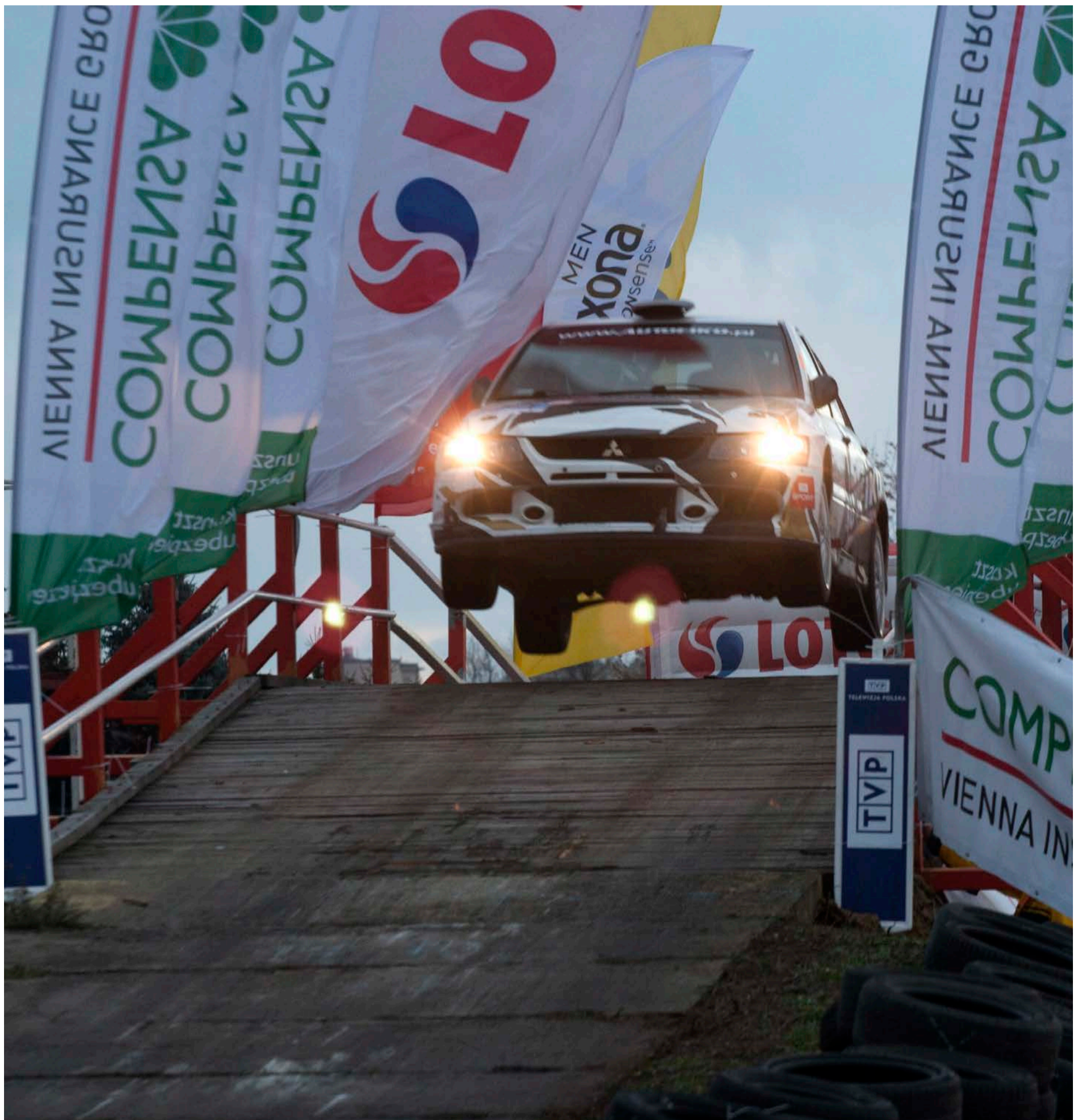


iauto ^{polska}

Numer 55, 14 grudnia 2016



Dramatyczne informacje docierają z różnych stron. I tym razem wcale nie chodzi o politykę, nie chodzi też o paskudne zachowania bardziej czy mniej znanych osób. Chodzi o powietrze. Zatrute na wszelkie możliwe sposoby. W Stolicy po stwierdzeniu wyjątkowo gęstego smogu władze miasta zdecydowały, że w wyznaczony dzień komunikacja miejska będzie bezpłatna. Chodziło o to, aby mieszkańcy zdecydowali się na pozostawienie samochodów na parkingach. Główną przyczyną smogu miały być związki chemiczne wydane z rur wydechowych samochodów, w szczególności tych z silnikami Diesla.



Zdecydowaną i kosztowną walkę ze smogiem podjęły też władze Krakowa. Tam z kolei będą dofinansowane wymiany nieefektywnych pieców na paliwo stałe, bowiem tam jako główną przyczynę nieszczęścia wskazano kominy pieców węglowych.

Sprawa jest naprawdę bardzo poważna. I wcale nie tak prosta. Energię elektryczną mamy głównie z węgla spalanego w niekoniecznie ekologicznych piecach. Ogrzewanie mieszkań w wielu miastach powoduje wydzielanie szeregu trucizn, zwłaszcza, że wielu mieszkańców w swoich piecach pali czym się da.

Do tego samochody. Silniki spalinowe mają tę cechę, że po spaleniu paliwa wyrzucane są do atmosfery związki siarki, azotu, dwutlenek węgla i szereg innych związków. Współczesne silniki mają filtry, katalizatory, skomplikowany osprzęt i oprogramowanie sterowników po to, aby ograniczyć ich środowiskową uciążliwość. Niestety, powszechną praktyką jest wycinanie filtrów cząstek stałych oraz katalizatorów. Wiadomo jak tak spreparowane samochody przechodzą badania techniczne, mniej wiadomo, w jakim stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza, którym oddychamy. Bo że trują, to oczywiste, pytanie tylko jak bardzo.

Konsekwencją tego stanu rzeczy będzie zapewne zakaz wjazdu do miast samochodami z silnikami Diesla. Potem zakaz posiadania takich aut. A z czasem, być może, uda się wprowadzić taki system badań technicznych, który uniemożliwi użytkowanie aut nie spełniających norm

Szerokiej drogi



Wydarzenia

Zapomnijcie o Barbórcie – str. 4



Prezentacje

Opel Insignia - str. 10



Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 13

Babskie Gadanie

Suzuki S-Cross - str. 16



Patronat iAuto

Mad Cat's Garage - Barbórka - str. 20

Kalendarium

Kalendarium - str. 24



ZAPOMNIJCIE O BARBÓRCIE



TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Fenomen Rajdu Barbórka i Kryterium Asów narodził się w połowie lat 60. i trwał niemal przez pół wieku. Ostatnia edycja potwierdza, że tworzona przez lata niezwykła magia tej imprezy jest jedynie historią.

P przed laty, kiedy rodził się fenomen warszawskiej Barbórki, o spotkaniu mistrzów nad mistrzami w jednej imprezie rozpisywały się z wielkim entuzjazmem wszystkie branżowe, ale również i (wedle dzisiejszej nomenklatury) reżimowe media. Tych branżowych było kilka: Motor, Radio Kierowców i programy

TVP „Za kierownicą” „Magazyn Motoryzacyjny Studia 2”. Z „reżimowych” najważniejsza była Trybuna Ludu, i w niej też o Barbórcie oraz o Kryterium Asów pisano. A przez trzydzieści lat dowcipny i pełen swady komentator, Krzysztof „Szaya” Szaykowski pomagał kibicom zrozumieć co widzą, kto jedzie i dlaczego samochód leci bokiem. To on

rzucił kiedyś, że Pani Karowa błędów nie wybacza, a dowcipy o zaworach w taksówce, szczęśliwych, że nie są w rajdówce... To trzeba było słyszeć.

Legenda

Pomysł na tę imprezę był oparty na dwóch elementach: najlepsi kierowcy i trudny kawałek drogi. Na koniec sezonu najlepsi z naj-



lepszyc, czyli mistrzowie Polski w sportach samochodowych, stawali w szranki na arcytrudnej, zazwyczaj oblodzonej lub zaśnieżonej kostce na ul. Karowej w Warszawie. Po kilku latach okazało się, że ta rywalizacja jedynie o sportowy honor i mo-
 jecką sławę jest czymś niezwykłe ważnym dla zawodników, a przy tym arcyciekawym widowiskiem dla widzów. Króciutki odcinek czterech zakrętów w górę i czterech w dół, plus dwa nawroty, a wszystko po bardzo śliskiej kostce bazaltowej,

jecką sławę jest czymś niezwykłe ważnym dla zawodników, a przy tym arcyciekawym widowiskiem dla widzów. Króciutki odcinek czterech zakrętów w górę i czterech w dół, plus dwa nawroty, a wszystko po bardzo śliskiej kostce bazaltowej,

wymaga wielkiego kunsztu prowadzenia samochodu, albo odpowiednio wolnej, bezpiecznej jazdy. Widzowie przez lata nauczyli się nieomylnie rozpoznawać, kto sztukę jazdy opanował, kto walczy, a kto tylko podróżuje. Oczywiście pomagali w tym rozpoznawaniu „Szaya”. Przez długie lata Barbórkę tworzyli kierowcy, komentator, organizatorzy, dziennikarze i... widzowie.

Zarobić na wszystkim

Dziś ten rajd, to kura znosząca złote jaja. Beneficjentem jest Automobilklub Polski, który zarabia na legendzie Barbórki naprawdę duże pieniądze. Jest z czego opłacić osoby zatrudnione przy organizacji imprezy, jest z czego utrzymać klub. Obserwując Barbórkę, od kilku lat trudno oprzeć się wraze- ➔➔



niu, że pieniądze stały się jedynym powodem, dla którego ludzie z Automobilklubu podejmują spory wysiłek zorganizowania rajdu. Zaczęło się od ogrodzenia ul. Karowej i wprowadzono bilety wstępu. Kto chciał oglądać Kryterium Asów – musiał płacić. Chciało wielu, więc kolejnym pomysłem były bilety na wszystkie odcinki Rajdu. Też

byli chętni. Bilety wymusiły wytyczanie odcinków specjalnych w miejscach, do których nie można się dostać inaczej, niż przez punkt kontroli biletów. Najważniejsze jest widowisko, więc na Karowej od ładnych kilku lat ustawiane są trybuny, telebimy i... beczki. Beczki są świetne, mało że można na nich dobrze sprzedać powierzchnię

reklamową, to jeszcze zawsze komuś z kierowców zdarzy się w nią palnąć. Były pomysły, aby beczki wypełniać piachem, ale szczęśliwie ktoś przytomny pomyślał... Dzięki beczkom ci, którzy kupią bilety na trybuny dłużej widzą samochody w akcji. Cena miejsca na trybunie wzrasta. Super ruchem było wprowadzenie Pucharu Teleekspresu



– od tego zaczęły się telewizyjne transmisje mistrzowskich przejazdów legendarnej Karowej, a każdy metr barierok oddzielających publiczność od trasy mógł być wyceniony. No i liczba chętnych do pokazania się na Karowej w czasie trwania telewizyjnego przekazu bardzo wzrosła, chociaż ta chęć jest dość kosztowna. Wzrosła też cena

takiego występu. Automobilklub Polski zarabia coraz więcej. Ile? To tajemnica handlowa.

Takie czasy

XXI wiek w Polsce to czas biznesu, zarabiania gdzie się da i jak się da. Czymś oczywistym jest, że każdy pomysł, projekt czy przedsięwzięcie musi być poprzedzone biznesplanem,

w którym wydatki muszą być równoważone wpływami. Dotyczy to każdej sfery życia, w tym również stowarzyszeń, a taką formę prawną mają automobilkluby. Również Automobilklub Polski. Celem działalności biznesowej jest generowanie zysków, natomiast stowarzyszenia dzięki działalności gospodarczej realizują cele statutowe. →→



Swoje cele statutowe Automobilklub Polski realizuje między innymi dzięki dochodom z Rajdu Barbórka. Niestety, przy okazji degradacji ulega urok imprezy. Urok, który powstał w całkiem innej rzeczywistości. I gdzieś w gonitwie za zarobkiem gubi się coś bardzo ważnego. Co? Sami oceńcie: piękna siedziba AP ma okna, przez które dobrze widać spory fragment odcinka Bemowo. Ponieważ mocno lało, kilka osób, wśród nich byli legendarny mistrz Polski w rajdach

samochodowych, kilku dziennikarzy, ludzie bardziej, czy mniej związani z klubem. Chcieli oglądać, ale okna zostały zasłonięte plakatami. Była nawet specjalnie wyznaczona osoba pilnująca, aby ktoś przypadkiem nie usunął zasłony. O otwarciu drzwi na balkon mowy też nie było. Dlaczego nie można? Bo nie, „góra” zakazała. Moim zdaniem to objaw pewnej aberracji. A może tak właśnie trzeba, może to dobrze, iż nie wiedzą, że pieniądze, to nie wszystko?

Kajto z innej planety

Kiedy mowa o warszawskiej Barbórce, to w rzeczywistości mówimy o KJS (Konkursowa Jazda Sportowa, rajd dla początkujących). Trzy krótkie próby i na koniec przejazd legendarnego odcinka na ul. Karowej. W sumie zawodnicy mają do przejechania około 25 kilometrów, plus trasy dojazdowe. W tym roku, poza dwoma tradycyjnymi odcinkami na Bemowie i na terenie Wyścigów Konnych, kierowcy musieli pojechać do Nadarzyna,



gdzie na terenie rozległego parkingu Ptak Warsaw Expo wytyczono trasę próby. Taki dystans i rodzaj odcinków specjalnych zawodnicy określają mianem „rajd wokół trzepaka”. A jednak od wielu lat wszyscy, którzy stają na starcie rajdów, wyścigów, rallycrossu czy wyścigów górskich chcą jechać w Barbórcie.

Mistrzowie, jak przez wszystkie lata, także i w tym roku, nie zawiedli. Oczywiście największym blaskiem lśniły nazwiska rajdowych mistrzów Europy,

Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran. Pojawił się trzykrotny mistrz Polski Brayan Bouffier, aktualny, Grzegorz Grzyb. Na starcie stanęli mistrz Polski w rallycrossie, Tomasz Kuchar, mistrzowie torów wyścigowych, wyścigów górskich czy rajdów terenowych. Po raz szósty na tych samych odcinkach specjalnych toczyła się rywalizacja „Legend”. W tej stawce poza Andrzejem Wodzińskim z Markiem Pawłowskim i Tomaszem Jaskłowskim z Robertem Bur-

chardem legendarnych kierowców nie było. Szczęśliwie były legendarne samochody. Wyniki sportowe wszyscy znają, warto jednak zwrócić uwagę na nadzwyczajne umiejętności mistrzowskiej załogi Kajetana Kajetanowicza i Jarosława Barana. Jechali w całkowicie innej lidze. Na 27 kilometrach Rajdu Barbórka skroili rywalom skórę na 50 sekund, to przepaść! Karową wygrali, pomimo drobnego błędu. I wciąż nie wiedzą, co w przyszłym sezonie... ■



Warto mieć wybór

Opel Insignia 1,6 DTH

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Opel Insignia – o przydatności tego auta w biznesie i w rodzinie wiadomo. Tym razem wersja z nowym silnikiem 1,6 DTH o mocy 136 KM. Miałam wątpliwości, bo o ile ten silnik doskonale sprawdza się w mniejszych i lżejszych modelach takich, jak Astra czy Mokka, to w dużej i ciężkiej Insignii mogło być różnie.

Ale taka jest obecnie moda, jak najbardziej zmniejszyć pojemność silnika i montować w coraz większych samochodach. Kto tego zjawiska nie lubi i nie akceptuje, powinien wiedzieć, że gama Insignii jest tak różnorodna, że każdy dopasuje auto do swoich potrzeb, wybierając rodzaj nadwozia, silnika

czy wyposażenia. Do wyboru jest prestiżowa i elegancka limuzyna (sedan), dla tych, którzy często pracują w terenie - Insignia Country Tourer z napędem 4X4, a dla lubiących aktywny wypoczynek - kombi, czyli Sports Tourer. W gamie jest również funkcjonalny i nowoczesny 5-drzwiowy hatchback.

Wnętrze Insignii to wysmakowany styl - komfort i luksusowe detale. Zwracają uwagę duże, ciekłokrystaliczne, dotykowe wyświetlacze w otoczeniu ograniczonych do minimum przycisków funkcyjnych. Poniżej wyświetlacza znajduje się panel klimatyzacji z dotykową regulacją temperatury. Całość



wygląda elegancko i nowoczesnie. Gładzik do obsługi systemu multimedialnego to w sumie efektowny gadżet. Wieloma funkcjami można również sterować z multifunkcyjnej kierownicy. Ergonomiczne fotele certyfikowane przez niemieckie stowarzyszenie lekarzy i terapeutów AGR (Aktion Gesunder Rücken – Akcja na rzecz Zdrowego Krę-

gosłupa), są wyjątkowo wygodne i oferują szeroki zakres regulacji, między innymi, podparcia odcinka lędźwiowego kręgosłupa. Do tego mają wysuwaną poduszkę wspierającą uda. To istotne gdy dużo podróżujemy. Bagażnik potrafi pomieścić nietypowe przedmioty służbowego bagażu, jak i sportowo rekreacyjny sprzęt na weekendowy

wypad z rodziną. A po złożeniu tylnych siedzeń ma imponującą wielkość.

W Oplu Insignii postawiono na silniki zaawansowane technologicznie, ciche i oszczędne. I tak jednostka zasilana olejem napędowym 1.6 dostępna jest w 2 wariantach mocy – od 120 lub 136 KM. Obie zupełnie nieźle się sprawdzają. Niemieccy →→





inżynierowie postanowili opracować własny silnik wysokoprężny, właśnie ten, który testowaliśmy, czyli 1,6 DTH. Ma moc 136 KM i 320 Nm dostępnych przy 2000 obr./min. Ten silnik współpracuje z manualną, sześciobiegową skrzynią.

Ja się jeździło? Na drogach już nie szalejemy, ale czasem jakiś maruda daje powód do zdenerwowania i trzeba pokazać, że na autostradzie można przycisnąć, a prędkość dozwolona to 140 km/h, a nie np. 70 km/h. W takich przypadkach Insignia 1,6 DTH daje sobie świetnie radę. Można spokojnie, bez stresu wykonywać różne manewry – auto przyspiesza do setki w 10,9 sekundy, a rozpędza się maksymalnie do 205 km/h. Przy wyższej prędkości wewnątrz auta robi się głośno, ale jak już wspomniałam, nie szalejemy na drodze i hałas w kabinie zdarzał się nam rzadko.

Insignia z tym silnikiem jest wyjątkowo oszczędna i rzadko odwiedzamy stacje benzynowe. A to lubimy. Na jednym zbiorniku możemy przejechać ponad 1100 km. Przy dynamicznej jeździe na autostradzie auto spaliło około 7,0 litra paliwa, natomiast

przy bardzo spokojnej jeździe niecałe 5,0l. W mieście bywało różnie, średni wynik to 7,4 l.

Wyposażenie standardowe obejmuje bardzo wiele elementów z zakresu bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego. Umieszczona pomiędzy przednią szybą, a lusterkiem wstecznym kamera Opel Eye, wspomaga takie systemy jak: rozpoznawanie znaków drogowych, ostrzeżenia o niesygnalizowanej kierunkowskazem zmianie pasa ruchu, ostrzeżenia przed kolizją oraz o obecności innego pojazdu w martwym polu widzenia. Bardzo praktycznym rozwiązaniem dla tych, którzy traktują auto jako biuro, jest aktywny tempomat, który sprawdzi się w płynnym ruchu na autostradach, a funkcja ograniczenia prędkości może być również wykorzystywana podczas jazdy miejskiej, w intensywnym ruchu. Natomiast zaawansowany asystent parkowania wykorzystuje przednie i tylne czujniki

do znalezienia odpowiedniego miejsca postoju, a następnie prowadzi do niego kierowcę za pomocą instrukcji wyświetlanych na ekranie. Na pokładzie Insignii nie brakuje takich udogodnień jak nawigacja z dużym kolorowym ekranem czy podgrzewanych i wentylowanych przednich siedzeń. Relaks zapewni odtwarzacz dvd/mp3 oraz dobrze brzmiący zestaw Infinity złożony się z siedmiu głośników i subwoofera.

Systemowi OnStar, w który wyposażona jest Insignia – czyli osobistemu doradcy zawsze do usług, poświęciliśmy już wiele miejsca w magazynie iAuto, więc teraz tylko w telegraficznym skrócie - 3 przyciski wewnątrz auta pozwolą w każdej chwili łączyć się z osobistym opiekunem, który pomoże nam w bardzo wielu sprawach.

Opel Insignia oferuje nie tylko atrakcyjną stylistykę, nowoczesne wnętrze, a z wysokoprężnym silnikiem o niewielkiej pojemności przekonuje oszczędnym charakterem, ekologią. Poza tym jest bardzo wygodna i komfortowa, a w razie potrzeby – dynamiczna. Sprostą różnym wymaganiom. ■



W Ursusie produkują traktory

I całkiem nieźle je sprzedają. Ciągniki z lubelskiej fabryki Ursusa sprzedają się coraz lepiej. Firma w ciągu roku sprzedała polskim odbiorcom o 60% więcej traktorów niż rok wcześniej, jednak wciąż jest to tylko połowa tego, co sprzedają New Holland czy John Deere. W ubiegłym roku Ursus był, według liczby sprzedanych ciągników, dziesiątym producentem, obecnie awansował na miejsce siódme.



Co rok nowy model od Toyoty



Toyota Motor Europe wymyśliła patent na odświeżanie co rok swoich modeli. Pomysł pod nazwą „Rok Modelowy” polega na corocznej aktualizacji palety lakierów oraz elementów stylizacyjnych. W 2017 roku modele Yaris, Auris, Verso i Avensis będą dostępne w nowym kolorze Tokyo Red, z innymi tapicerkami oraz nowym wzorem felg aluminiowych. Technicznie oraz konstrukcyjnie nie zmieni się nic, ale marketingowcy będą mieli pole do popisu.

Nerwowo przed Świętami

Instytut Transportu Samochodowego informuje, że przedświąteczna gorączka, przebywanie w tłumie kupujących, intensywny ruch na drogach i pogoda, a nawet brak pomysłu na prezenty mogą wpływać na agresywne, nielogiczne i nieoczekiwane zachowania na drogach.

– *Źródłem frustracji wśród kierowców są także korki uliczne, szczególnie uciążliwe w okolicach centrów handlowych. Zdenerwowanie kierujących wywołuje również wydłużone poszukiwanie czy oczekiwanie na zwolnienie miejsca parkingowego. Niestety, rosnące napięcie emocjonalne, wywołane niemożnością lub opóźnieniem w realizacji celu, jest łagodzone w wielu przypadkach poprzez zachowania agresywne, a agresja rodzi agresję* – ostrzega dr Ewa Odachowska.

Niespieszna sprzedaż Ampery-e

Od 14 grudnia rozpoczęła się sprzedaż Opla Ampery-e. Podaż samochodu będzie ograniczona, zatem wprowadzanie tego modelu na rynki europejskie zależy od infrastruktury niezbędnej dla samochodów elektrycznych. Po pierwszych dostawach do Norwegii model zadebiutuje w kolejnych krajach; w Niemczech, Holandii, Francji i Szwajcarii. W miarę wzrostu produkcji Ampera-e zostanie wprowadzona w większości pozostałych krajów europejskich pod koniec 2017 roku lub w 2018 roku. A w Polsce? Za dziewięć lat będzie milion samochodów elektrycznych. Tak zapewniał wicepremier.



Dacia dopieszczona

Podczas Międzynarodowego Salonu Samochodowego w Paryżu Dacia zaprezentowała cztery odnowione modele: **Sandero, Sandero Stepway, Logan i Logan MCV**. W odświeżonych samochodach znajdziemy zmieniony układ świateł, nowy wystrój wnętrza, nowe schowki i elementy wyposażenia. Samochody tej marki nadal będą bardzo konkurencyjne pod względem ceny. Niektóre z tych nowości pojawią się również w Dokkerze, Dokkerze Van i Lodgy po to, aby całej gamie swoich modeli nadać jednolity i rozpoznawalny wygląd.

Modele Sandero, Sandero Stepway, Logan i Logan MCV objęte zostały również nową ofertą silnikową i skrzyń biegów. Po raz pierw-

szy pod maską modeli Dacia pojawia się unikalny, nowoczesny, przystępny cenowo i jeszcze bardziej oszczędny silnik benzynowy SCe 75.



Odnowione ASX

Zmodernizowane **Mitsubishi ASX 2017** zostało zaprezentowane jesienią podczas tegorocznej wystawy motoryzacyjnej w Paryżu. Od czasu debiutu w 2010 roku model trafił do 1 100 000 klientów na całym świecie. Obecnie crossover Mitsubishi ASX cieszy się statusem globalnego bestsellera marki i silnego gracza rywalizującego w szybko powiększającej się klasie SUV-ów segmentu C. W polskich salonach Mitsubishi ASX 2017 jest dostępny w 8 wersjach. Większość ma benzynowy silnik 1.6 MIVEC współpracujący z 5-biegową, manualną skrzynią biegów i napędem na przednią oś. Najdroższa i najlepiej wyposażona wersja to RalliArt 2.2 AT 4WD.

Rekordy Juke

Najpierw wymyślili, że Nissanem Juke pobiją rekord jazdy na dwóch kołach na dystansie 1 mili. Teraz pozastaniali okna i kazali kaskaderowi wykonać manewr zawracania o 180o z jazdy tyłem. Kierowca **Paul Swift** komentował: – *Obserwując obraz 360 stopni na desce rozdzielczej zamiast spoglądać przez ramię w tylne okno, początkowo czułem się nieswojo, ale szybko się przyzwyczaiłem. Dzięki kamerom AVM dokładnie widziałem tor, miałem więc pewność, że mieszczę się w wyznaczonej przestrzeni.*

Czekamy na kolejne pomysły, które w istocie większego sensu nie mają, ale pokazują, że samochód bez kamer i komputera jest już całkiem passé.





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/

Podoba się kobietom



SUZUKI S-CROSS 4WD

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

To kolejny samochód który bardzo mi się spodobał.

Nie, żebym szczególną estymą darzyła markę Suzuki, ale auto urzekło mnie swoją... naturalnością.

Nie puszy się, nie pręży, niczego nie udaje i nie chce udowadniać, że jest najlepsze.

To typowy crossover z napędem 4X4. Posiada wszystkie cechy tego gatunku, a więc jest funkcjonalny, przestronny, ma wyższe miejsce za kierownicą, podwyższone zawieszenie. I nie udaje SUV-a, porażająco ogromnego, z dużym silnikiem i nietypowymi oponami.

Na rynku SX4 S-Cross jest od 3 lat, ale ostatnio wprowadzono drobne zmiany – nowy jest pas przedni z chromowanym wlotem powietrza,

nisko opadająca maska oraz LED-owe reflektory w niektórych wersjach. Zwiększono prześwit i to wcale nie mało, bo prawie o 18 centymetrów. Dodano trochę elementów chromowanych, zaprojektowano od nowa klosze reflektorów. Są teraz bardziej drapieżne. Z tyłu zmiany prawie żadne – jedynie nowe wypełnienie tylnych świateł (również wykonanych w technologii LED). Mimo tych zmian S-Cross nie jest bardziej widoczny na



drodze. Cichy, spokojny, nikogo nie kłuje w oczy, nie denerwuje agresywną stylistyką. Taki w sam raz, przyjazny dla wszystkich i da się lubić.

Sporo zmian znalazło się pod maską S-Crossa. Nie znajdziemy już tego modelu wyposażonego w silniki wolnossące. Teraz do dyspozycji mamy dwie jednostki z nowej rodziny BOOSTERJET o pojemności 1 lub 1,4 litra. Mniejsza z nich ma 3

cyndry oraz moc 110 KM, natomiast większa to typowe R4 o mocy 140 KM. My testowaliśmy Suzuki SX4 S-Cross z silnikiem 1,4 (znanym z Vitary). Miał turbinę, zmienne fazy rozrządu i bezpośredni wtrysk paliwa, dzięki czemu generował moc 140 KM. To wystarczało w zupełności. Do 100 km/h auto rozpędzało się w 10 sekund i robiło to z wdziękiem i bez większych oporów. Skrzynia manualna, sześciobiegowa precyzyjnie współdziałała z silnikiem. No i napęd na cztery koła, który w samochodach z silnikiem 1.4 jest standardem.

Jednostka o tej pojemności dostępna z napędem 4X4 w połączeniu z podniesionym prześwitem sprawia, że nie boimy się zjechać poza utarte drogi. Tym bardziej, że w terenie i na drodze wspomaga nas układ All-Grip z czterema trybami pracy wybieranymi pokrętłem na tunelu środkowym. Program Auto sterowany jest komputerem, Sport przerzuca 20 % napędu na tylną oś. W trudnym terenie przyda się tryb Lock, który rozdzieli moc równo pomię- ➔➔



dzy obydwie osie. Auto wyposażone jest w elektryczne wspomaganie, tempomat adaptacyjny, układ awaryjnego hamowania i wiele innych systemów czuwających nad bezpieczeństwem i komfortem jazdy.

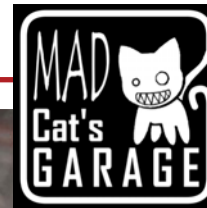
We wnętrzu przede wszystkim zaskakuje przestronność, czego nie sugeruje wygląd zewnętrzny samochodu. Poza tym bardzo poprawnie - przyzwoitej jakości materiały, intuicyjny i funkcjonalny zestaw multimedialny z dotykowym ekranem i estetyczną grafiką, czarną kolorystykę starano się urozmaicić szarymi detalami. Fotele wygodne, wysoko umieszczone zapewniają dobrą widoczność, a wielofunkcyjna kierownica sprzyja komfortowi jazdy. Zestaw multimedialny bardzo prosty w obsłudze, zawiera sporo przydatnych kierowcy informacji. Wszystko w dobrym stylu – taka niewymuszona elegancja. W sumie wewnątrz S-Crossa jako kierowca i jako pasażer czujemy się bardzo dobrze. Bagażnik ma 430 litrów pojemności – to sporo.

Wszelkie manewry wykonuje się S-Crosssem lekko, łatwo i przyjemnie. Doskonale sprawdza się w mieście, na trasie i w niezbyt trudnym terenie. Wydawać by się mogło, że S-Cross nie będzie interesującym modelem dla kobiet, tymczasem podczas tygodnia użytkowania tego samochodu, wiele pań dopytywało się o detale. Był w ich opinii nie tak groźny jak SUV ale „poważny, wzbudzający zaufanie, jakiś”.

Ceny SX4 S-Cross po liftingu zaczynają się od kwoty 66 900 zł za wersję 1.0 BOOSTERJET z napędem 2WD oraz standardem wyposażenia Comfort. Większym powodzeniem cieszy się jednak nieco bogatsza wersja czyli Premium, która kosztuje 73 900 zł. Najtańsza odmiana z napędem AWD to wydatek 80 900 zł (1.0 Bossterjet, All Grip Premium) natomiast najtańsza wersja z mocniejszym silnikiem doładowanym to co najmniej 87 900 zł. ■







Barbórka nagrodą za cały sezon

KODIX
kodixfoto.com

ZDJĘCIA: KONRAD "KODIX" SIECZKOWSKI

W sobotę 10 grudnia 2016 odbywało się w Warszawie rajdowe święto - Barbórka. Rajd jest legendą, swoistym "zwieńczeniem" każdego sezonu od 54 lat, a spotkanie z "Panią Karową" to marzenie każdej załogi. W tym roku zespołowi Mad Cat's Garage dane było pokazać się na tym rajdzie.

Kuba Kosiński i Małgosia Galas z Mad Cat's Garage walczyli przez cały sezon o zwycięstwo w KJS-ach w Okręgu Warszawskim. Do imprez zaliczał się też cykl organizowany przez Automobilklub Polski, czyli cztery imprezy: Rajd Monte Calvaria, Puchar Jesieni, Rajd Św. Krzysztofa i Puchar Wiosny. Automobilklub Polski - jako organizator Rajdu Barbórka mógł sobie pozwolić na udostępnienie najlepszym zawodnikom-amatorom niesamowitej nagrody, jaką jest możliwość udziału w legendarnym wydarzeniu. Kubie i Gosi udało się wygrać cały cykl czterech

imprez w ramach klasy 4 (pojemność do 2000 cm³), dzięki czemu otrzymali zaproszenie na grudniowe zmagania pośród profesjonalistów. Niestety, kierowca bez licencji nie mógł być klasyfikowany wśród innych, licencjonowanych zawodników, a więc wszystkie auta zakwalifikowane do Barbórki 2016 poprzez cykl imprez amatorskich KJS jechały jako auta funkcyjne i nie mierzono im czasów - takie pomiary załogi amatorskie mogłyby wykonywać we własnym zakresie aby móc sprawdzić, jak mniej więcej uplasowałyby się w klasyfikacji generalnej rajdu.

Pogoda w tym roku była po prostu obleśna. Cały dzień lało jak z cebra bez chwili wytchnienia, a w parku maszyn zrobiło się straszne błoto, przez które ledwo można było przejść. To jednak nie popsuło kotom humoru, bo przecież świętowali swój udział w Barbórce! Zmagania zaczęły się z samego rana od odcinka specjalnego na Torze Wyścigów Konnych na warszawskim Służewcu, który to okazał się być bardzo dziurawy. Potem załoga przemieściła się na odcinek pod centrum wystawienniczym PTAK Expo w Nadarzynie, gdzie było bardzo równo, bardzo ślisko i wbrew temu, co można było pomyśleć o odcinku specjalnym na parkingu - było bardzo szybko. Kuba "zapiął" czwarty bieg, a to oznacza już prędkość powyżej 150km/h. No ale na budzik nikt nie patrzył, liczyła się zabawa. Na Bemowie szybki serwis, a w zasadzie czas na krótki relaks, ponieważ auto spisywało się na medal i nic mu nie dolegało. Potem znany już z każdego rajdu Barbórka odcinek na Bemowie z szutrem i "lot" na mostku. Kolejne odcinki to była w zasadzie powtórka.



Ale nie do końca o odcinki tutaj chodziło, bo były one znane załodze z rallysprintów organizowanych przez Automobilklub Królewski i Polski. Chodziło o atmosferę i znalezienie się wśród profesjonalistów, możliwość pogadania z gwiazdami polskiego motorsportu, takimi jak Kajetan Kajetanowicz, Tomasz Kuchar czy Wojtek Chuchała. Rajd Barbórka to spotkanie wszystkich kierowców - nie tylko tych rajdowych, ale również wyścigowych, terenowych oraz załóg poruszających się autami klasy "Legend". To ogólnopolskie →→





spotkanie najlepszych, najślawniejszych i jak się okazuje - po prostu kolegów po fachu.

Załoga Mad Cat's Garage pojechała Barbórkę 2016 pod banderą Magnaflow, które wsparło ich najbardziej - specjalnie na ten rajd. Na aucie pojawili się już nowi sponsorzy na rok 2017, czyli VicaRS i Adrenaline Shell, a towarzyszyli im niezmiennie WOBO, Dextra i 2Brally. Ci ostatni

przyjechali z wypasionym serwisem i dwoma grubymi "renówkami", a koty skorzystały przyklejając się do ich ciepłutkiego namiotu i przysysając się do gulaszowej i bigosu. W tym deszczu takie schronienie to była wielka pomoc.

Niniejszym sezon 2016 został oficjalnie zamknięty, a w 2017 koty przygotowały parę niespodzianek poza nowymi sponsorami. Na razie możemy zdradzić, że do teamu dołączył Szalansky, czyli filmowiec z prawdziwego

zdarzenia oraz kolejny, rewelacyjny fotograf - Konrad "Kodix" Sieczkowski. Niebawem team zaprezentuje również... Dziewiąte auto! Kto będzie kierowcą? Tego na razie nie zdradzamy, trzeba czekać.

Za cały sezon ekipa Mad Cat's Garage dziękuje przede wszystkim fanom, czytelnikom iAUTO oraz sponsorom: Magnaflow Polska, 2Brally,



WOBO, Dextra Auto Moto Serwis, Serwis Samochodowy Twoje Auto, Haparts, Części u Ralfa oraz swojemu Automobilklubowi Królewskiemu, który wciągnął ich na wyższy, bardziej profesjonalny poziom i otoczył opieką, dzięki której powstały poważne plany na przyszłość.

Na sezon 2017 zapraszają wraz z Adrenaline Shell - gdzie profesjonalnie i tanio "wydetailujecie" swoje rajdówki w zakresie oklejania, lekkich boczków, lekkich szyb i laminatowych elementów karoserii, z 2Brally gdzie kupicie dosłownie wszystko w ramach wyposażenia do motorsportu, z VicaRS, czyli firmą, która produkuje profesjonalne elementy bezpieczeństwa do rajdówek i nie tylko, z WOBO, czyli sklepem dla tunerów, z Dextra Auto Moto Serwis, gdzie zbudujecie rajdówkę od podstaw, ale też odnowicie klasyczne auto oraz z partnerami: Haparts, gdzie znajdziecie nowe części do Hond, z Magnaflow Polska, którego przedstawiać chyba nie trzeba, z Twoje Auto



KODIX
kodixfoto.com

Serwis Samochodowy, gdzie dokonacie wszelkich napraw eksploatacyjnych i codziennych a także drukarnią Print Point, gdzie wszystkie nalepki wykonuje się perfekcyjnie.

iAUTO nadal będzie śledzić zmagania kotów i prezentować je na łamach tygodnika, tak więc nie przegapcie żadnego numeru, jeśli jesteście ciekawi, co u nich słychać!



KODIX
kodixfoto.com

Wydarzenia i rocznice: grudzień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Czechosłowacki "pgórek"

Do tego pojazdu mam bardzo duży sentyment. Spędziłem w nim kilka tysięcy(!) godzin, najpierw sporadycznie jako dziecko, a potem licealista dojeżdżający codziennie przez cztery lata (1978-82), autobusem linii 12 na trasie Żabno – Tarnów. Z reguły 30-40, a nawet 50-minutową trasę 17 kilometrów (w jedną stronę) pokonywało się w potwornym ścisku. (Innego rodzaju hardcorem była jazda – zwłaszcza zimą – w przyczepie tego autobusu, która majtała się na prawo-lewo na zakrętach, gdy kierowca prowadził autobus

ze zbyt dużą swadą). Wielkim przywilejem było pozwolenie kierowcy na zajęcie fotela "pilota", czyli pojedynczego miejsca po prawej stronie kierowcy. Szczególnie umordowanym pracą i podróżą szofer pozwalał przysiąść lub postawić bagaż na wielkiej bani, która skrywała silnik umieszczony z przodu autobusu, obok wystającego w podłogi metrowego dźwiga skrzyni biegów. Wielokrotnie też miałem okazję oglądać go, gdy zdenerwowany kierowca odpinał jakieś klamry i unosił do góry tę sztywną osłonę, by zdiagnozować



awarię... Niewątpliwie był to jeden z powodów (ale nie najwcześniejszy i najważniejszy, może kiedyś o tym napiszę), który spowodował moje zainteresowanie motoryzacją. W każdym razie odkąd pamiętam, zawsze marzyłem o samochodzie.

Dobrze, wróćmy do tematu, którym jest autobus Jelcz 043. Podobnie jak w ZSRR (o czym napisałem w tekście o Moskwiцу)



także w w powojennej Polsce były ogromne problemy komunikacyjne. Przez długie lata nie powiodły się próby krajowego rozwiązania zbudowanego odpowiadającego wymaganiom autobusu międzymiastowego. Było to szcze-

gólnie ważne, gdyż potrzebny był środek transportu dla setek tysięcy pracowników dowożonych z pobliskich miejscowości do zakładów przemysłowych. W całym przyzwoitym rezultacie sięgnięto po licencję z (ówczesnej) Czechosłowacji na produkcję autobusu Škoda 706 RTO z nadwoziem firmy Karosa. 6 grudnia 1958 roku podpisana została stosowna umowa i w zakładach w Jelczu ruszyła produkcja.

I tu jest pewien problem, gdyż "utarło się", iż "ogórkiem" nazywany jest powszechnie Volkswagen Transporter T2. Natomiast w Polsce takowe określenie zyskał także sympatyczny – licencyjny – Jelcz 043.



Auto (jednak nie) dla każdego

Przedwojenne władze Związku Radzieckiego przykładają ogromną wagę do rozwoju



przemysłu motoryzacyjnego, ale – niestety – bardzo specyficznego. Wszelkimi legalnymi i nielegalnymi sposobami starano się pozyskać najnowsze światowe technologie w tej dziedzinie. Jednak te działania miały służyć rozwojowi kolchozowego rolnictwa, ale przede wszystkim potęgi militarnej, a więc rozwojowi przemysłu ciężkiego. Na potęgę powstawały zakłady produkujące samoloty, ciężarówki, autobusy, samoloty, sprzęt wojskowy. Samochody osobowe importowano lub produkowano w symbolicznych ilościach, a i tak jedynie na potrzeby urzędników partyjnych i państwowych. Dla "szarego" obywatela przewidziano jedynie był transport publiczny, który i tak był szczęśliwy, jeśli ten transport nie był bydłącym wagonem jadącym w kierunku Kołomy.



Sytuacja uległa zmianie dopiero w 1939 roku (a więc ponad dwie dekady po przejęciu władzy przez bolszewików, w czasie których w krajach zachodnich i USA samochody osobowe produkowano już w milionach sztuk). Komunistyczne władze podjęły decyzję o rozpoczęciu produkcji prostego, stosunkowo taniego auta "dla ludu". Na miejsce produkcji wybrano Moskiewskie Zakłady Montażu Samochodów nr 1 – zbudowano je w 1930 roku, ale wytwarzały głównie ciężarówki oraz niewielką ilość osobowych Fordów A. Nazwę fabryki zmieniono na Moskiewskie Zakłady Samochodowe im. KIM (skrót od rosyjskich słów Komunistyczna Międzynarodówka Młodzieży). Produkcję modelu KIM-10, który był kopią produkowanego w Wlk. Brytanii Forda Prefect, rozpoczęto w 1940 roku. Wyprodukowano jednak niewielką ilość tego pojazdu, który nie podobał się Stalinowi, a niedługo później rozpoczęła się wojna niemiecko-radziecka i fabryczne moce przestawiono na produkcję wojenną.

Jeszcze przed zakończeniem II wojny światowej powrócono do pomysłu produkcji samo-

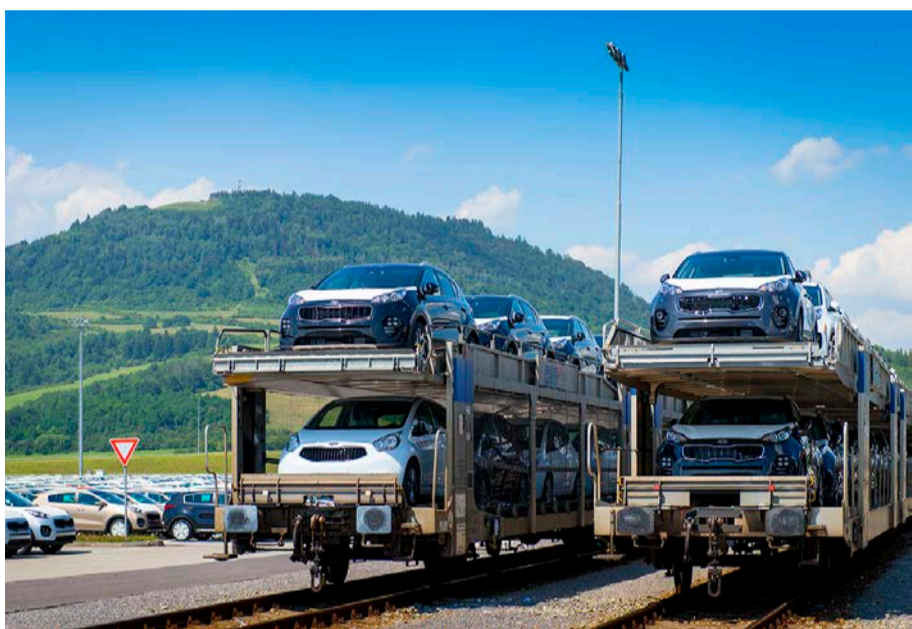
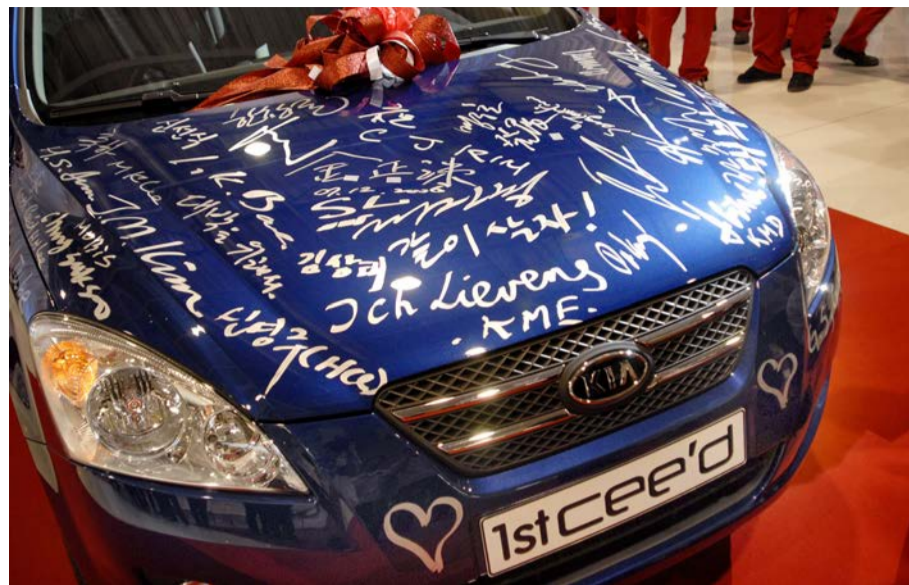
chodu osobowego, w miarę dostępnego dla radzieckich obywateli. Zakłady im. KIM ponownie przemianowano – tym razem na Moskiewskie Zakłady Samochodów Małolitrażowych (MZMA). Produkcję seryjną modelu 400-420 (oznaczanego też 401-420), będącego kopią przedwojennego Opla Kadetta, rozpoczęto w grudniu 1946 roku (podawane są różne daty tego miesiąca: 4 oraz 9) i był to pierwszy samochód, który otrzymał handlową nazwę Moskwicz.

Niestety, samochód ten nie stał się odpowiednikiem niemieckiego Volkswagena. Przez 10 lat produkcji wyprodukowano go nieco mniej niż 220 tysięcy sztuk, co jak na grubo ponad 100-milionowy naród było prawdziwą "kroplą w morzu potrzeb". Samochody te także wykorzystywano, jako pojazdy służbowe. Przeciętny obywatel praktycznie więc nie miał żadnej szansy, by zakupić (za niemal całoroczną pensję) nowego Moskwicza. Ale chyba to nikogo nie dziwi, wszak także w PRL-u do końca lat 80-tych nabycie "od ręki" nowego auta (nie licząc Pewex-owej puli za twardą walut) było kompletnie niemożliwe.

10 lat Kia na Słowacji (i w Europie)

7 grudnia 2006 rozpoczęła się oficjalna produkcja seryjna w zakładach Kia Motors Slovakia. W ciągu tych 10 lat jedyną europejską fabrykę Kia opuściło ponad 2,5 mln samochodów oraz 3,8 mln silników. Łączna inwestycja koreańskiego producenta na Słowacji wynosi już ponad 1,7 mld(!) euro, dając zatrudnienie 20 tysiącom osób.

Obecnie produkowane są tam trzy modele Kia: cee'd, Sportage oraz Venga, które – oprócz lokalnego rynku – eksportowane są do 95 krajów na całym świecie (w tym ok. 14 procent pojazdów z kierownicą po prawej stronie). Codziennie z Żyliny wyjeżdżają dwa pełne składy kolejowe oraz 90 naczep samochodowych wiozące łącznie 1400 samocho-



dów, głównie Wlk. Brytanii, Rosji, Niemiec, Włoch i Hiszpanii.

Polscy kierowcy na pewno zauważyli na naszych drogach także całą flotę radiowozów. Kia wyprodukowała także serię aut dla słowackiej policji oraz samochodów dla Poczty Republiki Czeskiej. Warto dodać, że niemal połowa z blisko 4 milionów wyprodukowanych przez Kia silników jest eksportowana do czeskiej miejscowości Nosovice, gdzie mieści się fabryka Hyundai Motor Manufacturing. To zrozumiałe, bo po grubej aferze korupcyjnej właścicielem marki Kia stał się Hyundai. ■



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