwość wybrania najlepszego stylu jazdy – wygodnie, za pomocą zwykłego przycisku. Dostępny

za dopłatą progresywny układ kierowniczy zapewnia precyzję i dynamikę prowadzenia, a także zwiększa wygodę manewrowania oraz jazdy z małymi prędkościami. Wszystko sprawdził i auto doskonale sobie radzi i sprawnie spełnia wszelkie zadania, jakie się przed nim stawia wymagający kierowca w trudnym terenie. Dodatkowo Tiguan został uzbrojony w system, który ułatwia zjazd ze wzniesień, delikatnie przyhamowując koła.

Podczas jazdy w różnych warunkach doskonale sprawdził się duet: 2-litrowy silnik diesla o mocy 150 KM i automatyczna skrzynia DSG. Warto zwrócić uwagę na fakt, że przewagę nad konkurencją zapewnia Tiguanowi naprawdę spory wybór silników. Do dyspozycji jest 8 jednostek napędowych: 4 benzynowe i 4 wysokoprężne o mocy od 115 do 240 KM. Silniki 1,4 TSI oraz 2,0 TDI można połączyć z napędem 4MOTION oraz przekładnią DSG. Najmocniejsze silniki wyposażono w stały napęd na cztery koła i automatyczne skrzynie biegów. Topową jednostką w Tiguanie jest 190-



konny diesel współpracujący z DSG i 4Motion.

Przyjemnie czuć się w samochodzie bezpiecznie. A w Tiguanie tak się czujemy. Kierowcę chronią i wspomagają nowoczesne rozwiązania z dziedziny bezpieczeństwa oraz liczne systemy asystujące. Są wśród nich Front Assist z funkcją hamowa-

nia awaryjnego City oraz z funkcją rozpoznawania pieszych, Lane Assist, system proaktywnej ochrony pasażerów, a także aktywna maska silnika chroniąca pieszych i rowerzystów przed skutkami ewentualnego potrącenia. Aktywny tempomat ACC w autach z przekładnią DSG pełni rolę systemu ułatwiającego

jazdę w korkach. Opcjonalny pakiet składający się z systemu Media Control oraz App Control pozwala podłączyć smartfon lub tablet do samochodowych multimedialnych. Dzięki specjalnemu schowkowi na pokładzie Tiguan smartfony można ładować indukcyjnie.

Poprzednia generacja tego modelu odniosła spory sukces: 2,8 mln sprzedanych egzemplarzy od roku 2007, kiedy to pierwszy Tiguan pojawił się na rynku. Nowy model to już zupełnie inny samochód niż poprzednia generacja. To pierwszy SUV skonstruowany na modułowej platformie MQB. Jest większy, bardziej przestronny, bezpieczny i oferuje wiele innowacyjnych systemów i rozwiązań, które po raz pierwszy debiutują w tej klasie samochodów i które znacznie poprawiają komfort podróży. A poza tym jest dobrze zaprojektowany, dobrze wykonany, bogato wyposażony. Nic dodać, nic ująć. ■



W kierunku luksusu



Renault Megane GrandCoupé

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rodzina Megane właśnie powiększyła się o czterodrzwiową wersję – Megane GrandCoupé. Marka Renault uzupełnia w ten sposób swoją ofertę modeli w segmencie C i umacnia swoją pozycję na tych rynkach, na których kompaktowe, trójbryłowe sedany pozostają ulubionym segmentem kierowców poszukujących komfortowego i przestronnego auta.

Nowy Megane GrandCoupé, produkowany w zakładzie w Bursie, zostanie wprowadzony na rynki niemal trzydziestu krajów w jesieni br., w zależności od rynku. W Polsce samochód pojawi się w salonach w grudniu.

Prezentowana wersja Megane jest trójbryłowym sedanem o dynamicznej i pełnej elegancji stylistyce. Wyróżnia się on spośród konkurencji sylwetką i proporcjami kojarzącymi się z coupé. Poza tym designem Renault udało się w har-

monijny i zrównoważony sposób wkomponować w to auto bagażnik o objętości 550 dm³ VDA. Natomiast rekordowo duży w tym segmencie aut rozstaw osi wynoszący 2,71 m zapewnia dużo miejsca pasażerom we wnętrzu. Do sportowego stylu



tego modelu przyczyniają się mocno zarysowane tylne nadkola, a montowane w standardzie (w zależności od wersji) chromowane elementy ozdobne (grill przedni, boczne listwy, listwa w dolnej części szyb bocznych, wstawki w zewnętrznych klamkach drzwi, końcówka wydechu) podkreślają prestiż i jakość auta.

W wyższych wersjach wyposażenia tego modelu dostępny jest unikalny w tym segmencie duży, panoramiczny otwierany (w części przedniej) szklany dach. Samochód oferowany jest w dziewięciu kolorach nadwozia.

We wnętrzu Megane Grand Coupe jest komfortowo i nowoczesnie dzięki wyprofilowanym, obszernym fotelom, technologicznie zaawansowanym instrumentom pokładowym (kolorowy wyświetlacz Head-Up, zespół

wskaźników i zegarów z 7-calowym, kolorowym, konfigurowalnym ekranem TFT, systemem multimedialnym R-LINK2 z ekranem dotykowym o przekątnej do 8,7 cala) oraz doskonałej ergonomii miejsca kierowcy. Twórcy auta wiele uwagi poświęcili jakości wykończenia, materiałom i kolorystyce wnętrza. Obramowania zegarów, nawiewów, centralnej konsoli pokryte są matowym chromem, a w niektórych wersjach wyposażenia kierownica pokryta skórą licową Nappa. W zależności od wersji fotele przednie są podgrzewane, a fotel kierowcy posiada ponadto funkcję masażu i regulację podparcia lędźwiowego.

Nowe Renault Megane Grand Coupé jest oferowane w wyższych wersjach wyposażenia z systemem multimedialnym R-LINK2 z pionowym ekr- ➔➔





nem o przekątnej 8,7 cala (22 cm), identycznym jak w modelach Espace, Talisman czy Nowy Koleos. Ten unikalny w tym segmencie aut system posiada ekran

dotykowy zapewniający najwyższy komfort obsługi, porównywalny z ekranem smartfona lub tabletu. System multimedialny R-LINK2 jest wyposażony

w funkcję poleceń głosowych do nawigacji, łączności telefonicznej, aplikacji i obsługi radia, zapewniającą uproszczony i bezpieczny dostęp do poszczegól-



nych funkcji. Barwę wyświetlacza można spersonalizować. Podaje on klasyczne informacje związane z prowadzeniem pojazdu, takie jak: prędkość, prędkość obrotowa silnika, zużycie paliwa itd.

Dostępny już wcześniej w modelach Espace i Talisman system MULTI-SENSE jest technologią umożliwiającą personalizację doznań z jazdy i umożliwia bezpośredni wybór jednego z pięciu możliwych trybów jazdy: Neutralny, Komfort, Sport, Eco i Spersonalizowany. Towarzyszy im pięć rodzajów oświetlenia ambientowego: beżowy, czerwony, niebieski, fioletowy i zielony.

Renault Megane GrandCoupé jest wyposażone w najnowsze technologie wspomagające pro-

wadzenie (ADAS), identyczne jak w innych modelach Renault z wyższych segmentów (Espace, Talisman i Nowy Koleos).

Zespół systemów ADAS obejmuje następujące funkcje: aktywny regulator prędkości (ACC), aktywny system wspomagania nagłego hamowania (AEBS), system kontroli pasa ruchu (LDW), system kontroli bezpiecznej odległości (DW), system ostrzegania o nadmiernej prędkości, z funkcją rozpoznawania znaków drogowych (OSP z TSR), system kontroli martwego pola (BSW), system wykrywania zmęczenia kierowcy (TDW), kamera cofania, funkcja automatycznej zmiany świateł drogowych na mijania, system wspomagania parkowania przód/tył/bok i system wspomagania parkowania

„Easy Park Assist” (parkowanie bez użycia rąk).

Auto posiada gamę wydajnych i oszczędnych silników. Wszystkie są wyposażone w tryb Eco, pozwalającą obniżyć zużycie paliwa nawet o 10%. Ponadto w wersjach wyposażonych w system multimedialny R-LINK2 dostępna jest funkcja Driving Eco2, dostarczająca kierowcy pełnych informacji, umożliwiających mu analizowanie stylu jazdy i jego korygowanie w celu obniżenia zużycia paliwa i emisji CO₂.

Megane Grand Coupe to samochód wyjątkowo dobrze dostosowany do potrzeb klientów indywidualnych, a także flotowych. Ma atrakcyjny, prestiżowy i nowoczesny design. Jest komfortowy, dobrze wyposażony i ekonomiczny. ■



Idzie zima

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Odwieczny porządek rzeczy jest taki, że po lecie przychodzi jesień, a po jesieni zima. W zimie, jak wiadomo, jest zimno. Zimno, to dla jednych 2 stopnie powyżej, a dla innych 20 stopni poniżej zera. Dla samochodów im niższa temperatura, tym gorzej.

Czasy, kiedy kierowcy na noc zabierali akumulatory do domu szczęśliwie minęły, nawet po naprawdę mroźnej nocy sprawny samochód ze sprawnym akumulatorem powinien dawać uruchamiać się bez problemów. Bezproblemowe uruchamianie samochodu zależy od oporów zimnego silnika, stanu instalacji elektrycznej i poziomu naładowania akumulatora.

Olej

Jeżeli w silniku mamy olej, który w niskiej temperaturze nadmiernie gęstnieje, to może brakować energii, aby rozrusznik zdołał obrócić wał korbowy z wystarczającą prędkością. Praktycznie takie oleje w samochodach już nie są stosowane, problemy mogą wystąpić wtedy, gdy temperatura spadnie znacznie poniżej przeciętnych występujących zimą. Warto sprawdzić, jaki olej został wlany do silnika w czasie ostatniej wymiany. Jeśli parametr określający lepkość (to nie to samo, co gęstość, obie cechy są często mylone) oleju w niskich temperaturach według klasyfikacji SAE ma wartość 10W-30, to nie ma obaw, że olej będzie stawiał duży opór w mroźne dni. Jeśli chcemy mieć pewność, że nawet przy trzydziestostopniowych mrozach nie będzie problemów ze smarowaniem silnika, to można rozważyć wymianę oleju na 5W-20 lub 5W-30. Wartość z literą W oznacza lepkość przy temperaturach poniżej zera, druga liczba określa lepkość w wysokich temperaturach. Specjaliści tak komponują oleje silnikowe, aby opory stawia-

nie przez olej były jak najmniejsze, a skuteczność smarowania jak najwyższa. Oleje różnych firm można ze sobą mieszać po warunkiem, że mają takie same bazy, czyli syntetyczne z syntetycznymi, mineralne z mineralnymi. Oczywiście jeśli miesza się oleje o różnych parametrach lepkości, to klasyfikacja SAE mieszaniny jest trudna do określenia. Najlepiej uzupełnić ubytek oleju tym, który był używany przy ostatniej wymianie. Jeśli ktoś samodzielnie wymienia olej, to musi też wiedzieć, co zrobić z olejem zużytym. Należy uważać na okazjnie sprzedawane oleje w internecie, niestety, można trafić na podróbki. A wtedy oszczędności mogą się okazać bardzo nieopłacalne.

Instalacja elektryczna

Znacznie częściej problemy z uruchamianiem silnika powodują zaśniedziałe połączenia przewodów elektrycznych, przetarte izolacje, zwarcia i upływy prądu. Energia elektryczna zgromadzona w akumulatorze potrafi „znikać”. Towarzyszy temu iskrzenie i trzaski, ale kierowca w kabinie tego nie widzi i nie słyszy; w ekstremalnych wypadkach może się skończyć pożarem. Zawsze akumulator traci bardzo dużo energii i na uruchomienie silnika zimą zazwyczaj jej nie wystarcza. Tego rodzaju problemy dotyczą samochodów w zaawansowanym wieku lub po nie starannych naprawach powypadkowych. W autach właściwie serwisowanych takie kłopoty nie powinny występować.



Tester akumulatora pomoże określić stan baterii, można też sprawdzić działanie alternatora oraz rozrusznika.

Akumulator

W miarę upływu czasu sprawność akumulatora spada. Kłopoty mogą pojawić się już po kilku latach, akumulatory „kończą się” najpóźniej dzie-

się lat od ich wyprodukowania. Powszechnie wiadomo, że baterie im starsze, tym mają mniejszą pojemność. I chociaż współczesne akumulatory w większości są bezobsługowe, to przecież można znacznie wydłużyć ich żywotność. Kontrola stanu naładowania i poziomu elektrolitu nie wymaga ani wiedzy, ani specjalistycznych narzędzi, podobnie utrzymanie czystości i dbanie o to, aby na obudowie nie było wilgoci. W akumulatorach bezobsługowych stan naładowania pokazuje wskaźnik, napięcie można zmierzyć voltomierzem. Jeśli bateria ma korki wlewowe, to po odkręceniu co jakiś czas trzeba sprawdzić poziom i gęstość elektrolitu, ubytki należy uzupełnić wodą destylowaną lub demineralizowaną. Jeśli akumulator ma zbyt niskie napięcie (poniżej 12,5V) trzeba sprawdzić napięcie ładowania, które powinno zawierać się między 14 a 14,4V. W razie potrzeby należy doładować akumulator przy pomocy prostownika. Zdarzyć się może, iż zimą samochód dłuższy czas stoi. Jeżeli spodziewamy się postoju dłuższego niż miesiąc, to akumulator wyjmujemy. Nie trzeba go przechowywać w temperaturze pokojowej, ale zawsze naładowany. ■

REKLAMA

M. PALUSIŃSKI

WARSZAWA

Niniejszem komunikuję, że objąłem wyłączne zastępstwo

Na naprawy SAMOCHODÓW ZABYTKOWYCH W POLSCE.

Na powiaty: ŁOMŻYŃSKI, OSTRÓW-MAZOWIECKI, MAZOWIECKIM I OSTROŁĘCKI.

Nowo otworzony AUTO SERWIS PALUSIŃSKI przy Ul. Trakt Brzeski 91

zapatrzonej jest w Części i urządzenia do FACHOWYCH Napraw Aut

MAREK: VW, MERCEDES, PORSCHE, VOLVO, FSO, FIAT

Części zamienne do VOLKSWAGEN I PORSCHE wszelkich modeli,
opony, dętki z pierwszorzędnych fabryk.

Wszelkie AKCESORIA,

oleje samochodowe Gargoil i Caroil wszelkich gatunków i w różnym opakowaniu.

Dla wygody właścicieli
samochodów uruchamiam

Zakład Wulkanizacyjny,

który wykonywać będzie wszelkie reperacje opon i dętek.

➡ **Ceny umiarkowane. Warunki najdogodniejsze.** ➡

Mitsubishi i Sztuka

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Japoński rodowód Mitsubishi Motors, polski oddział firmy podkreśla uczestnicząc w wydarzeniach kulturalnych związanych z Krajem Kwitnącej Wiśni.

Marka została Oficjalnym Partnerem przeglądu nowego kina japońskiego „Nieznane Oblicza Japonii”, a 28 października rozpoczęła się wystawa „Rzeka. Słowa i obrazy” Koji Kamoji. Trwająca do 29 listopada 2016 r. w Galerii DAP w Domu Arty-

sty Plastyka wystawa „Rzeka. Słowa i obrazy” to ekspozycja prac Koji Kamoji, laureata Nagrody im. Jana Cybisa 2015 – najbardziej prestiżowego polskiego wyróżnienia w dziedzinie sztuk plastycznych przyznawanego za wybitne osiągnięcia w malarstwie.





„Mitsubishi Motors, jako rdzennie japońska firma z niemal 100-letnią tradycją z dumą wspiera japońskich artystów. Mamy szczególną przyjemność wesprzeć wystawę twórcy, który jest Japończykiem od dziesięcioleci związanym z Polską, ale odwołującym się do japońskiej symboliki i wartości.” – skomentował Yasuyuki Oyama, prezes MMC Car Poland – „Kreatywność i wrażliwość artystyczna widziana przez pryzmat symboliki Japonii stanowi także źródło inspiracji dla stylistów samochodów Mitsubishi.”- dodał prezes Oyama.

Goście zaproszeni na wernisaż mieli okazję do bliższego zapoznania się z Mitsubishi Outlanderem, który stanął przed Domem Artysty Plastyka. Produkowany w Japonii Outlander, to pierwszy wśród modeli Mitsubishi, który zyskał nową stylizację nazwaną „Dynamic Shield”. Producent samochodu podkreśla, że Outlander wyróżnia się także cichym, przestronnym i bogato wyposażonym wnętrzem, materiałami wysokiej jakości, nową automatyczną, bezstopniową skrzynią biegów, dynamicznymi silnikami oraz zawieszeniem i elementami konstrukcyjnymi zapewniającymi znakomite właściwości jezdne. ■



Muzyka na pokładzie

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Czego słuchać w czasie jazdy? Wiadomości? Lepiej nie. Komend nawigacji? Też mi rozrywka... W samochodzie trzeba słuchać muzyki, i to najlepiej skomponowanej specjalnie do tego właśnie celu.

W dylematach dotyczących wyboru muzyki do samochodu postanowiła pomóc kierowcom Skoda. Do ogłoszonego konkursu Skoda Auto Muzyka zaproszono młode talenty i wybrano 10 najlepszych zespołów, których utwory znajdą się na specjalnie z tej okazji nagranej płycie.

W konkursie ŠKODA Auto Muzyka poszukiwano najlepszej muzyki do jazdy samochodem. Tym razem każdy młody artysta mógł sam wybrać jurora, który go oceniał. Jurorami były gwiazdy polskiej sceny: Baron i Tomson z Afromental, Marysia Sadowska, Kasia Nosowska i Dawid Podsiadło. Finalistów konkursu jurorzy zaprosili do Garażu ŠKODA Auto Muzyka, gdzie po przesłuchaniach na żywo, wybrali najlepszą dziesiątkę.

Zwycięzcy nagrają teraz wspólną płytę ŠKODA Auto Muzyka. Wśród TOP10 znaleźli się:

Z drużyny Barona i Tomsona

Sybilla Sobczyk – Enjoy!

Workplace - Brand New Choices

Marta Dryll - Never Forget You ft. Marzena Ugorna

Z drużyny Marii

Wasabi - Ultralekki

Salk – Matronika

Z drużyny Kasi

Blunt Razor - Still Alive

Masia - Cienie

Edyta Górecka – Sierpień

Z drużyny Dawida

Krystian San x JJ - Call the police

The Underground Man - Hysteria

W Garażu zespoły stworzyły także 30-sekundowe filmiki, które w trakcie akcji były wyświetlane jako reklamy na YouTube.

Reklama zespołu The Underground Man – Hysteria uzyskała najmniejszy współczynnik „Skip ad” (pominięcia reklamy) i okazała się najchętniej oglądaną, za co zespół został nagrodzony nagraniem profesjonalnego teledysku. W ogólnym rankingu internautów najwięcej głosów zdobył z kolei zespół Setin z utworem Znajomy, wygrywając dla siebie niezwykłą sesję zdjęciową. Sami internauci słuchając, głosując i tworząc własne playlisty mogli wygrać ŠKODĘ KODIAQ. ■



Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- Okładka – strona 4 – 2.000 pln/netto
- Okładka – strony 2, 3 – 1.500 pln/netto
- 1 strona – 900 pln/netto
- 1/2 strony – 750 pln/netto
- Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto

Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska

t.: +48 502 627 674

e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski

t.: +48 693 129 040

e.: m.rutkowski@motopress-media.pl



Robilim, co moglim, ale ślizgo było!

TEKST: ZUZANNA GAWOR-KOTKOWSKA
ZDJĘCIA: KONRAD JASKULSKI

W sobotę załoga Mad Cat's Garage, Kuba Kosiński i Małgosia Galas startowali w ostatnim KJS z cyklu AK Polski oraz Mistrzostw Okręgu. Jechali w zasadzie już dla formalności, ponieważ wygrali zarówno cykl AKP, jak i Mistrzostwa Okręgu w ramach klasy 4 (pojemność do 2000 cm³). Przez cały rajd trzymali pierwszą pozycję w klasie i drugą lub trzecią pozycję w klasyfikacji generalnej, jadąc bezbłędnie. Niestety, na ostatnim odcinku, będącym "power stag" (dodatkowo punktowany odcinek), popełnili błąd, który kosztował ich na oko 10. sekund. Pozycję lidera w klasie 4. utrzymali, ale generalka kosztowała ich 4. miejsca w dół. Przełknęli to, jednak szkoda była wielka, bo pierwszy raz załoga mogłaby odnieść taki sukces w jednym z rajdów tego cyklu. Niemniej jednak, udało się ukończyć mistrzostwa z klasą!

W niedzielę zaś ekipa Mad Cat's Garage niemal w komplecie (niemal, bo bez Adasia, który ze względu na przesunięcie daty zawodów nie mógł pojechać) wystartowała w 3. Rallysprin-

cie AK Polski, będącym jednocześnie ostatnią imprezą Mistrzostw Okręgu Mini Max Rally 2016. Tutaj pojawia się ciekawa historia pewnego wspólnego wieczoru, kiedy to cały zespół zebrał się na teamowe pogaduchy i od słowa do słowa powstał taki "zakład", że Kuba Kosiński potrafi wygrać klasę pojemnościową czymkolwiek... No i ze względu na nieobecność Adasia padła decyzja, że Kuba pojedzie jego samochodem w klasie 2. (do 1400 cm³). Tak się stało, Kuba pojawił się na starcie żółtą Hondą Adama, psując nastrój innym zawodnikom, ale trudno się mówi. Trzeba jechać. No i pojechał, wygrał, już nic nikomu udowodnić nie musi. Było bardzo ślisko, reszta ekipy nie poradziła sobie tak wspaniale jak Kuba ze względu na źle dobrane opony, albo raczej brak wyboru w tym zakresie. Kotu i Agnieszce udało się utrzymać pozycje wicemistrzów w swoich klasach pojemnościowych w cyklu Mini Max, Adamowi nieobecność nie zaszkodziła, bo nagromadził już mnóstwo punktów i finalnie kończy na pozycji niekwestionowanego lidera. Zuzka

utraciła 4. pozycję spadając jedno oczko niżej, natomiast Łukaszowi udało się zakwalifikować do w/w cyklu, kończąc go na 7. miejsca w klasie 2, co przy jego liczbie startów jest niezłym osiągnięciem. Janek kończy cykl na 5. pozycji w klasie 4, ale na niego już jest plan na kolejny sezon. Będzie się działo!

Jeśli chcecie spotkać się z Mad Cat's Garage, to odwiedźcie ich na targach Moto Show 2016, które odbywają się w podwarszawkim Nadarzynie w dniach 18-20 listopada. Kota i Kubę spotkacie na stoisku Magnaflow, Zuzkę w strefie kobiet w motorsporcie, Huberta na stoisku serwisu samochodowego Dextra, a z Łukaszem będzie można pogadać na miejscówce 2BRally.



foto: K.Jaskulski



foto: K.Jaskulski



foto: K.Jaskulski



foto: K.Jaskulski



Reklama i marketing

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W tej książce samochód jest obsadzony w roli epizodycznej. Dwa razy ma pewne znaczenie dla całego intrygi, jednak akcje opisywane w książce odbyłyby się również bez udziału samochodu. Zasadne jest więc pytanie – po cholere piszemy o tym w iAuto?

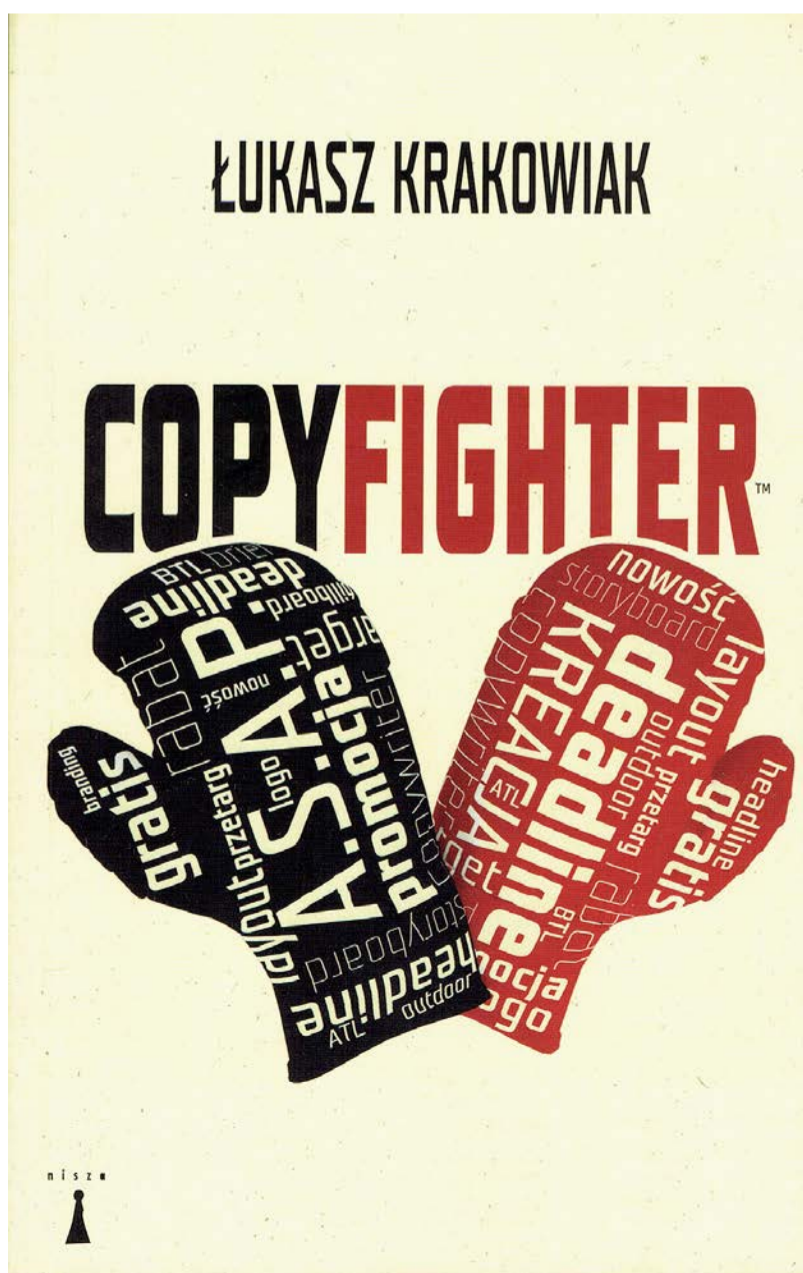
Łukasz Krakowiak w książce „Copyfigter” wartkim językiem opisuje realia pracy agencji reklamowej. I jest to „reportaż penetrujący” napisany na podstawie własnych doświadczeń i pod własnym nazwiskiem. A to już coś, autor podobno w środowisku jest osobą wielce niepożądaną.

Opisana w książce przygoda, jaką miała być praca w agencjach reklamowych okazała się rozczarowaniem. Czytelnik otrzymuje dość ponury obraz tworzenia kampanii reklamowych, a precyzyjnie mówiąc kompetencji i klasy ludzi reprezentujących korporacje i agencje. Gdzieś jeszcze nie jest to dno, ale w przytłaczającej większości to już głęboki muł.

Realia początku XXI wieku opisane w książce są już nieaktualne. Metody wciskania ludziom przekonania o konieczności kupienia tego czy owego zostały twórczo rozwinięte. Zmieniły się media, sposoby przekazywania informacji handlowych i reklamowych, zmienili się ludzie. Armia absolwentów „marketingu i zarządzania” do

każdej tabelki excela potrafi dorobić filozoficzne brednie, a ci, którzy realizują te brednie popadają w coraz większą depresję. Nieodgadnioną tajemnicą jest w tej sytuacji to, że niekiedy reklamy (i całe kampanie) bywają ciekawe, dowcipne, a nawet pouczające.

Dlaczego pokazujemy w iAuto książkę, w której autor opisuje swoje frustracje, a jego środowisko jawi się jako godna pogardy banda darmozjadów? Nawet jeśli ten obraz jest przerysowany, to poznamy sposoby zachęcania do wyboru takich, a nie innych narzędzi, modeli samochodów, akcesoriów, olejów, opon i dziesiątków innych potrzebnych, przydatnych, ale też i zbędnych przedmiotów. Chodzi o to, abyśmy zwiedzeni realiami rzeczywistości reklamowej nie kupowali produktów droższych i gorszych, gdy możemy mieć tańsze i lepsze. To jest książka o manipulacji. Dlaczego tanie wina są dobre? Bo są dobre i tanie. Zatem nie dajmy się manipulować. ■



Wydarzenia i rocznice: październik 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

“Old 16”

Jednym z pierwszych amerykańskich producentów samochodów była – założona w 1899 roku – firma Locomobile (Locomobile Company of America). Jednak patrząc na fotografie tych pojazdów z przełomu XIX i XX wieku trudno oprzeć się wrażeniu, że były to kopie powozów konnych tyle, że bez koni. Co więcej, pierwsze Locomobile napędzane były parą wodną... (sama zresztą nazwa firmy i jej pojazdów powstała przez połączenie słów locomotive oraz mobile).

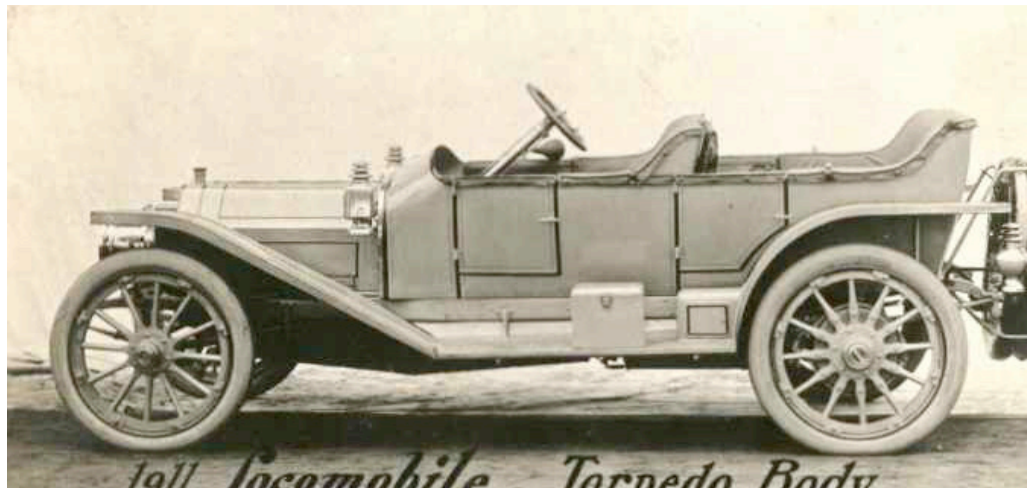


© conceptcarz.com



Obsługa tego pojazdu była skomplikowana i szalenie niepraktyczna. Kierowca musiał pamiętać o zbiorniku wody, który trzeba było ponownie napełniać po przejechaniu ok. 30 kilometrów. Ponadto potrzebna była nafta (jakiej używano do oświetlania pomieszczeń) do podgrzewania wody oraz... benzyna, która podtrzymywała płomień “świeczki”. No i zanim dwuosobowy Locomobil ruszył z miejsca potrzeba było ok. pół godziny, by zagotować wodę i wytworzyć parę pod odpowiednim ciśnieniem. Mimo tych niedogodności pojazd (nadal unikam słowa samochód czy auto) znajdował nabywców. Łącznie wyprodukowano ich około 4 tysięcy.

W firmie szybko jednak uzmysłowiono sobie, że napęd parowy jest ślepą uliczką, a przyszłość →→



motoryzacji, to silnik spalinowy. Pracę nad budową takiego samochodu powierzono młodemu, bardzo zdolnemu inżynierowi Andrew Rikerowi, który znakomicie wywiązał się z zadania. Zbudował samochód, który uznano za jeden z najlepszych, jakie wówczas pojawiały się na amerykańskich drogach. 2 listopada 1902 roku 12-konny Model

C wyprodukowany przez Locomobile trafił do nabywcy z Nowego Jorku.

Samochody Locomobile szybko zyskały opinię solidnych, eleganckich, wręcz luksusowych pojazdów. Okazały się też szybkie i całkiem niezawodne. Sławę zyskał "Old 16" – samochód zbudowany do wyścigu Vanderbilt Cup, prestiżowych, międzynarodowych zawodów na dystansie prawie 260 mil, które w 1908 roku wygrał. (16, to numer startowy, ale też pojemność 120-konnego silnika w litrach(!) (990 cali sześciennych). Samochód prowadził 23-letni George Robertson, a pilotem i mechanikiem Glenn Etheridge. Obecnie pojazd znajduje się w zbiorach Muzeum Forda w Dearbon. W 1922 roku Locomobile Company of America została przejęta przez firmę Durant Motors, która 10 lat później także przestała istnieć.

Pozostały wspomnienia

W 1934 roku w Chicago odbyła się Światowa Wystawa, tego samego typu, która Paryżowi w 1889 roku pozostawiła Wieżę Eiffla. Amerykanie, a szczególnie Ford Motor Company, również solidnie przygotowali się do tej imprezy. Jednym z budynków wzniesionych specjalnie na tę okazję był tzw. Pawilon Forda, ze względu na swój wygląd zwany również Rotundą Forda. Budynek, zaprojektowany przez Alberta Kahna, był rzeczywiście imponujący, a wewnątrz oferował zwiedzającym mnóstwo atrakcji. Przygotowano m. in. ekspozycję dotyczącą rozwoju cywilizacji wraz z rozwojem środków transportu. Część



budynku (i wystaw) można było pokonać w specjalnie przygotowanych kabrioletach Forda, które sterowane automatycznie jeździły po specjalnych torach. Wystawa cieszyła się ogromną popularnością. Odwiedziło ją łącznie 12 milionów osób.

Po zakończeniu Wystawy Światowej podjęto decyzję, że Rotunda zostanie rozebrana i po pewnych modyfikacjach ponownie wzniesiona, ale już w innym miejscu. Nową lokalizacją stało się Dearbon, w którym mieściła się centrala Ford Motor Company.

Otwarcie "nowego" kompleksu Ford Rotunda nastąpiło w 1936 roku i oferowało zwiedzającym wszystko, co wiązało się z tym producentem i motoryzacją w ogóle. Na wystrój złożyła



się m. in. seria obrazów przedstawiające najpiękniejsze drogi świata. Prawdziwy rozkwit popularności Rotundy nastąpił już po wojnie, kiedy to rotundę ponownie przebudowano dodając m. in. Słynne kopuły geodezyjne wymyślone przez słynnego architekta Buckminstera Fullera. Ponowne otwarcie, w 1953 roku połączono z 50-leciem istnienia Forda, a więc zrobiono z tego nieprawdopodobne show.

Ford Rotunda w niedługim czasie stał się piątą atrakcją turystyczną w USA, po wodospadzie Niagara, Great Smoky Mountains National Park, Smithsonian Institute oraz Lincoln Memorial. Mniej popularny był park Yellowstone czy Statua Wolności... Rocznie Rotundę odwiedzało nawet 1,5 mln osób! Był to wspaniały park rozrywki ze stałymi i okresowymi wystawami oraz atrakcjami dla dzieci



i dorosłych. Szczególną oprawę Rotunda otrzymywała w okresie Bożego Narodzenia. Wewnątrz stawiano kilkunastometrową choinkę z fantastycznymi dekoracjami.

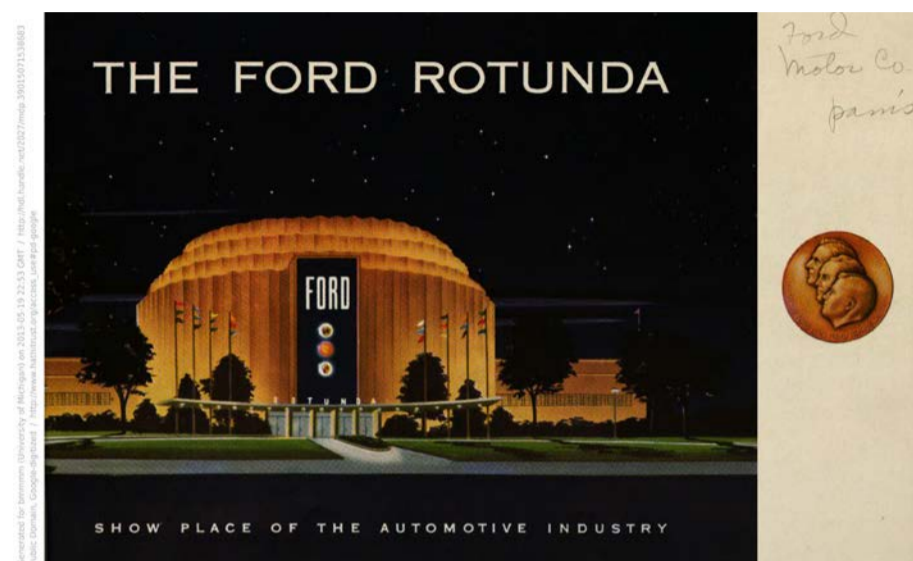
Aż nastał piątek, 9 listopada 1962 roku. Około godz. 13.00 na dachu budynku pojawił się – zaproszony przez pracujących robotników – ogień. →→



Płomienie błyskawicznie rozprzestrzeniały się po lekkiej konstrukcji dachu z tworzywa sztucznego. Mimo błyskawicznej akcji straży pożarnej ogień w niecałą godzinę Rotundę i jakimś cudem lekko poparzony został tylko jeden z pracowników obiektu. Straty były gigantyczne (oszacowano je na ok. 120 mln USD wg dzisiejszych cen). Spłonęło m. in. wiele unikalnych samochodów Forda. Ocalało natomiast całe archiwum (dokumenty, fotografie, pamiątki) liczące ok. 14 milionów pozycji. Było to możliwe dzięki zastosowaniu w tych pomieszczeniach systemu ochrony przeciwpożarowej opartym na tłoczeniu do nich dwutlenku węgla...

To był koniec Ford Rotunda. W pierwszym odruchu chciano odbudować zniszczony obiekt, ale ostatecznie porzucono ten pomysł ze względu na zbyt wysokie koszty. Ocalałe archiwa przeniesiono do Instytutu Edisona w Dearbon, który

dzisiaj znany jest, jako Muzeum Henry'ego Forda. Przez długie lata miejsce po Rotundzie nie było zagospodarowane. Dopiero kilkanaście lat temu wybudowano tam kampus dla Michigan Technical Education Center, a jedyną fizyczną pamiątką – poza fotografiami – pozostała ulica z niezmienioną nazwą – Rotunda Drive.



Narodziny gwiazdy

Kryzys paliwowy lat 70-tych oraz coraz większe zatłoczenie miast przez samochody spowodował, że ich producenci coraz częściej skłaniali się do wprowadzania do swej oferty niewielkich, ekonomicznych pojazdów. Ponieważ miały służyć przede wszystkim do jazdy w ruchu miejskim, z niewielkim dziennym przebiegiem, najważniejszymi kryteriami podczas projektowania stały się gabaryty oraz niewielki silnik. Taki samochód nie musiał już mieć znakomitego przyspieszenia i osiągać zawrotnej prędkości maksymalnej. Nie musiał nawet mieć miejsca dla pięciu osób, ani posiadać wyrafinowanego wyposażenia wnętrza. Badania marketingowe dowodziły, że taki samochód w Europie znajdzie znaczny procent nabywców. I rzeczywiście, takie samochody się pojawiły, a do liderów zaliczał się np. Fiat z modelem 126 czy genialne Renault 5.

Swojego "malucha" chciał mieć także, należący do GM, Opel. Opracowano taki model i poddawano go wieloletnim, wszechstronnym testom. Badania marketingowe nie były jednak korzystne, gdyż wykazywały one, że na wysyconym autami rynku niemieckim nie będzie zbytu na takie niewielkie pojazdy. Ale świetnym kierunkiem zbytu wydawała się Hiszpania, która należała do

krajów o najszybciej rozwijającej się motoryzacji. Jediną przeszkodą były hiszpańskie przepisy, które pozwalały sprzedawać u siebie samochody, o ile wyprodukowane zostaną na ich terytorium.

Problem rozwiązano więc w ten sposób, że w Saragossie wybudowano od podstaw nowoczesną fabrykę, której produktem miała być Corsa...

5 listopada 1982 roku król Hiszpani Juan Carlos I wyjechał z fabrycznej hali pierwszym egzemplarzem Corsy. Pierwsza generacja tego auta (oznaczona literą A) miała 3622 mm długości (3955 mm sedan), 1375 mm wysokości, 1535 mm szerokości i ważyła zaledwie (w zależności od wersji nadwozia i silnika, który oferowano o pojemnościach





w zakresie 1.0 – 1.6) 735-840 kg. Okazało się, że był to strzał w “dziesiątkę”. Corsa A produkowana była nieprzerwanie przez 10 lat. Po upadku “muru berlińskiego” samochód zaczęto produkować także w Eisenach, byłych zakładach produkujących Wartburgi. Na rynku brytyjskim oferowano Corsę pod nazwą Vauxhall Nova.

Ale prawdziwa (światowa) kariera Corsy zaczęła się od, produkowanej od 1993 roku, generacji B. General Motors umieścił jej produkcję aż w 12

fabrykach na całym świecie (m. in. Argentynie, Brazylii i Australii), a salonach dealerskich oferowana była pod nazwą Chevrolet Corsa, Sail oraz Classic, Vauxhall Corsa, Opel Lite oraz Vita, Holden Barina, a nawet jako... Buick Sail.

Najnowsza, obecnie produkowana (od 2014) i sprzedawana generacja ma literkę E. Za rok model będzie miał swoje 35-urodziny, a przez ten czas przeszedł przeobrażenia, które można liczyć w latach świetlnych. ■



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 Żołędowski

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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl