

iauto polska

Numer 97, 15 listopada 2017



Nieuchronnie zbliża się koniec motoryzacji takiej, jaką znamy od ponad stu lat. Co prawda samochody wyjeżdżające z fabryk są w większości tradycyjne, czyli mają silnik, koła, kierownicę, pedały, dźwignie i przełączniki, ale prototypy pojazdów pozbawionych jakichkolwiek urządzeń pozwalających na kontrolowanie jazdy już się pojawiły.

Eliminacja kierowcy rozpoczęła się wraz z wprowadzeniem systemów wspomagających kontrolę jazdy, utrzymania kierunku jazdy czy hamowania. Pierwsze systemy ABS czy czterech skrętnych kół, oparte na układach mechanicznych nie sprawdziły się, były zbyt drogie w produkcji i niedoskonałe. Obecnie takie układy wspomaganie elektroniką są w zasadzie niezawodne i tanie. Bardzo ułatwiają prowadzenie samochodu. Kontrolują też znaki drogowe i alarmują kierowcę, gdy do nich się nie stosuje. A przecież nie jest to koniec możliwości. Coraz bardziej wyrafinowane czujniki, programy i mechanizmy przejmują coraz więcej obowiązków kierowcy.

Od z górą pół wieku mówi się o wyczerpaniu złóż paliw kopalnych. Okazało się, że ropy (bo głównie o nią chodzi) wystarczy jeszcze na długo, ale był dobry powód do (co najmniej) kilku wojen, politycznych szachów czy wielkich operacji giełdowych. A także do poszukiwania

alternatywnych źródeł napędu. Kiedy osłabł impuls niedostatku nafty napędzający prace nad wodorem i elektrycznością w motoryzacji, okazało się, że motoryzacja psuje powietrze i truje ludzi. Stan środowiska naturalnego i ocieplenie klimatu okazały się bardzo mocnym argumentem za finansowaniem prac nad napęd elektrycznym. W efekcie mamy całkiem sensowne napędy hybrydowe i nieefektywne, kosztowne w produkcji (finansowo dla środowiska) samochody elektryczne. osobnym problemem jest demolka, jaką powoduje produkcja elektryczności.

No i na koniec - samochody do wynajęcia. Ta forma ma ponoć świetlaną przyszłość.

Wszystko to razem sprawi, że za lat ileś nie będzie wolno prowadzić samochodu, nie będzie też można pojeździć, bo samochodów, jakie znamy, po prostu nie będzie. Chyba że w skansenach czy muzeach staroci. Wstęp tylko dla posiadaczy brylantowych kart wstępu i na własną odpowiedzialność...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazd

Nic dodać, nic ująć - str. 4



Kalejdoskop

Kalejdoskop firmowy - str. 8

Kalejdoskop automobilklubów - str. 16



Felieton

Lubię panować nad samochodem - str. 20

Babskie Gadanie

Piątek, 13. Kto zapłaci? - str. 21

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 22



Nic dodać, nic ująć

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Civic to najbardziej rozpoznawalny model japońskiej firmy, nic więc dziwnego, że pojawiła się kolejna, już dziesiąta generacja tego samochodu. Nowy model znacznie odmłodził i zyskał wyjątkowo sportową sylwetkę, bo taka jest nowa strategia Hondy: nadać autu jak najbardziej sportowy charakter.



Honda Civic 1,5 VTEC Turbo CVT Prestige

Obecny model Hondy pozostaje wierny oryginalnemu projektowi „samochodu dla ludzi, samochodu dla świata”, i oferuje bardzo ciekawy, nieco agresywny

design oraz przestronne i funkcjonalne wnętrze. Auto zostało zbudowane na zupełnie nowej platformie. Nadwozie Hondy Civic jest szersze, dłuższe i niższe od modelu poprzedniej gene-

racji (o 46 mm szersze, o 74 mm dłuższe i o 20 mm niższe). Uzupełnieniem całości jest przedni pas nadwozia o nieco agresywnym wyglądzie, z którym nieźle komponują się wydatne

nadkola oraz wyprofilowane wloty powietrza z przodu i z tyłu. Nowe, większe i szersze koła oraz opony dodatkowo podkreślają dość szeroką bryłę auta, natomiast zwiększony roz-

staw osi, skrócone zwisy oraz detale nadwozia potęgują jego dynamiczny charakter. Elegancji i prestiżu nadają autu liczne elementy chromowane i dwukolorowe felgi. W zależności od wersji wyposażeniowej, płaskie,

nowoczesne przednie klosze zawierają oświetlenie LED lub projekcyjne reflektory halogenowe. We wszystkich modelach zastosowano światła LED do jazdy dziennej, których diody umieszczone są na zewnętrznej krawędzi reflektorów. →→



We wnętrzu auta pocujemy się sportowo – przede wszystkim za sprawą nisko umieszczonych foteli, (pozycja za kierownicą została obniżona o 20 mm w stosunku do modelu poprzedniej generacji), skórzanej tapicerki przeszywanej kontrastowym kolorem nici i jeszcze kilku detalom, o których za chwilę. Bez wątplenia w kokpicie Civica zauważamy spore zmiany: jest bardziej przestronny, funkcjonalny i elegancki w porównaniu z poprzednikiem. Skórzane wykoń-

czenie wnętrza jest standardem w najwyższych wersjach wyposażeniowych modelu czyli Prestige. Podróżuje się nowym modelem Hondy komfortowo, w ergonomicznych, dobrze wyprofilowanych fotelach o sporym stopniu regulacji (na szczęście, bo nie wszyscy lubią siedzieć aż tak nisko) i doskonałym bocznym podparciu. W testowanej wersji dostępne było trzystopniowe podgrzewanie siedzeń z przodu oraz podgrzewanie siedzeń z tyłu. Ponadto, osoby siedzące na zewnętrznych fotelach z tyłu, mają do dyspozycji regulowane siedziska kanapy, a 10 cm dodatkowego rozstawu osi przekłada się na komfortowe



siedzenie z tyłu, wygodny, szeroki podłokietnik. Wszyscy pasażerowie docenią możliwość łatwiejszego wsiadania i wysiadania z samochodu. Podróżujący nową generacją Civica mają nie tylko nieco więcej miejsca, ale mogą zabrać również więcej bagażu. Za siedzeniami dzielnymi w proporcji 60:40, znajduje się o 75 litrów większy niż w poprzedniku bagażnik. Teraz przestrzeń bagażowa to aż 478 litrów pojemności – pomieści cztery walizki. Jest i podwójna podłoga – schowamy tam liczne drobiazgi. Nie wiadomo tylko dlaczego z nowej generacji Civica zniknął patent Magic Seats pozwalający na praktyczne i łatwe wykorzystanie przestrzeni bagażowej.



Nieźle prezentuje się nowa tablica wskaźników LCD oraz wszechstronna konsola centralna typu „centrum techniczne”. Siedmiocalowy kolorowy ekran dotykowy systemu Honda Connect2 zapewnia dotykowe sterowanie systemem rozrywkowym oraz funkcjami klimatyzacji, wyświetla również obraz z kamery cofania. Są tu również wejścia HDMI i USB, jak również gniazdo 12V choć umieszczone

w mało praktycznym miejscu. Bezkluczykowy dostęp do auta, okno dachowe, możliwość indukcyjnego ładowania telefonu to elementy uprzyjemniające użytkowanie tego samochodu.

Civic ma nowe serce. To silnik benzynowy VTEC Turbo o pojemności 1,5 litra, który w testowanym aucie współpracował z nową skrzynią automatyczną CVT opracowaną specjalnie dla tego modelu. Zaletą tej jednostki napędowej jest niskie zużycie paliwa i bardzo dobre parametry ekologiczne. Moc maksymalna 182 KM jest dostępna przy 6000 obr./min., natomiast maksymalny moment obrotowy wynosi 220 Nm. Civic – jak zawsze – lubi wysokie obroty. Nowa skrzynia biegów może się podobać – działa precyzyjnie, jest uniwersalna, ale jeżeli komuś zależy na prawdziwie sportowych emocjach to powinien zamówić manualną skrzynię biegów. Dla tych co lubią ekonomiczną jazdę informacja, że w tej konfiguracji: silnik 1,5 VTEC turbo i skrzynia CVT nie dostaniemy systemu Start-Stop nawet w opcji. Podczas jazdy wewnątrz jest cicho dzięki umieszczonym w komorze silnika, w podłodze oraz w tylnych nadkolach materiałom wyciszającym. Ponadto, przegroda silnikowa, wewnętrzne i zewnętrzne panele deski rozdzielczej oraz dywaniki w kabinie pasażerskiej zawierają kompozyty o właściwościach wyciszających

W gamie nowej Hondy Civic jest oferowany pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego oraz układów wspomagających kierowcę Honda SENSING, który – po raz pierwszy u tego producenta – jest instalowany standardowo we wszystkich wersjach wyposażenia. Pakiet Honda SENSING zawiera rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo jazdy. Liczne systemy wykorzystują informacje gromadzone przez radar, kamerę i zestaw czujników, aby ostrzec kierowcę o zagrożeniu na drodze i wspomóc go w niebezpiecznych sytuacjach. Pakiet rozwiązań znajdujących się



w aucie obejmuje następujące systemy bezpieczeństwa czynnego: system ograniczający skutki kolizji, system ostrzegania przed kolizją, system ostrzegania o zjeżdżaniu z pasa ruchu, system zapobiegający zjeżdżaniu z pasa ruchu, system rozpoznawania znaków drogowych, inteligentny ogranicznik prędkości, inteligentny tempomat adaptacyjny. Inne układy bezpieczeństwa zastosowane w nowej Hondzie Civic to system monitorowania martwego pola widzenia w lusterkach, system ostrzegania o zbliżającym się pojeździe, wielofunkcyjna kamera cofania.

Nowa generacja Civica to naprawdę bardzo ładne i przyjazne dla użytkowników auto. To co mnie spodobało się najbardziej, to sporo przestrzeni, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Honda liczy na sprzedażowy sukces. I słusznie. Ja kupuję!



KALEJDOSKOP FIRMOWY

Mieszanka motoryzacyjnych informacji istotnych i błaahych, potrzebnych, zbędnych i takich sobie. Da się bez nich żyć. Ale czasem warto wiedzieć.



Wpadka zdarza się każdemu

Dębica informuje o partii wadliwych opon zimowych, które trafiły na rynek. Błąd w produkcji może powodować niekontrolowany spadek ciśnienia. Producent wycofuje ze sprzedaży oraz wymienia opony wyprodukowane między 34 a 37 tygodniem tego roku. O dacie produkcji informuje numer DOT, który znajduje się na boku każdej opony. Wadliwe opony mają numerację A5F8MN1R3417 do A5F8MN1R3717. Przedstawiciele producenta oraz dystrybutorzy starają się dotrzeć bezpośrednio do nabywców, nie zawsze jest to jednak możliwe. Dlatego jeśli ktoś kupował opony zimowe Dębicy i trafił na partię z feralnego okresu produkcji, powinien sam zgłosić się na bezpłatną wymianę opon, najlepiej w punkcie, w którym dokonał zakupu. ■

Hyundai nie tylko dla flot

Z tym samochodem koreański producent wiąże wielkie nadzieje. Hyundai Kona powstał dzięki współpracy działów badań i rozwoju z Korei i Niemiec. Auto zbudowane jest na nowej platformie, wykorzystano rozwiązania stosowane dotychczas w wyższych segmentach, a samochód zyskał ciekawą stylistykę. Samochód jest



aktualnie dostępny z silnikiem benzynowym 1.0 T-GDI (120 KM) oraz 1.6 T-GDI (177 KM), a od przyszłego roku oferta zostanie uzupełniona o ekonomiczne silniki Diesla 1.6 l. Podczas targów Fleet Market 2017 Hyundai, poza modelem Kona, pokaże też usportowionego i30 N wyposażonego w silnik 2.0 T-GDI o mocy 250 KM. ■



Usportowiony SUV

Salony dealerów BMW zapraszają na dni otwarte, w czasie których odbędą się prezentacje i jazdy próbne odświeżonym BMW X3. Najnowsza odmiana tego modelu była prezentowana w czasie tegorocznego salonu we Frankfurcie. Produkowany od 2003 roku samochód



sprzedany został w liczbie ponad 1,5 miliona, producent spodziewa się, że najnowsza wersja X3 będzie się cieszyła równie dużym zainteresowaniem klientów.

Nowe BMW X3 dostępne będzie w trzech wariantach: Line, Luxury i M Sport. Oferta BMW Individual umożliwia personalizację, zarówno pod kątem stylistyki zewnętrznej, jak i wyposażenia wnętrza. Najmocniejsza wersja M40i będzie wyposażona w turbodoładowany sześciocylindrowy silnik o mocy 360 KM i 500 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Przyspieszenie od 0-100 km/h wyniesie 4,8 s, a prędkość maksymalna 250 km/h. BMW X3 zadebiutuje z trzema silnikami benzynowymi oraz dwoma wysokoprężnymi. Ceny nowego modelu rozpoczynają się od 199 100 zł brutto. ■

LEAF nagrodzony

Przy okazji targów CES (Consumer Electronics Show) w Nowym Jorku tytułem CES 2018 Best of Innovation przyznawanym przez Consumer Technology Association wyróżniono elektryczny samochód Nissana – LEAF. Samochód otrzymał nagrodę w kategorii Best of Innovation CES za „inteligentne rozwiązania w pojazdach i technologię jazdy



autonomicznej” oraz wyróżnienie organizatora targów za „technologie dla lepszego świata”. Nowy Nissan LEAF jest w sprzedaży w Japonii, a u dealerów Nissana w USA i Kanadzie pojawi

się w ciągu dwóch miesięcy. Produkcja w Europie Zachodniej rozpocznie się w grudniu 2017 roku, a początek sprzedaży zaplanowano na luty 2018 roku. ■

Z terenowym potencjałem

W listopadzie dziennikarze mieli okazję przyrzec się największemu w ofercie SsangYong, Rextonowi G4. To jeden z niewielu współczesnych samochodów, którego konstrukcja oparta jest na ramie. Aut jest zupełnie nową odsłoną modelu produkowanego od 2001 roku. Firma, dzięki wsparciu hinduskiego producenta Mahindra & Mahindra uchroniła się przed unicestwieniem i wraca do gry. Auto standardowo ma napęd na tylną oś, opcjonalnie jest dołączana oś przednia. Dowyboru jest benzynowy, turbodoładowany silnik o objętości skokowej 2 litrów, mocy 225 KM i 320 Nm lub Diesla o pojemności 2.2 litra, mocy 181 KM i 420 Nm momentu obrotowego. Silniki współpracują z 6-biegowymi

przekładniami manualnymi, lub ze skrzynią automatyczną o 6 przełożeniach (Aisin) bądź 7-biegowym automatem (Mercedes). ■



Cennik i konfigurator Isuzu D-MAX

Isuzu Automotive Polska ogłosiło cennik dla modelu D-MAX 17MY. Nowy cennik obejmuje rabaty, od 5500 do 8.000 zł netto, na modele z rocznika 2017. Rabaty dotyczą trzech wersji nadwoziowych oraz wersji specjalnych takich jak PRIME, HUNTER i URBAN. Do nowych modeli D-MAX można dokupić pakiety serwisowe ISUZU Care 20 oraz Care 60. Wraz z nowym cennikiem na stronie producenta pojawił się nowy konfigurator aktualnie dostępnych wersji terenówki z napędem 4x4. Isuzu można również zamówić w konfiguracji pojazdów specjalistycznych. ■





*Naprawisz samochód bez wychodzenia z domu lub biura.
Odbierzemy go i dostarczymy po wykonanym serwisie.
Szybko i profesjonalnie!*



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

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/POWERFACTRY/**

Czyste auto

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

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

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

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

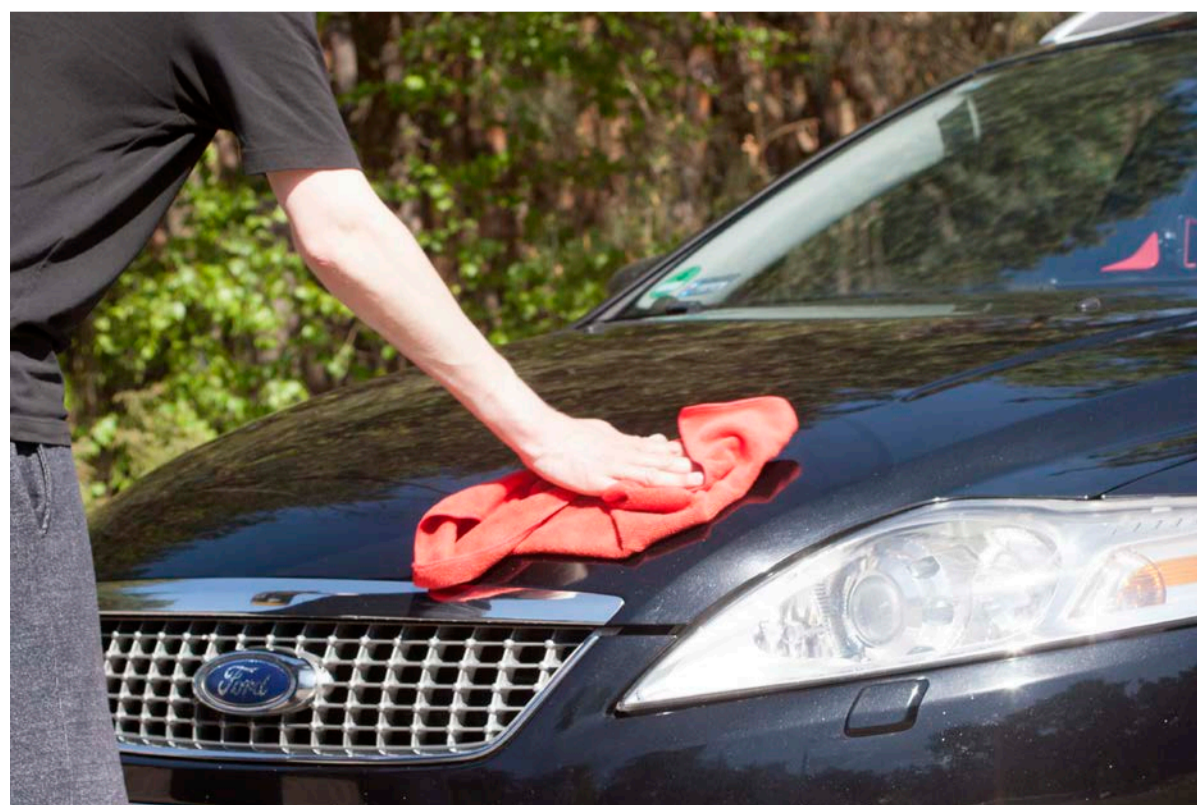
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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



kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

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

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

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

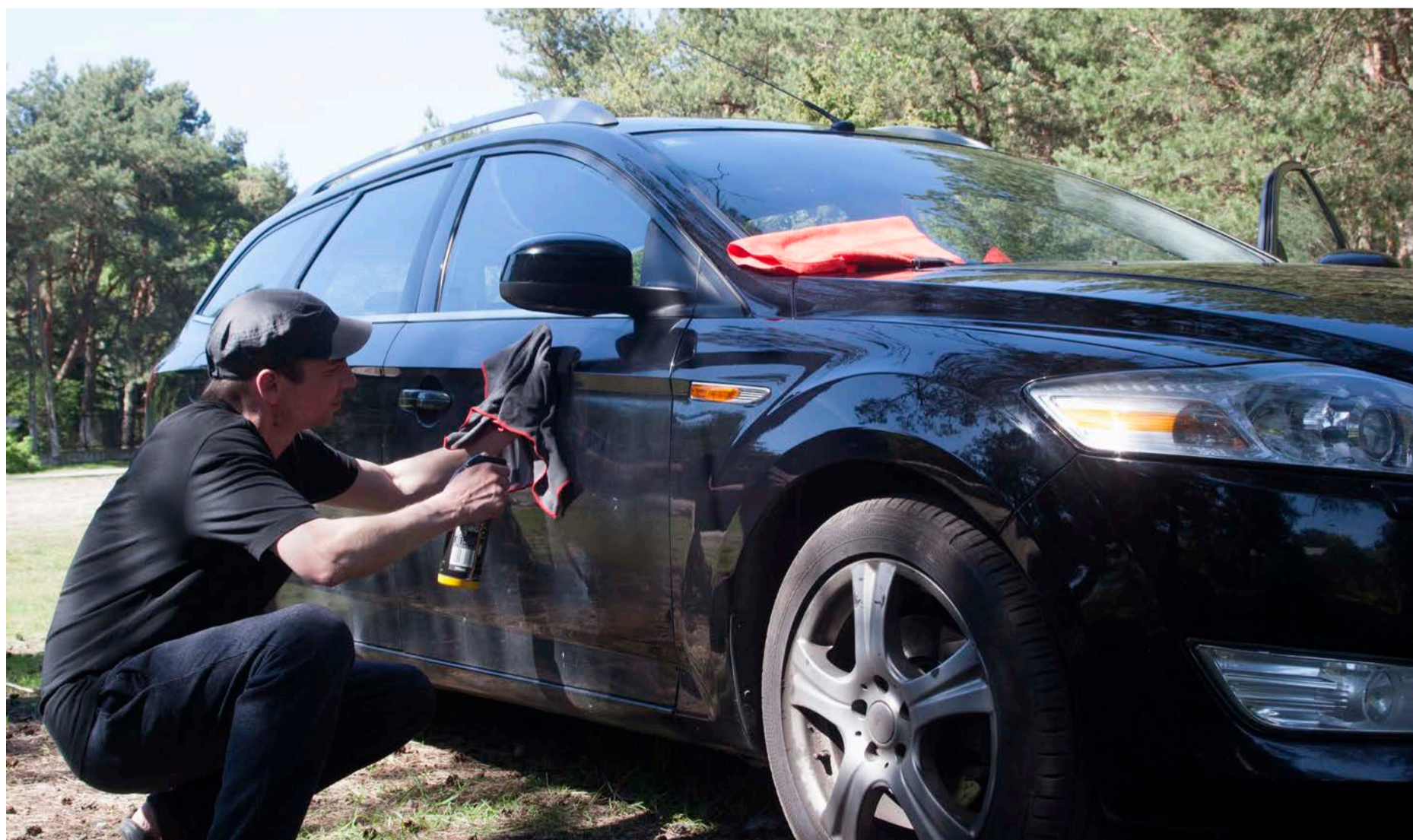
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i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

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask.



Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku wyjątkowo obficie pyła sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

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



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.



AUTOMOBILKLUB CIESZYŃSKI

Finał RSMŚI i Super KJS w Cieszynie

W najbliższej, tegorocznej edycji Cieszyńskiej Barbórki (24-25 listopada) będziemy mieli „podwójną kumulację” – zmierzą się podczas

tych zawodów nie tylko zawodnicy rywalizujący w ramach ostatniej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska, ale także sprawdzą swoje





umiejętności kierowcy, którzy nie mają sportowej licencji, czyli amatorzy. Z myślą o nich organizator rajdu, Automobilklub Cieszyński, przygotował zawody towarzyszące, czyli Super KJS.

Organizowane przez automobilkluby tzw. KJS-y (Konkursowe Jazdy Samochodem), to imprezy, w których wystartować może każdy kierowca, posiadający ważne prawo jazdy, sprawny samochód z ważnym OC oraz kask. Profesjonalnie zabezpieczone zawody rozgrywane są najczęściej na zamkniętych placach, gdzie wyznaczane są próby sprawnościowe, które uczestnicy pokonują na czas. To świetna metoda doskonalenia swoich umiejętności, ale też jeden z podstawowych warunków uzyskania sportowej licencji uprawniającej do startów w rajdach samochodowych.

W ramach organizowanego przez A. Cieszyński Super KJS-u, kierowcy będą mogli się ścigać na prawdziwych odcinkach specjalnych! Dokładnie tych, którymi wcześniej pojedą załogi walczące w RSMŚl. Jest jednak pewien „haczyk”. Ze względów bezpieczeństwa w Super KJS będą

mogły wystartować załogi ubrane w niepalne kombinezony w samochodzie z klatką bezpieczeństwa. Poza tym, oesy dla Super KJS będą krótsze o połowę o tych zaplanowanych w RSMŚl, ale i tak uważam pomysł i formę połączenia tych imprez za naprawdę wspaniałą, tak – naprawdę wspaniałą...

Cieszyńska Barbórka będzie ponadto czwartą, finałową rundą Pucharu Proto Cars Rally Challenge, czyli cyklu zawodów przeprowadzanych przy współpracy Pawła Dytko z organizatorami rajdów okręgowych i Super KJS-ów. Punkty w tym pucharze mogli zdobywać zarówno licencjonowani zawodnicy, jak i kierowcy nie posiadający sportowej licencji. Do końcowej klasyfikacji zaliczą się trzy najlepsze wyniki. Zwycięzca Pucharu Proto Cars Rally Challenge oprócz pamiątkowego pucharu, otrzyma szansę startu w przyszłorocznej edycji Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza. W nagrodę triumfator cyklu pojedzie w Wieliczce napędzanym na cztery koła samochodem Proto przygotowanym przez firmę Dytko Sport.

Patronat honorowy nad 43. edycją Rajdu Barbórka Cieszyńska objął Marszałek Województwa Śląskiego. Partnerami imprezy są także firmy AC Pokale, VAG-Expert, BestDrive, Hotel Gambit, Grand, Instal Centrum, Inż-Bud, Ognik, Siedem Życzeń, Trio Ubezpieczenia, Viessman. Rajd wspierają także miasto Cieszyn, Gmina

Goleszów i Starostwo Powiatu Cieszyńskiego oraz Zespół Szkół Budowlanych w Cieszynie.

RSMŚI 2017 dofinansowano z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego, a honorowy patronat nad cyklem objął Marszałek Województwa Śląskiego.

Opr. Maciej Rzońca



AUTOMOBILKLUB POLSKI

Gilles Panizzi gwiazdą 55. Rajdu Barbórka 2017

Gilles Panizzi będzie gościem specjalnym tegorocznego Rajdu Barbórka, wystartuje jako zawodnik i będzie rywalizować we wszystkich odcinkach specjalnych. Francuz w swojej karierze wystartował w kilkudziesięciu rajdach zaliczanych do mistrzostw świata jako fabryczny kierowca takich zespołów jak Mitsubishi i Peugeot. W Warszawie pojawi się na zaproszenie organizatora, Automobklubu Polski oraz firmy Top Racing.

Panizzi uznawany jest za jednego z najlepszych kierowców w historii na nawierzchni asfaltowej. W swoich startach w WRC odniósł 7 zwycięstw, najlepsze wyniki osiągał w latach 2001 – 2003, kiedy wygrywał między innymi w San Remo, Na Korsyce czy w Katalonii.

Ostatni sezon w cyklu mistrzostw świata zaliczył w roku 2006, kiedy związał się z zespołem Red Bull Skoda.

Francuz zasłynął spektakularną jazdą, rajdowi kibice doskonale pamiętają jego „360” na trasie odcinka specjalnego Rajdu Katalonii w 2002 roku. Panizzi jechał wtedy po pewne zwycięstwo, mając ponad 40 sekund przewagi nad kolejną załogą.

Gilles Panizzi pojedzie w Rajdzie Barbórka A-grupowym Mitsubishi Lancerem Evo 6 w historycznym malowaniu z mistrzostw świata. Jego pilotem będzie Christophe Note, który w Rajdzie Rzeszowskim startował jako kierowca. Note mieszka na stałe w Marsylii, ale jego żona jest Polką, która poznał w Krakowie.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Lubię panować nad samochodem

ANDRZEJ DĄBROWSKI

Kto dziś może przewidzieć, czy już w najbliższym czasie pojawią się na drogach auta autonomiczne? Ja absolutnie nie widzę siebie jako pasażera samochodu, który porusza się po drodze bez mojego udziału. Z pewnością nie stanie się to w Polsce. Ale w Ameryce też nie chciałbym być pasażerem w takim abstrakcyjnym dla mnie pojeździe. Filmów science fiction też nie lubię. Mam prawo nie mieć zaufania do tak daleko posuniętej nowoczesności. Jakim prawem pozbawia się mnie przyjemności prowadzenia samochodu? Dla mnie to przyjemność. Pokonywanie zakrętów, przyspieszanie we właściwym momencie, prawidłowy tor jazdy. Cały czas trzeba myśleć, kalkulować, przewidywać. O nie... Nie poddam się reklamie, zachętom i manipulacjom. Mam tylko nadzieję, że moda na autonomiczne pojazdy dotrze do Polski już po mojej śmierci.

Czy samochody elektryczne prowadzone ludzką ręką podbiją rynek? Są takie prognozy, a nawet pewność. W Polsce już takie jeżdżą, pomimo znikomej liczby stacji, gdzie można doładować akumulatory. Włodzimierz Zientarski niemal codziennie we wszystkich stacjach TV zachęcał w reklamach do kupna Toyot z napędem hybrydowym. Zdaje się, że czynił to sugestywnie, bo zainteresowanie takim napędem rośnie. I znowu muszę przywołać mój ugruntowany pogląd, że nie ma to jak dobry, czterocylindrowy benzyniak. Oczywiście to są moje



upodobania wynikające z 60 lat doświadczeń za kierownicą wielu samochodów. O Dieslach nie zapominam, ale raczej tych z lat 90... Najnowsze już nie są tak trwałe i niezawodne, naprawy drogie, a media mówią o nowej aferze dieselgate dotyczącej już nie tylko VW.

A tak ogólnie to w samochodowym świecie też zamieszanie. Sporą sensację dostarczył wszystkim koncern PSA. Przejął markę Opel, należącą od lat do General Motors. Wielkie firmy coraz częściej tworzą konglomerat różności. To jak w niemieckiej kuchni tzw. „Eintopfgericht”. Renault ściśle współpracuje z Nissanem. To znowu rok temu Nissan kupił 34% akcji od Mitsubishi, a Renault ma 40% udziału w Nissanie. Volvo także zamieszane w kooperację. W każdym razie francuskie firmy mają spory wpływ na Japończyków. Samochody francuskie sprzedają się dobrze. Na liście 10 najlepiej sprzedających się w Europie samochodów, na czwartym miejscu znalazł się Renault Clio, a na szóstym Peugeot 208. We Francji w ubiegłym roku zarejestrowano ponad 2 mln. samochodów osobowych. To trzecie miejsce w Europie po Niemczech i Anglii. Pięknie. Nie wiadomo tylko, czy będzie tak pięknie kiedy francuska prokuratura uzbiera wszystkie dokumenty i rozpocznie dochodzenie przeciwko PSA. Takie same zarzuty jak afera z VW. Podawane błędne dane odnośnie czystości spalin w silnikach Diesla. Może być ciekawie. ■

Piątek, 13. Kto zapłaci?

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Czas jesienny sprzyja nostalgii, ale nie w moim przypadku. Bo u mnie zawsze coś się dzieje. Szczególnie lubię jak są to dobre zdarzenia, bo motywuje mnie to jeszcze bardziej do działania.

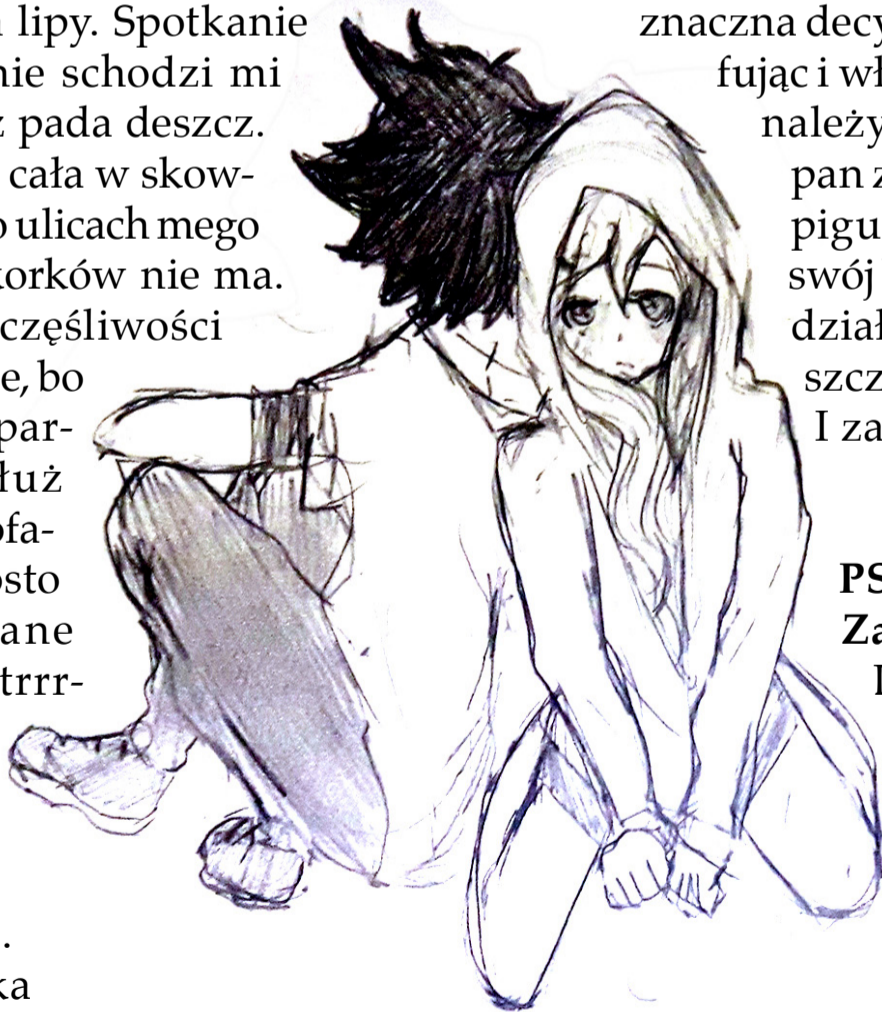
Zatem wreszcie realizuję projekt o jakim marzyłam. Pracy co niemiara, ale za to jaki fan. Umówiłam się zatem z klientem w samym sercu Warszawy w najbardziej elitarnym biurowcu. A co tam, nie ma lipy. Spotkanie super, uśmiech nie schodzi mi z twarzy, chociaż pada deszcz. Wracam do biura cała w skowronkach. Pędzę po ulicach mego miasta. I nawet korków nie ma. Zatem kraina szczęśliwości na całego. No może, bo nagle jeden z zaparkowanych wzdłuż ulicy aut, nagle cofając wyjeżdża prosto w moje ukochane auto. I słyszę „trrrrrach” Nie będę cytować słów, które wymruczałam pod nosem. Eeeech. Wyskakuję z autka

w celu oględzin, a barczysty duży pan wrzeszczy do mnie, że to moja wina, bo on ma 30 lat prawo jazdy i dobrze zna przepisy. I one wie, że to moja wina. Patrzę na niego zdziwiona, ale on jest tak święcie przekonany do swojej racji, że boje się odezwać. Przecież to on we mnie wjechał. Nie pozostaje mi nic innego jak wezwać policję. I od tego zdarzenia kocham wszystkich policjantów. Przyjechał radiowóz, oględziny aut i jednoznaczna decyzja. „Winny jest pan, który wycofując i włączając się do ruchu nie zachował należytej ostrożności” Złowrogi, duży pan z dużym trudem przełknął gorzką pigułkę, po jakimś czasie zrozumiał swój błąd i na koniec podszedł i powiedział przepraszam. A moje auto na szczęście prawie wcale nie ucierpiało. I za to kocham trzynastkę!

PS.

Zalecenia od Marzeny

Dziewczyny, pamiętajmy, każdy kto włącza się do ruchu, powinien zachować ostrożność i czujność. Bo ten kto włącza się do ruchu w przypadku zdarzenia drogowego ponosi odpowiedzialność i ten właśnie płaci. ■



Wydarzenia i rocznice: listopad 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Na początku był... Pig Stand

Zupełnie powszechnym widokiem przy drogach są restauracje (bary szybkiej obsługi) typu drive-in. Zasadnicza idea jest taka, by kierowca i pasażerowie jak najszybciej otrzymali zamówiony posiłek i mogli zjeść go przy stoliku lub zabrać ze sobą w dalszą podróż. Taki pomysł spowodował z kolei następstwa w postaci określonego menu – kanapek, frytek, kawałków opieczonogo mięsa, napojów w kubkach, itp. Doskonale znamy to z sieci McDonald's, Burger King i wielu innych. Nieprzypadkowo sieci te powstawały z reguły w USA, gdzie kilkugodzinne podróże samochodem są do dzisiaj czymś naturalnym, a poświęcenie kilkudziesięciu minut na zjedzenie tradycyjnego obiadu jest w tym przypadku po prostu stratą czasu...

Za pierwowzór wszystkich tego typu „sieciówek” należy uznać restaurację Pig Stand otwartą w październiku 1921 roku w Dallas w stanie Teksas. Założyli ją Jessie G. Kirby oraz Reuben Jackson właśnie z myślą o spieszących się kierowcach. Był to przydrożny grill-bar oferujący proste, szybkie dania. Już przy wjeździe na parking na stopień auta (dawniej był to standardowy element auta) wskakiwał nastoletni chłopak



w białej koszuli i z czarną muszką i przyjmował zamówienie. Niedługo później przynosił je do samochodu. Jak twierdził (proroczo!) Jessie Kirby „ludzie w autach są leniwi i nie chcą z nich wysiadać, jeśli naprawdę nie mają takiej potrzeby”. Charakterystycznie ubrani chłopcy wskakujący na stopień auta szybko zyskali określenie „carhops”, którego chyba nie trzeba tłumaczyć. Niestety (dla nich) szybko odkryto, że lepszym marketingowo pomysłem jest zatrudnianie młodych, atrakcyjnych dziewczyn, które – dodatkowo – jeździły na wrotkach...

Pig Stand stała się niezwykle popularna wśród kierowców. Założyciele szybko stworzyli więc całą sieć tych restauracji, a także stworzyli jedną z pierwszych umów franczyzowych, co jeszcze bardziej przyczyniło się jej rozwojowi. Historycy zajmujący się żywieniem są zasadniczo zgodni, że to kucharze Pig Stand „wynaleźli” takie hity jak mleczny shake, cebulowe krążki smażone w głębokim tłuszczu czy kanapki z grillowanym kurczakiem. Oczywiście, zgodnie z nazwą lokalu, ważnymi punktami menu były kanapki i inne dania z grillowaną wieprzowiną. Kirby oraz Jackson wymyślili ponadto charakterystyczny, jednolity wygląd swoich barów. Ten





pomysł także był później kopiowany przez inne sieci barów drive-in.

W 1934 roku działało już ponad 130 restauracji Pig Stand w dziewięciu stanach USA (głównie w Kalifornii i na Florydzie) mając za swój slogan reklamowy hasło: America's Motor Lunch.

Jak więc się to stało, że np. (także amerykański) McDonald's jest globalną marką, a o Pig Stand wiedzą tylko nieliczni? Pierwszy cios dla firmy wiązał się ze śmiercią Kirby'ego, którego następcy nie mieli już tak dobrej głowy do interesów. Ale prawdziwy kryzys nastąpił wraz z racjonowaniem benzyny w USA podczas II wojny światowej. Ludzie dużo mniej podróżowali, a Pig Stand'y lokowane przy autostradach po prostu plajtowały. Po zakończeniu wojny przydrożne



San Antonio's original Pig Stand #29.

photo courtesy Richard Hailey

bary szybkiej obsługi ponownie zyskały na popularności. Powstawały lub gwałtownie rozwijały swoją działalność inne sieci, z którymi zarządzający Pig Stand nie potrafili konkurować. Do końca lat 50-tych zamknięte zostały wszystkie restauracje Pig Stand poza „rodzimym” Teksasem. W 2005 roku nawet w tym stanie pozostało ich tylko sześć, a 14 listopada 2006 roku w związku z zalegającymi na kwotę 200 tysięcy dolarów podatkami zlikwidowano i te.

W 2007 roku stanowy urząd podatkowy w ramach wyjątku zezwolił na otwarcie w San Antonio jednej restauracji z szyldem Teksas Pig Stand. Jest ona teraz sentymentalnym miejscem dla wielu Teksaszczyków... ■



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: Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl