

iauto *polska*

Numer 90, 16 września 2017



Jak uczy doświadczenie, nie ma takiej rury, której nie da się odetkać. Nie ma takiego zamka, którego nie da się otworzyć, nie ma takiego biznesu, którego nie da się położyć. Wygląda na to, że coś takiego szykuje się w branży motoryzacyjnej. W czasie trwającego właśnie frankfurckiego salonu producenci pokazują, co mają najlepszego, czyli samochody. Samochód, jak wiadomo składa się z wielu różnych części, a im bardziej nowoczesny, tym tych części jest więcej. Czasy, gdy był to silnik, skrzynia biegów, koła, pedały, kierownica i zawiadujący tym wszystkim kierowca - dawno minęły. Prawdziwie nowoczesne samochody składają się głównie z komputera, reszta jest, bo być musi, ale komputer jest najważniejszy.

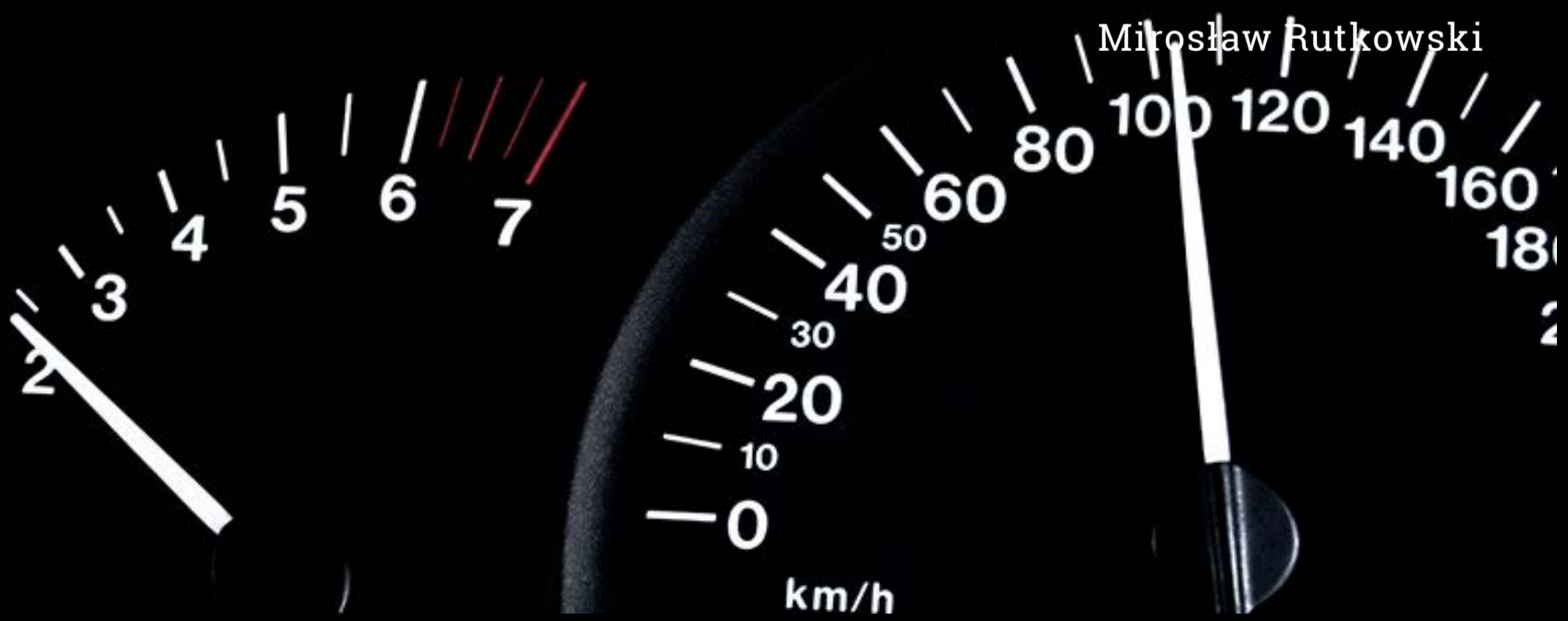


Komputer jest mądry, komputer wszystko wie, więc kierowca bardzo producentom przeszkadza. Nie ma się czemu dziwić, przecież człowiek jest niezdarny, boli go głowa, martwi się albo cieszy nie wiadomo czym. No i popełnia błędy, które nieraz kończą się źle. Tak dalej być nie może, dlatego producenci z wielkim przekonaniem i nie bez dumy opowiadają (i pokazują) samochody, które kierowcy już nie potrzebują. Same sobie sterem, same sobie okrętem... Same jadą, wiedzą gdzie, wiedzą jak. Z pewną pomocą Internetu mają się rozeznać gdzie jest dziura w drodze, gdzie wolne miejsce parkingowe, a przede wszystkim jaki jest stan bankowego konta już nie-kierowcy. Stan konta jest ważny, bo samochód potrzebuje zatankować, wymienić opony i uaktualnić oprogramowanie systemu masażu w prawym fotelu i ktoś za to wszystko musi zapłacić.

Ta internetowa łączność samoistnego wehikułu nieodległej przyszłości stwarza nieograniczone możliwości różnym paskudnym typom. Żli ludzie na razie wykombinowali, jak odjechać nowym autem z systemem bezkluczykowego uruchamiania. Potrzebują niewielkiego urządzenia i 6 sekund. Ciekawe, ile czasu będzie trzeba na skierowanie kilkudziesięciu samochodów w jedno miejsce w tym samym czasie? Albo jak długo potrwa przejęcie kontroli nad samochodem, którym podróżuje ktoś, kogo zbójcy bardzo, ale to bardzo nie lubią...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Superb? niemożliwe - str. 4



Wydarzenia

Odjechane i normalne - str. 10

Zmiany czy kosmetyka? - str. 22



Eksploatacja

Taniej nie znaczy gorzej - str. 21

Klejdoskop

Renault dla młodych projektantów - str. 24

Sport

Polacy jadą po... - str. 28



Babskie gadanie

Pada deszcz, pada deszcz, nic nie widać - str. 30

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 31



SUPERB? - niemożliwe



SKODA SUPERB SPORT

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Tak chyba reagowali niektórzy kierowcy, widząc jak ruszam spod świateł Skodą Superb. Niewielu bowiem wie, że ten model występuje również z silnikiem o mocy 280 KM i momencie obrotowym 350 Nm.

Poprzednie wersja Superba nie zachwycała swoją sylwetką. Zwłaszcza tył samochodu nie wyszedł projektantom. Trochę ratowała wersja kombi. Ale Superb kojarzy się od lat raczej z „bezpiecznym” samochodem dla władzy niższego i średniego szczebla, choć i ministerstwa nie gardzą tym modelem. Dlaczego? Ponieważ Superb spełnia kilka ważnych warunków. Zacznijmy od okre-

ślenia „bezpieczny”, dlaczego cudzysłów? W tym przypadku chodzi o to, że ten samochód nie rzuca się tak w oczy, nie „kłuje”, powiedzieliby niektórzy. Czymś takim władza może sobie spokojnie jeździć. Niechby tak kupili służbowe Audi, BMW czy inne Volvo. Od razu mają „przechlapane”. Tzw. kolorowe gazety, portale i pewnie jeszcze inni od razu by się rzucili z hasłem, jak się władza

wozi. Klasa premium, owszem, dla najwyższych władz i to też nie wszystkich ministrów. I na tym poprzestańmy.

Skoda Superb jest samochodem nowoczesnym, wygodnym, wyposażonym w technologię Volkswagena, czyli jednego z liderów rynku. I to zarówno aut nowych, jak i używanych. Stąd ta popularność. Kupujemy dobre auto „pod maską” Skody.

Dziwnie to brzmi, ale tak jest. Auta tej marki cieszą się tak dużym powodzeniem, ponieważ mają wszystko, co „starszy brat”, a do tego są tańsze i jak wyżej, nie rzucają się w oczy. A „rzucić się w oczy” można nie tylko mediom, ale też sąsiadom, złodziejom samochodów, albo czasem urzędowi skarbowemu... Nie znaczy to jednak, że Skoda jest kupowana tylko dlatego, że można nią po cichu spokojnie przemknąć. Wszak auta tej marki chętnie kupuje również wiele prywatnych firm, które nie muszą się przed nikim „maskować”. Szukają po prostu dobrego samochodu, często spełniającego kryterium cena/jakość. Poza tym, nowa generacja modelu Superb wygląda o wiele lepiej od poprzedniej, dlatego przybywać powinno także indywidualnych nabywców.



Wybór silników jest duży, Tym razem otrzymaliśmy do testów sportową odmianę Superba. Niewielu wie, że taka jest do wyboru. Ale dopiero jazda tym samochodem pozwala się przekonać do tej wersji silnikowej. Nie tylko wygląd wersji „Sportline” przekonuje, bardziej 280

KM i 350 Nm maksymalnego momentu obrotowego silnika 2.0 TSi. W parze z 6-biegową skrzynią DSG, z opcją manual, realizowaną manetkami przy kierownicy, ta wersja z powodzeniem konkuruje z wieloma sportowymi modelami. I, jak już było tu wspomniane, wielu →→





kierowców zadziwia, ponieważ nie wiedzą, że taka opcja w Superbie w ogóle występuje. Zmiany sześciu przełożeń prawie nie czuć, za to w kilka sekund (5,8 wg producenta) mamy 100 km/h na prędkościomierzu. Zasługa w tym także napędu 4x4, który nie tylko poprawia trakcję, ale też „zrywa” wóz do przodu z ogromnym impetem.

Uzupełnieniem tych dobrych osiągnięć jest zawieszenie samochodu. Znakomicie trzyma się drogi. Na kilku krętych, mazurskich odcinkach, ustawiliśmy prędkość na tempomacie i sprawdzaliśmy zachowanie auta w zakrętach. Prawa noga, trzymana na pedale hamulca, ani razu nie musiała „interweniować”, czyli zmniejszać szybkości. Samochód szedł, jak po sznurku. Można tylko żałować, że sportowe siedzenia

nie mają dodatkowej regulacji trzymania bocznego. Testujący należy bowiem do szczuplejszej grupy kierowców, a dopasowane boczne oparcia jeszcze bardziej podkreśliłyby sportowy charakter tej odmiany Superba. Niemniej za właściwości jezdne, z czystym sumie-

niem wystawiam ocenę bardzo dobrą.

Abstrahując od sportowych możliwości, samochód jest wygodną limuzyną, dobrze sprawującą się w dalszych trasach. Pozycję za kierownicą można sobie dogodnie ustawić,





do tego znana już od dawna, regulowana środkowa podpórka na łokieć. A do wyboru kierującego są tryby: normal, eco, sport i indywidual. Możliwości jest sporo, tym bardziej, że przy indywidualnym doborze, możemy sobie pomieszać regulacje z poszczególnych opcji.

W trybie „eco” na wyświetlaczu środkowym wyświetla się analiza stylu jazdy, wraz z punktacją zachowania kierowcy pod tym kątem. Im bliżej 100 pkt., tym lepiej. Z kolei w trybie „sport”, oprócz szerokiej informacji o zużyciu paliwa i średniej prędkości (długookresowo,

od tankowania, od uruchomienia), do dyspozycji kierującego jest stoper z licznikiem okrążeń lub zestaw trzech dodatkowych wskaźników (ciśnienie oleju, temperatura płynu chłodzącego i przeciążenie chwilowe). To przyjemne „zabawki”, ale nie radzimy ich obserwować na wyrazistym ekranie środkowym podczas sportowej jazdy, ponieważ zbyt odrywają uwagę od prowadzenia auta. I jeszcze jedno spostrzeżenie: ustawiając działanie klimatyzacji w pozycji „eco”, w ogóle nie będziemy czuli jej działania, przynajmniej podczas letniej pogody. Tu trzeba wybrać co najmniej „normalną”, lub dla chcącego „intensywnie” działanie, co u bardziej wrażliwych może się skończyć katarem. A jeśli ktoś nie chce korzystać z klimatyzacji, albo np. uzupełnić jej działanie, chociażby →→





w trybie „eco”, może otworzyć szklany dach lub go tylko uchylić. Ciemne szkło komponuje się z wlotem powietrza, którego pozbawiono elementów chromowanych, dzięki czemu jest cały czarny. O sportowych fotelach już było, więc jeszcze tylko dodajmy duży багаż-

nik i sporo miejsca na tylnej kanapie. To też jeden z argumentów, dla których Superb chętnie jest kupowany przez oficjeli, którzy właśnie z tyłu spędzają czas w podróży. Niezmiennie, niczym w RR, Superb kryje w przednich drzwiach dwie parasolki. Małe, a przy-

datne, podobnie jak skrobaczka do szyb schowana w klapie wlewu paliwa.

Jeśli ta trasa będzie pokonywana w trybie ekonomicznym, średnie zużycie paliwa może spaść do 7,5 l Pb 98 / 100 km. Normalna jazda, to 8–9 litrów,

Odjechane i normalne

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Targi motoryzacyjne, wystawy i różne show, to dla branży zawsze ważne wydarzenia. We Frankfurcie trwa właśnie samochodowy salon. Odbywający się co dwa lata, na przemian z salonem w Paryżu, dla niemieckich producentów jest równie, a może i bardziej ważny, jak wiosenny salon w Genewie.



Zrozumiałe zatem jest prężenie mięśni przede wszystkim producentów niemieckich, ale również i inne marki chcą pokazać to, co mają najlepszego. Niemiecki rynek jest na tyle duży, że każdy ma szansę wykroić sobie

z niego smakowity kawałek. A ponieważ Frankfurcki salon relacjonowany jest w mediach całej Europy, zatem nikt nie może sobie pozwolić na nieobecność. Do najciekawszych na tegorocznym salonie modeli i wydarzeń wrócimy.



BMW prezentuje na Międzynarodowej Wystawie Samochodowej we Frankfurcie Concept X7 iPerformance. Z materiałów prasowych dowiadujemy się, że modelem firma pokazuje: „nie tylko nową koncepcję pojazdu klasy luksusowej BMW, ale też nowy sposób pojmowania luksusu przez markę BMW.” Co to znaczy? Być może chodzi o to, że luksusowe będzie jeszcze bardziej luksusowe.

Na pięćdziesięciolecie zwycięstw w Rajdzie Monte Carlo w pracowniach BMW opracowano MINI John Cooper Works GP Concept. Prezentowaliśmy to auto w poprzedniej wersji, nowe zapewne będzie sprawiało jeszcze większą frajdę z jazdy.



Audi we Frankfurcie pokazuje model A8. Kierowca jest już (prawie) zbędny – w niektórych sytuacjach drogowych można całkowicie odebrać się od prowadzenia samochodu. Według producenta jest to rewolucyjny krok w rozwoju techniki, moim zdaniem zbędny przerost tech-



niki i technologii. W tę technologię Audi brnie dalej, pokazując dwa pojazdy koncepcyjne prezentujące przyszłość samochodów autonomicznych. Audi Elaine, to elektrycznie napędzany SUV-Coupé, Audi Aicon, w pełni autonomiczny samochód przyszłości – bez kierownicy i bez pedałów. No, cóż... przewaga dzięki technice. Pytanie tylko przewaga nad kim, nad czym? →→



Hyundai prezentuje trzy modele: nowy i30 N - sportowy hatchback, i30 Fastback - 5-drzwiowe coupé oraz KONA - reprezentujący segment B SUV. Hyundai zamierza w 2021 roku stać się pierwszą azjatycką marką w Europie. Warto przypomnieć, iż w Niemczech zlokalizowane są centra rozwojowe i testowe marki oraz siedziba Hyundai Motorsport.

Kia. Bliźniacze firmy koreańskie pokazują samochody na dziś i na jutro, wyposażone we

współczesne technologie, ale bez brawury. Rzetelnie zaprojektowane i równie porządnie zrobione samochody przyniosły obu koreańskim markom zasłużony sukces. Zdaje się, że nie jest to ostatnie ich słowo... Picanto X-Line, usportowiony Proceed, Stonic czy Sorento to oferta, wobec której raczej nie przejdę obojętnie.

Swoje najnowsze propozycje pokazuje Opel. Czy jest to odpowiedź na pytania o przyszłość marki po tym, jak przeszła w ręce francuskiego →→



Mercedes-AMG GT S – zużycie paliwa (średnio) – 9,5 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) – 222 g/km.

50 YEARS AMG

Legenda, która budzi respekt.

AMG
DRIVING PERFORMANCE



Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa
tel.: +48 22 660 33 00, www.autotrade.mercedes-benz.pl



PSA? Nas szczególnie nurtuje pytanie – co dalej z fabryką w Gliwicach? No i jak rozumieć nowe hasło firmy Opel: Przyszłość należy do wszystkich? Prezentowane konstrukcje opracowane były zanim Opel przestał być kojarzony z GM:

Grandland X: dynamiczny SUV
 Insignia GSi i Silnik 2.0 BiTurbo
 Insignia Country Tourer

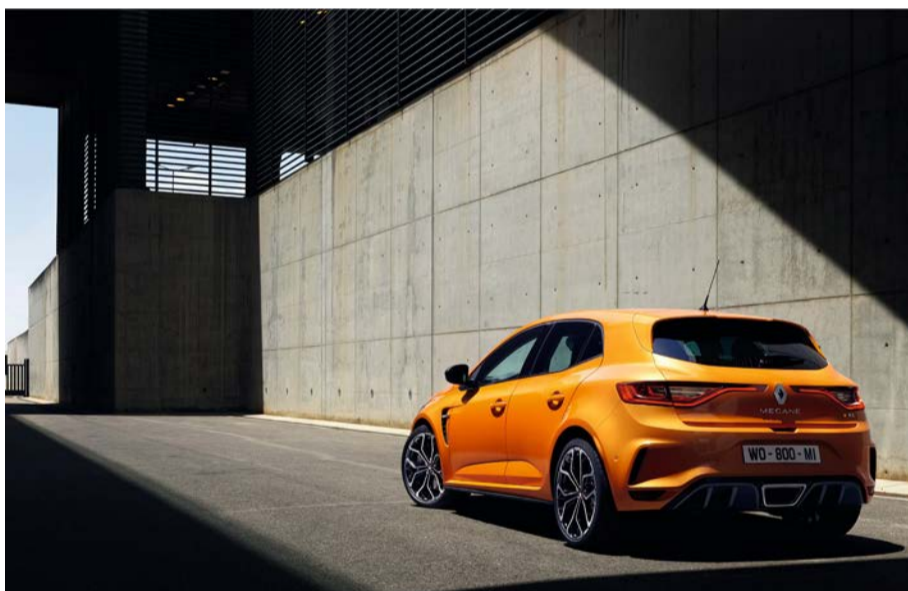
Astra CNG
 Vivaro Tourer.

Toyota przygotowała specjalną, jubileuszową wersję Hilux Invincible 50. Przez pięć dekad Hilux zdobył opinię niezniszczalnego pojazdu, który nie zawiedzie nawet w najtrudniejszych warunkach.



Ponadto na salonie we Frankfurcie Toyota pokazała koncepcyjne studium stylistyczne hybrydowego C-HR Hy-Power, Land Cruisera nowej generacji i Aurisa Touring Sports (kombi) w nowej wersji Freestyle i hot-hatcha Yaris GRMN.

Renault też twierdzi, że w 2030 roku samochód będzie autonomiczny, elektryczny wyposażony w mobilne technologie, do tego zintegrowany z ekosystemem, w którym żyje człowiek. Egzemplifikacją tej wizji jest auto koncepcyjne Symbioz. →→



Z tych bardziej normalnych samochodów mamy nowy Megane R.S. z układem 4Control.

Podczas tegorocznego salonu samochodowego we Frankfurcie Mercedes-Benz prezentuje przedprodukcyjne egzemplarze nowego Mercedesa GLC F-CELL. To całkowicie elektryczny wariant popularnego SUV-a i kolejny milowy krok na drodze do bezemisyjnej jazdy. Najnowszy elektryczny model w rodzinie Mercedes-Benz, technologicznie oznaczony jako EQ Power, ma w przyszłości trafić do produkcji seryjnej. Przy okazji Mercedes przypomniał, iż prace nad tą technologią zaczęli już w latach W 80., gdy naukowcy koncernu zwrócili uwagę na zimne spalanie. W 1994 r. Mercedes-Benz zaprezentował

pierwszy pojazd napędzany energią z ogniw paliwowych – NECAR 1. Po nim pojawiło się wiele kolejnych aut wykorzystujących taki rodzaj





napędu, w tym flota Klas A F-CELL. W 2011 r. zorganizowano F-CELL World Drive – pierwszą podróż samochodami z ogniwami paliwowymi dookoła świata. W 2015 r. zadebiutował prototyp F 015 Luxury in Motion z układem napędowym F-CELL plug-in, umożliwiającym jednorazowe pokonanie 1100 km bez emitowania spalin. Do dziś samochody Mercedes-Benz z ogniwami paliwowymi, w tym Klasa B F-CELL oraz autobus miejski Citaro FuelCELL Hybrid, pokonały łącznie ponad 18 mln km.

Pierwszy pick-up Mercedesa pokazany we Frankfurcie dostępny jest też w polskich →→





salonach. Podstawowa wersja Klasy X (X220 d 4MATIC), jest wyceniona na 142.500 PLN netto.

I jeszcze jeden projekt Mercedesa – Smart vision EQ fortwo. Też autonomiczny, bez kierownicy i bez pedałów.

centów motoryzacyjnych Renault, Nissan i Mitsubishi Motors. Współpraca ma być oparta na wykorzystywaniu wspólnych platform, silników i nowych technologii. Sześcioletni plan ogłoszonego właśnie Alliance 2022, zakłada realizację następujących celów:

Ponad 9 mln. pojazdów zbudowanych na bazie 4 wspólnych platform,

12 modeli z napędem elektrycznym, wykorzystujących podzespoły oraz dostępne platformy dla tego typu aut,

40 nowych modeli wykorzystujących technologię jazdy autonomicznej,

Wspólne układy napędowe.

Kolejne efekty synergii spodziewane są w dziedzinie elektryfikacji, łączności oraz technologii pojazdów autonomicznych,

Wejście na rynek usług transportu publicz-



Za to z kierownicą i pedałami przebój Forda w segmencie samochodów sportowych – Mustang. Poza tym jest też EcoSport ST-Line 2018 i nowa Fiesta.

15 września, czyli w czasie trwania IAA we Frankfurcie ogłoszono powołanie grupy produ-

nego związanych z obsługą pojazdów zrobotyzowanych.

Oczywiście IAA Frankfurt 2017 to znacznie więcej, niż kilku producentów i obietnice samochodów bez kierowcy. Do tego, co przyniósł tegoroczny salon wrócimy w kolejnych wydaniach. ■

NOWY FORD FIESTA



Go Further

JUŻ OD

374 PLN/MIES.*

W FORD MULTIOPCJE

Poczuj każdy moment. Fiesta.

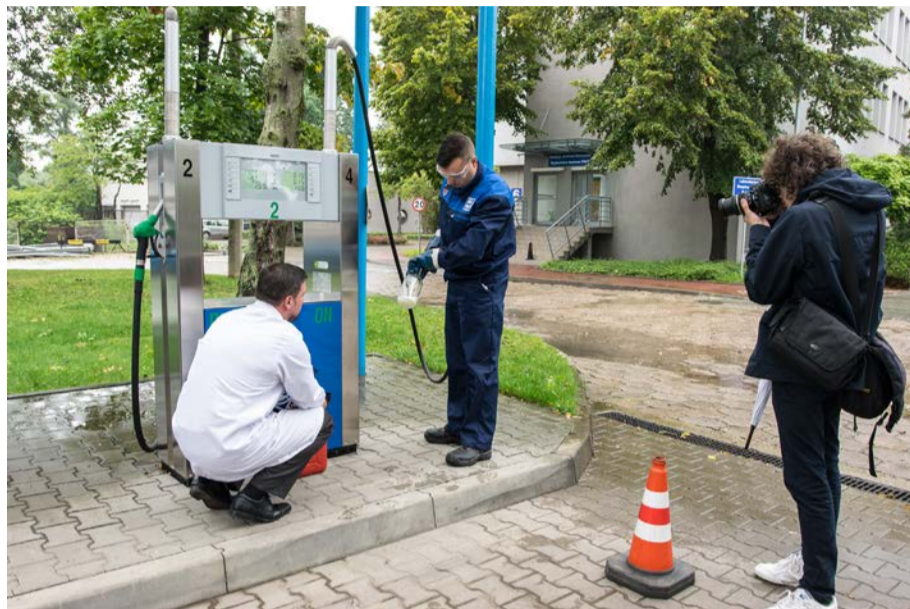


 DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ

* Rata miesięczna dla Forda Fiesta Trend, 3 dr. z pakietem Cool & Sound 1.1, 70 KM, w promocyjnej cenie 44 900 zł brutto, wkład własny 20%, okres finansowania 36 miesięcy, przebieg roczny 20 000 km. Przykład reprezentatywny na dzień 6.07.2017. Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania (RRSO) wynosi 8,58%, całkowita kwota kredytu (bez kredytowanych kosztów) 57 948,67 zł, całkowita kwota do zapłaty 72 909,40 zł, oprocentowanie zmienne 6,49%, całkowity koszt kredytu 14 960,73 zł, w tym opłata przygotowawcza 2 897,43 zł, odsetki 12 063,20 zł, 47 miesięcznych równych rat w wysokości 762,31 zł i ostatnia rata – 34 183,57 zł. Wymóg zawarcia umowy ubezpieczenia AC samochodu – koszt nie jest wliczony do RRSO. Na zdjęciu nowy Ford Fiesta ST-Line.

Taniej nie znaczy gorzej

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: PIMOT - MICHAŁ GAŃKO



Użytkownicy aplikacji Tankuj24 od maja mogą kupować paliwo o kilka groszy taniej. Jako że w systemie, jak dotąd nieliczne są stacje wielkich koncernów, to użytkownicy aplikacji mogli mieć wątpliwości co do jakości paliwa sprzedawanego w stacjach należących do niewielkich sieci. Te wątpliwości ma rozwiązać umowa zawarta przez twórcą aplikacji, Unimot SA z Przemysłowym Instytutem Motoryzacji. Instytut badawczy PIMOT, który prowadzi badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie motoryzacji, zajmie się kontrolą paliw na stacjach, z którymi Unimot SA zawarł umowę o przystąpieniu do programu Tankuj24.

Eksperti z Przemysłowego Instytutu Motoryzacji będą sprawdzali jakość paliw przy pomocy

specjalistycznego pojazdu badawczego. Próbkę zostaną pobrane bezpośrednio z dystrybutorów zgodnie z normą PN-EN 14275:2013-06, w obecności pracownika stacji. Analizie poddana zostanie benzyna silnikowa (PB95) i „standardowy” olej napędowy (ON). Dla każdego z tych produktów zostaną zbadane charakterystyczne cechy zgodnie z rodzajem paliwa. W benzynie silnikowej kontrolowana będzie: gęstość, prężność par, skład frakcyjny, zawartość siarki i zawartość żywic obecnych. W oleju napędowym: gęstość, temperatura zapłonu, skład frakcyjny, zawartość siarki i zawartość zanieczyszczeń. Stacje zostaną wybrane w sposób losowy. Przemysłowy Instytut Motoryzacji porówna zgodność badań z niezbędnymi polskimi normami i oceni jakość paliw dostępnych na stacjach. ■



POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Zmiany czy kosmetyka?

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: PZM

Na stronie Polskiego Związku Motorowego ukazał się lakoniczny komunikat: „W dniu 9 września 2017 r. Andrzej Witkowski złożył rezygnację z funkcji prezesa Polskiego Związku Motorowego i członka Zarządu Głównego PZM. Funkcję prezesa PZM objął dotychczasowy wiceprezes urzędujący Michał Sikora. Andrzej Witkowski został, decyzją Zarządu Głównego PZM, Honorowym Prezesem PZM.”



Po dwudziestu ośmiu latach Andrzej Witkowski przestał kierować federacją kilkuset automobilklubów w Polsce. Dnia ostatnim zjeździe po raz kolejny został wybrany na stanowisko prezesa Polskiego Związku Motorowego. Ustąpienie ze stanowiska nie powinno specjalnie zaskakiwać, bowiem Andrzej Wit-

kowski już kilka lat temu zapowiadał, iż zamierza przejść na emeryturę. Wskazał również osoby, które jego zdaniem mogłyby przejąć obowiązki zarządzania PZM. A jest czym zarządzać, bowiem Polski Związek Motorowy to nie tylko setki imprez sportowych samochodowych czy motocyklowych, turnieje wiedzy o bezpieczeń-

stwie w ruchu drogowym, imprezy turystyczne i działalność automobilklubów, ale też (a może przede wszystkim?) całkiem spory holding generujący naprawdę znaczne dochody. W czasach PRL „Pezetmot“ miał praktycznie monopol na wszelkie szkolenia i kursy na prawo jazdy, prowadził stacje diagnostyczne, sprzedawał części do samochodów i motocykli, potem je serwisował i naprawiał. W realiach III Rzeczypospolitej Zarząd Działalności Gospodarczej i Okręgowe Zespoły Działalności Gospodarczej zostały przekształcone w spółki prawa handlowego i powstał PZM Holding Sp. z o. o. oraz kilkanaście spółek. Przekształcenia kapitałowe i organizacyjne, prawne uregulowanie posiadanych obiektów i utrzymanie niemałego majątku nie były łatwym zadaniem. Z punktu widzenia PZM cały proces zakończył się sukcesem. Oczywiście na ten sukces pracowało bardzo wielu ludzi, jednak roli prezesa nie można nie doceniać.

Wszelkie imprezy sportu samochodowego i motocyklowego mogą się odbywać po akceptacji Polskiego Związku Motorowego. Najważniejszy jest Rajd Polski, który w ostatnich latach czterokrotnie był rundą mistrzostw świata. O ile wcześniej środowisko przyjęło rajdowe mistrzostwa świata z umiarkowaną satysfakcją, to po wykreśleniu Rajdu Polski z kalendarza WRC (World Rally Championship), pretensje pod adresem PZM i personalnie Andrzeja Witkowskiego były powszechne. Nasiliły się opinie o niewydolnej strukturze PZM, o „leśnych dziadkach“, których czas już minął...

Krytyka Polskiego Związku Motorowego



dotyczy najczęściej najróżniejszych wydarzeń związanych z przebiegiem i organizacją samochodowych imprez sportowych, ale również i tego, że brakuje wsparcia PZM przy tworzeniu prawa dla zmotoryzowanych, że nie eksponuje głosu ekspertów, że sprzyja niwielkiej grupie „swoich“, we władzach nie ma młodych ludzi i, ogólnie, Związek nie nadaża. Powszechne są opinie, iż organizacja jest skostniała i działa tak, jak w PRL-u. Taka ocena PZM wśród zmotoryzowanych i miłośników sportu samochodowego,

to bez wątpienia porażka zarówno dotychczasowego prezesa, jak i całego Zarządu Głównego PZM. Nawet jeśli jest to ocena nie do końca sprawiedliwa, to na pewno zabrakło komunikacji, precyzyjnej informacji i otwartości. Polski Związek Motorowy starał się – lepiej, lub gorzej – nadażać za zmieniającą się rzeczywistością, natomiast oczekiwania są takie, że będzie tę rzeczywistość wyprzedzał i w pewnym stopniu kreował. Czy i w jaki sposób ustąpienie dotychczasowego prezesa zmieni funkcjonowanie Związku okaże się za kilka miesięcy. Na razie nastąpiły pewne zmiany we władzach. ■

Andrzej Witkowski

Absolwent Wydziału Prawa Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz studiów podyplomowych w Akademii Ekonomicznej w Krakowie. Wpisany na listę adwokatów Okręgowej Rady Adwokackiej (ORA) w Warszawie. Pracę zawodową rozpoczął w 1971 roku w Sądzie Wojewódzkim w Krakowie. Pełnił funkcję doradcy wicepremiera oraz Dyrektora Biura w Urzędzie Rady Ministrów. W karierze zawodowej piastował m.in. stanowisko prezesa TUiR WARTA, sprawował funkcję przewodniczącego Rady Nadzorczej Kredyt Banku oraz wchodził w skład rad nadzorczych wielu spółek m.in. Texaco Marketing Poland, TU ATU, TUiR WARTA, Holding PZM. W latach 1986 – 2002 i 2004 – 2012 pełnił funkcję wiceprezesa Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM), w latach 1996-2010 funkcję wiceprezesa oraz skarbnika Motocyklowej Unii Europejskiej (UEM, obecnie FIM Europe). Jest skarbnikiem PKOL na kadencję 2013 – 2017.

Renault dla młodych projektantów

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

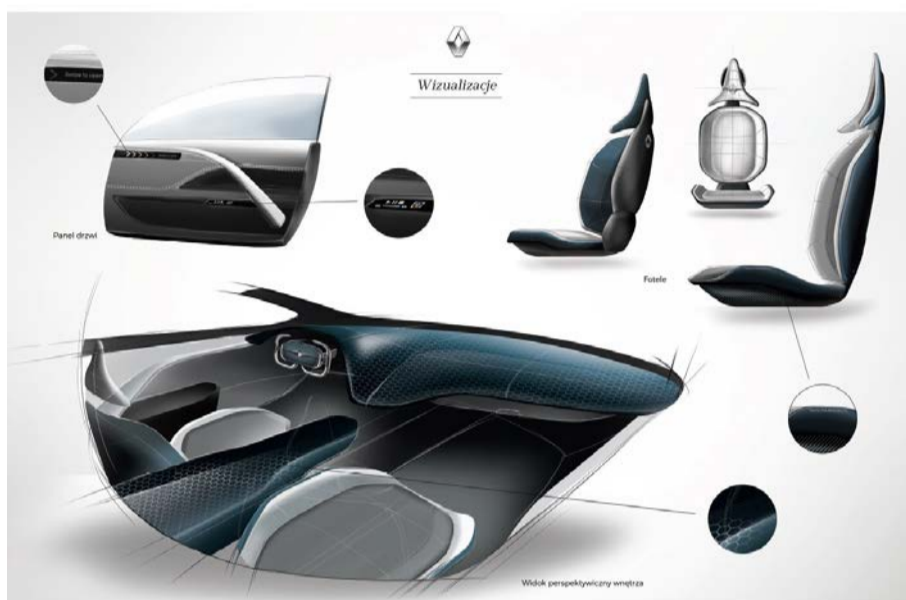
Jury wyłoniło czterech finalistów konkursu Renault PASSION FOR DESIGN & INNOVATION. Zostali nimi Nikodem Drąg, Jakub Fochtman, Wojciech Karolczak i Maciej Szostak.



W dniach 14-21 września 2017 r. internauci wybiorą ostatniego finalistę konkursu, a 6 października ogłoszeni zostaną trzej laureaci. Zwycięzca odwiedzi Dyрекcję Designu Renault w Paryżu i będzie miał szansę przyrzeć się pracy projektantów w jednym z największych koncernów samochodowych na świecie. Zdobycyca drugiego miejsca otrzyma 5 000 zł oraz Nowe Renault Koleos na okres jednego tygodnia,

a nagrodą za trzecie miejsce jest 2 000 zł i użyczenie Nowego Renault Koleos na weekend.

Ogłoszenie laureatów odbędzie się podczas targów wyposażenia wnętrz Warsaw Home. W dniach 6-8 października 2017 r. będzie można tam odwiedzić ekspozycję Renault. Jej główną atrakcją będzie wielokrotnie nagradzany concept-car Renault Trezor.

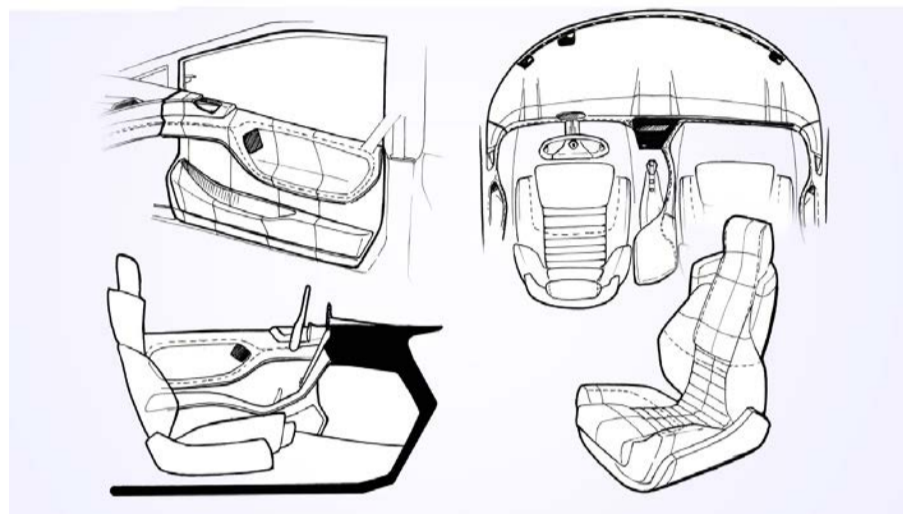
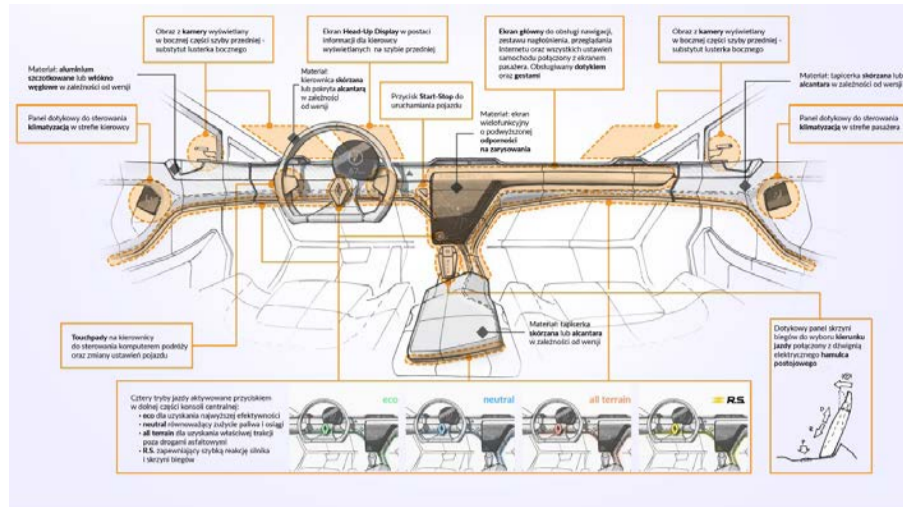


Fragment projektu Jakuba Fochtmana.

Zwycięski projekt zostanie wybrany przez Dyrektora Designu Wewnętrznego Renault, Antoine'a Genina. Ogłoszenie wyników konkursu i wręczenie nagród odbędzie się 6 października podczas prestiżowych targów wyposażenia wnętrz Warsaw Home, które będą miały miejsce w dniach 6-8 października br. w PTAK Warsaw Expo. Uroczystości będzie towarzyszyła ekspozycja, podczas której po raz pierwszy w Polsce zostanie zaprezentowany samochód koncepcyjny Renault Trezor.

Zadaniem dla uczestników konkursu było zaprojektowanie wnętrza SUV-a Renault klasy wyższej, następnej generacji Koleosa. Projekty zostały ocenione przez jury, w którego skład weszli Robert Konieczny, Krystian Kowalski, Krystyna Łuczak-Surówka, Lidia Popiel, Wojciech Sierpowski i Wojciech Sokołowski.

Młodzi projektanci, którzy zdecydowali się wziąć udział w tegorocznej edycji RENAULT. PASSION FOR DESIGN & INNOVATION nie mieli ➔➔



Fragment projektu Macieja Szostaka



Fragment projektu Nikodema Drąga.



Fragment projektu Wojciecha Karolczaka

łatwego zadania. Jak podkreślali członkowie jury, zaprojektowanie wnętrza samochodu wymaga dopracowania bardzo wielu szczegółów. Po długich obradach jurorzy wyłonili czterech uczestników, którzy ich zdaniem najlepiej poradzili sobie z tym wyzwaniem – mówi Agata Szczech, Dyrektor Komunikacji Renault.

Nikodem Drąg pochodzi z Rzeszowa, a obecnie studiuje inżynierię wzornictwa przemysłowego na Politechnice Krakowskiej.

Głównym założeniem podczas projektowania nowego wnętrza Koleosa, nie był jedynie ekskluzywny wygląd. Ważniejszy był komfort i to co użytkownik może poczuć wsiadając do tego samochodu – w tym wypadku ciepłe, przyjemne wnętrze w którym chętnie spędzi dużo czasu.

Jakub Fochtman jest studentem architektury na Politechnice Śląskiej. Poza projektowaniem samochodów interesuje się także grafiką i wzornictwem produktowym.

Idea projektu opiera się na pojęciach minimalizmu, intuicyjności i dostępności. Pomysł dąży do redukcji elementów mechanicznych zastępując je elementami dotykowymi. Rozwiązania zastosowane w takim wnętrzu powinny być intuicyjne, tak aby ułatwić korzystanie z niego i jednocześnie dawać przyjemność w trakcie użytkowania. Dodatkowe możliwości

to również dotykowe panele we wnętrzu samochodu. Dają odczucie kontrolowania maszyny jedynie za pomocą dotyku dłoni. W zasięgu ręki cały samochód. Deskę rozdzielczą oraz panel środkowy tworzą multimedialne panele, wyświetlające dane, obrazy oraz wszystkie parametry i elementy umożliwiające personalizację pojazdu. Kierownica ma również zaimplementowane rozwiązania dotykowe, znajduje się tu również kamera, zaopatrzona w czytnik tęczówki oka oraz czytniki linii papilarnych, będące substytutem dla kluczyka/karty, pozwalające na łatwe personalizowanie samochodu.

Wojciech Karolczak urodził się w Głogowie i ukończył Akademię Sztuk Pięknych we Wrocławiu, gdzie obronił dyplom na Wydziale Wzornictwa w Pracowni Projektowania Środków Transportu.

Kaleos nowej generacji jest półautonomicznym samochodem elektrycznym, a tym samym głównym ograniczeniem przy projektowaniu są używana technologia produkcji i przepisy dotyczące bezpieczeństwa – objawia się to w konwencjonalnej architekturze wnętrza. Materiały i ciepła kolorystyka przybliżyła do odczuć oraz komfortu materiałów kojarzonych z przestrzenią mieszkalną. Połączenie skóry, drewna, metalu i złotopomarańczowego oświetlenia gwarantuje poczucie ekskluzywności i ponadczasowej elegancji.

Maciej Szostak z wykształcenia jest architektem, pracuje również jako grafik, malarz, rysownik i designer. Mieszka w Busku-Zdroju.

Projekt wnętrza proponowany przeze mnie to próba znalezienia minimalnej formy przy wykorzystaniu najnowszych rozwiązań i trendów. Deska rozdzielcza odznacza się smukłą bryłą płynnie przechodzącą zarówno w strefę centralną wnętrza jak również w wykończenie drzwi, co sprawia wrażenie jakby oplatała się wokół kierowcy i pasażera. Materiały wykończeniowe to, w zależności od wersji, połączenie szrotowanego aluminium lub włókna węglowego w górnej części z tapicerką skórzaną oraz alcantara. Zwieńczeniem jest panel podszybia kryjący dysze nawiewów oraz dolny pas dyskretnie podświetlający wnętrze na jeden z czterech kolorów, w zależności od wybranego trybu jazdy.

Serce konsoli stanowi dotykowy ekran główny do obsługi nawigacji, zestawu nagłośnienia, przeglądania Internetu oraz wszystkich ustawień samochodu. ■

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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Polska załoga jedzie po...

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rally di Roma Capitale 2017. Drugie miejsce w włoskiej rundzie tegorocznych Mistrzostw Europy niemal przesądza, że tytuł mistrzowski Starego Kontynentu po raz trzeci zdobyła załoga Kajetan Kajetanowicz i Jarek Baran.

Po piątym miejscu w Rajdzie Barum, załoga LOTOS Rally Team prowadziła w klasyfikacji sezonu, jednak walka o trzeci z rzędu tytuł mistrzowski nie była rozstrzygnięta. We Włoszech polska załoga zajęła drugie miejsce i dorobek punktowy zwiększył się do 151 punktów. Zwycięzcami Rally di Roma, wyprzedzając pol-

ską załogę zaledwie o 0,3 sekundy, zostali Brayan Bouffier i Xavier Panseri, dzięki czemu awansowali na trzecie miejsce w klasyfikacji sezonu. Trzecie miejsce wywalczyła załoga Bruno Magalhães/Hugo Magalhães i Portugalczycy zachowali jeszcze cień szansy na odebranie Polakom końcowego zwycięstwa.





Grzegorz Grzyb i Jakub Wróbel ukończyli zawody na czwartym miejscu i awansowali na piąte miejsce w mistrzostwach. Na mecie Rally di Roma zameldowali się również Łukasz Habaj z Danielem Dymurskim (7. miejsce) oraz Dariusz Poloński i Balbina Gryczyńska (18. miejsce). W dotychczasowej historii europejskiego

championatu nikomu nie udało się zwyciężyć trzy razy z rzędu.

Zanim jednak będziemy gratulować Kajetanowi Kajetanowiczowi i Jarosławowi Baranowi tego sukcesu, trzeba poczekać do 8 października, do zakończenia szutrowego Rally Liepāja na Łotwie. ■

Pada deszcz, pada deszcz, nic nie widać

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Od kilku dni moje auto stoi na parkingu. Nie mogę nim jeździć. Ono czeka na mnie, a ja na nie. Z gigantycznym utęsknieniem. Eeeh... ale zacznę od początku. Przez ostatnie miesiące praktycznie nie rozstawałam się z moim samochodzikiem. I nawet nie miałam żadnej rutynowej kontroli drogowej. Tak uroczym i spokojnie minęło pięć miesięcy. I nagle, jednego dnia, wszystko się zmieniło. Próbując wyjechać rano z parkingu okazało się, że niestety zaparkowałam pod drzewkiem, które zabrudziło cienką lepka powłoką całe moje auto. Do tego pada ulewny deszcz, który rozmazał cały brud. Jedyne wyjście, żeby coś widzieć, było szybkie mycie szyb. Niestety, okazało się, że właśnie skończył się płyn do spryskiwaczy. No i co biedna mam robić. W pracy czekają na mnie już od pół godziny... Nie mam wyjścia, jadę. Chociaż moja widoczność jest bardzo słaba i pozostawia wiele do życzenia. Na domiar złego, w torbie dzwoni mój telefon, chyba już po raz siódmy. O skupieniu nie mogę nawet marzyć. Ale, jako że cel jest najważniejszy i odważna jestem, pomimo



wszelkich przeciwności jadę przed siebie. Prosto do biura i liczę, że szef jakoś przeżyje moje spóźnienie. I co... Do tego wszystkiego na ostatnim skrzyżowaniu, dosłownie dwie ulice przed biurem, rutynowa kontrola pojazdów. Nie powiem, nawet przystojny pan policjant mnie zatrzymał. Owszem. Może byłoby miło, gdybym miała aktualny przegląd diagnostyczny. Całkiem o tym zapomniałam. A tak... Dowód rejestracyjny zatrzymany, mandat wypisany i moje auto stoi na parkingu. Teraz już wiem, że będę uważniejsza. Ten jest lepszy, kto jest przygotowany!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny warto pamiętać, że zbiornik na płyn na spryskiwaczy nie jest beczką bez dna. Sprawdzajmy stan wszystkich płynów hamulcowego, oleju a także płynu do spryskiwaczy. Bo możemy być niemiło zaskoczone gdy wyruszymy w trasę. O obowiązkowych przeglądach tym bardziej, bo po pierwsze nie ryzykujemy utratą dowodu rejestracyjnego, a po drugie, w ten sposób gwarantujemy bezpieczeństwo sobie oraz pozostałym uczestnikom ruchu drogowego. ■

Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Niezwykła prezentacja

Myślę, że była to jedna z najbardziej niezwykłych prezentacji nie tylko w historii Frankfurt Motor Show, ale chyba wszystkich tego typu imprez na świecie. I nie mam tu na myśli tej obecnie trwającej w Niemczech wystawy, ale tej z 1965 roku, czyli z przed ponad pół wieku temu!

Coż więc się takiego wydarzyło? Otóż, 17 września 1965 roku czterech brytyjskich, ekstremalnych podróżników (których wyczyn, ale w innym samochodzie, powtórzyła po latach ekipa Top Gear) podjęło się wyzwania i przepłynęło Kanał LaManche (w Wlk. Brytanii zwany English Channel) dwoma pojazdami nazwanymi Amphicar, pierwszymi



na świecie masowo produkowanymi (choć te dwa ostatnie słowa są nieco na wyrost) samochodami-amfibią. Samochodem, który został zaprojektowany z myślą o sprzedaży w zwykłych salonach sprzedaży, dla każdego potencjalnie zainteresowanego klienta. Amphicar, po prze-

plynięciu cieśniny, wjechał na frankfurcki Motor Show, wzbudzając swym wyczynem duże zainteresowanie, które – jak się okazało – nadal nie przekształciło się jednak w jakiś spektakularny handlowy sukces. Trudna podróż (rejs?) przez wzburzone wody Kanału, który w najważniejszym miejscu ma 32 kilometry, trwała około siedmiu godzin.

To nie była premiera Amphicara. Samochód, noszący oficjalną nazwę →→





Amphicar Model 770, miał swoją premierę w 1961 roku podczas New York Motor Show. Zaprojektował go niemiecki inżynier Hans Trippel na bazie pływającego pojazdu wojskowego "Schiwimmwagen" z czasów II wojny światowej produkowanego przez Volkswagena. Miał on wówczas napęd na cztery koła.

Amphicar'y produkowała niemiecka firma Quandt Group przez siedem lat – od 1961 do 1968 roku, głównie z myślą o amerykańskim rynku. Wyprodukowano 3878 egzemplarzy tych aut, z których rzeczywiście zdecydowana większość trafiła na ten rynek. Klienci mieli do wyboru cztery kolory nadwozia - Beach White, Regatta Red, Lagoon Blue, oraz Fjord Green. Pojazd miał

4-cylindrowy silnik Triumph Herald o pojemności 1147 cm³ i mocy 43 KM z napędem na tylną oś. Podczas klasycznej jazdy drogowej kierowca miał do dyspozycji 4-stopniową skrzynię biegów. W wodzie wybór był zdecydowanie mniejszy – w przód, albo tył...

Model miał oznaczenie 770 ponieważ w teorii miał osiągać na wodzie prędkość 7 węzłów, a na drodze 70 mil/godz. W praktyce te parametry chyba nie były osiągalne, skoro właściciele twierdzili, że jest to "najszybszy samochód na wodzie i najwolniejsza łódź na drodze".

Amphicar zrobił jednak światową karierę, mimo swej skromnej (a może dlatego) liczby sprzedanych egzemplarzy. Jego właścicielem i użytkownikiem stał się np. prezydent USA Lyndon B. Johnson. Ale przede wszystkim auto znalazło się w produkcjach wielu filmów - m. in. Rotten to the Core (1965), The Sandwich Man (1966), The President's Analyst (1967), Inspector Clouseau (1968), Femina Ridens (1969), Savannah Smiles (1982) czy Pontiac Moon (1994).

Szacuje się, że obecnie w motoryzacyjnych kolekcjach znajduje się od 300 do 600 egzemplarzy tych samochodów. ■



BRAYT®



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

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: serwis prasowy IAA, Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl