

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 98, 22 listopada 2017



**W** czasach słusznie minionych, czyli w epoce gospodarki zarządzanej przez wszytkowiedzącą partię nazywającą się robotniczą, lud pracujący miast i wsi czerpał satysfakcję z faktu, że jest polska motoryzacja. I to nie byle jaka. Wszak sam I Sekretarz w latach 70. zapewniał, że jesteśmy dziesiątą potęgą gospodarczą świata, a w wielu dziedzinach dorównujemy Zachodowi. A nawet go wyprzedzamy. Lud pracujący miast i wsi wiedział swoje, ale w temacie motoryzacji wierzył, że słuszną linię ma nasza władza. I może kiedyś - myślał sobie przedstawiciel ludu - i ja dostanę talon (asygnatę, bon, kupon) na samochód. A jak już ten wymarzony samochód kupię, to pojeżdżę nim ze dwa lata, przez ten czas postaram się o kolejny talon, a samochód sprzedam na giełdzie. Będzie na nowy i jeszcze dużo zostanie. Tak sobie lud pracujący miast i wsi kombinował, bo fabryki pracowały pełną parą, Fiaty duże i małe zjeżdżały z taśm jeden z drugim, Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej.

Aż tu nagle trrrrach! dupło, błysło, zaśmierdziało, w domu partii zamieszkali maklerzy, a fabryki samochodów rozplynęły się we mgle. Polska motoryzacja była, ale się zmyła.

Czyżby? Obecnie w Polsce jest zarejestrowanych 2760 producentów wyro-

bów motoryzacyjnych. W ubiegłym roku wyprodukowano w Polsce 554,7 tys. samochodów osobowych, 122 tys. samochodów dostawczych i ciężarowych i 5,2 tys. autobusów. W tym roku spodziewać się należy, iż na polskie drogi trafi ponad 500 tys. nowych samochodów i około miliona używanych sprowadzonych z poza granic Polski. Nie ma polskiej motoryzacji, a przecież obecnie produkcja samochodów jest znacznie większa, niż w czasach, gdy rodzima motoryzacja było dumą i chwałą władzy i ludu. Warto przypomnieć, że w ciągu ponad 20 lat wyprodukowano niespełna 1,5 miliona różnych wersji i odmian Fiata 125p.

Może więc i nie ma polskiej motoryzacji, ale w sektorze produkcji tej branży pracuje ponad 180 tysięcy osób, a przeciętne wynagrodzenie (brutto) wynosi 4669 zł, zaś budżetowi państwa sprzedaż samochodów przynosi 5,5 mld złotych podatku VAT.

Osobnym tematem jest branża paliwowa, ubezpieczenia i usługi finansowe. Ale to całkiem inna bajka.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazdy**

**Przystanek miasto - str. 12**

---



**Wydarzenia**

**Fleet market 2017 - str. 8**

---



**Historia**

**Rocznica "kwadrata" - str. 16**

---

**Sport**

**Przed jubileuszowym Dakarem - str. 20**

---



**Kalejdoskop**

**Kalejdoskop automobilklubów - str. 24**

---

**Babskie Gadanie**

**Myślenie nie boli. I ułatwia życie - str. 28**

---

**Felieton**

**Niedoceniany drobiazg - str. 29**

---



**Kalendarium**

**Kalendarium M. Rzońcy - str. 30**

---

# Przystanek miasto

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Volkswagen up! to samochód zwarty, zwinny, typowo miejski.

Prawie ideał auta do poruszania się po ciasnych, krętych ulicach i w korkach. Mały, o pojemnym wnętrzu, z możliwością personalizacji i kulturalnie pracującym silnikiem.



Volkswagen up! 1.0 TSI Beats

**V**W up! pojawił się na rynku w 2011 roku, rok temu przeszedł niewielki lifting. Czy to kolejne miejskie pudełko? Czy wygrywa z konkurencją?

Up! to wyjątkowy samochód wśród miejskich aut. W ciągu miesiąca jeździliśmy różnymi miejskimi „maluchami” – kon-

kurencją dla VW up!, czyli Citroënem C1, Fiatem 500, Skodą Citigo, Hyundaiem i10. Dla mnie bardzo ważny jest wygląd auta i w tej konkurencji up! przegrywa z innymi autami miejskimi – jest zbyt tradycyjny, klasyczny i mało finezyjny w porównaniu z konkurentami. Dotyczy to również wyglądu wnętrza. Ale tylko wyglądu. I tu

wyższość konkurencji się kończy. Pod każdym innym względem niemiecki maluch znacznie ją przewyższa. To jedno z niewielu aut segmentu A, w którym droga Warszawa – Kraków nie była męcząca.

Kiedy zasiadamy za kierownicą tego samochodu, nie czujemy, że ten samochód ma tylko



3,6 m długości. Wnętrze jest szerokie, fotele są nisko zamocowane i nie brakuje miejsca nad głową. Czujemy się w tym aucie bezpiecznie i komfortowo, co nie zawsze w autach miejskich jest takie oczywiste.

To co szczególnie podobało nam się w testowanej wersji to system nagłośnienia znanej firmy BeatsAudio, który brzmi doskonale – bardzo młodzieżowo i znakomicie sprawdza się w przypadku takich gatunków muzyki, jak rock, pop czy smooth jazz. Nic dziwnego – za

nagłośnienie wnętrza odpowiada kalifornijska firma BeatsAudio, która powstała 10 lat temu, zasłynęła z produkcji słuchawek i była inspirowana przez amerykańskiego producenta muzycznego i rapera Dr.Dre, który wypromował takie gwiazdy jak Eminem. Wersję Beats można poznać po małej literce B na maskownicy głośników. Jakość nagłośnienia robi tak dobre wrażenie, że może być decydującym argumentem przekonującym do kupna właśnie tego auta. 8-kanałowy wzmacniacz o mocy 300

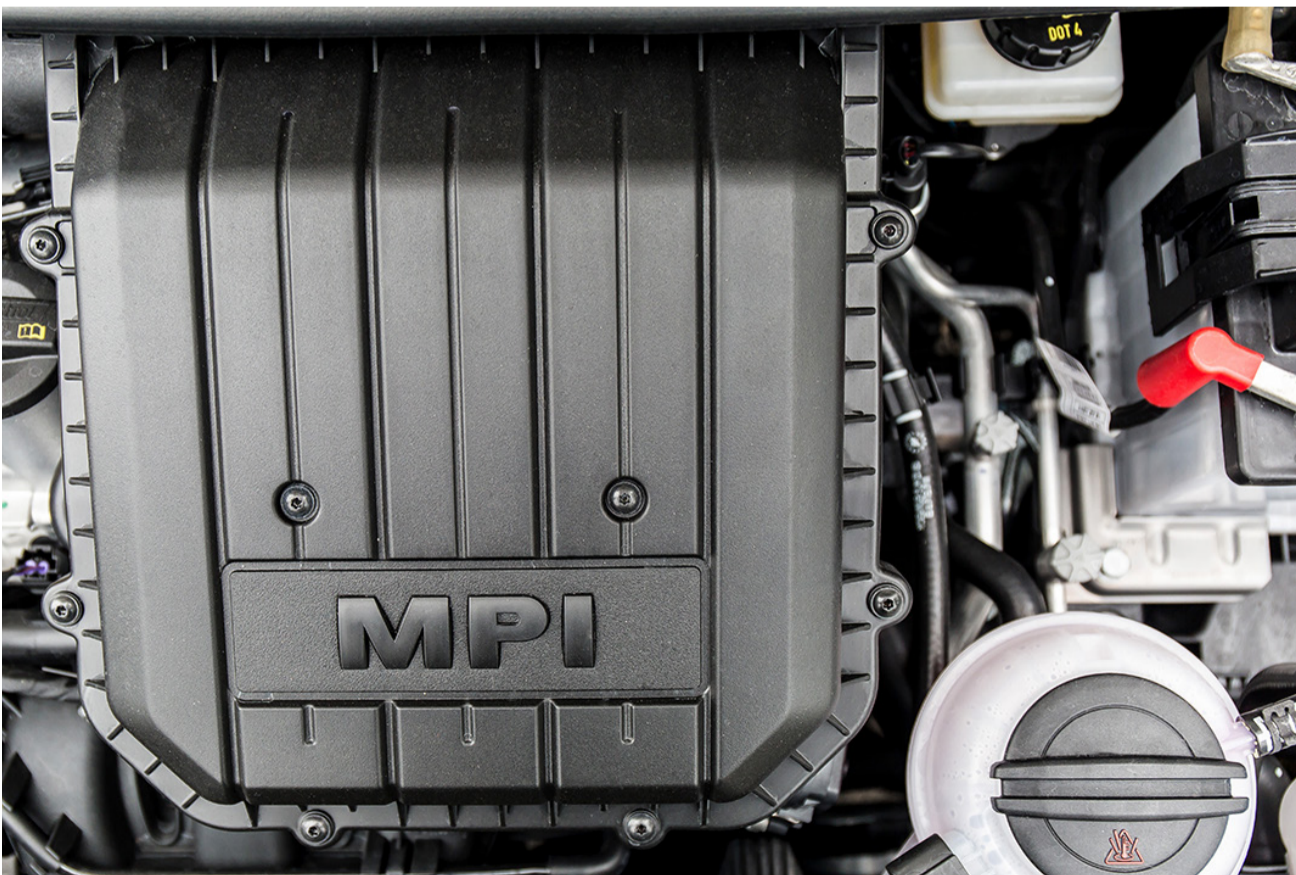
watów z cyfrowym procesorem dźwięku oraz siedmioma głośnikami – to jest to!

Up! ma bardzo bogate i przemyślane wyposażenie. Jest klimatyzacja, łączność Bluetooth oraz nawigacja, czyli to, co najpotrzebniejsze w miejskim aucie. Na desce rozdzielczej jest, przygotowane dla telefonu, mocowanie z gniazdem USB. Dzięki aplikacji Volkswagena smartfon pełni też rolę nie tylko telefonu, ale również nawigacji i komputera pokładowego. To proste i praktyczne rozwiązanie. →→



Pod maską niemieckiego malucha pracował litrowy, turbodoładowany silnik TSI. To zupełna nowość w gamie VW. Ma moc 90 KM, a rozpędza się do setki poniżej 10 sek. Ten silnik naprawdę daje radę. Nic dziwnego, up! ma małe i lekkie nadwozie (1000kg). Jest oszczędny i dynamiczny. Na trasie czuć działanie turbodoładowanego silnika, bardzo fajnie radzi sobie na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Jednostka napędowa jest elastyczna, w każdym zakresie obro-

tów samochód dobrze się zbiera, a manualna, 5-biegowa skrzynia pracuje bardzo precyzyjnie i doskonale „dogaduje” się z tym silnikiem. A jest on sporym atutem tego auta. W nowej generacji VW up! poprawiono zawieszenie i komfort podróżowania – obecnie jest bez zarzutu (jak na miejskie autko). I to nawet mimo zastosowania 17-calowych felg, w które wyposażony był egzemplarz testowy.



Podstawowa wersja VW up! kosztuje 37 590 zł. To dobra cena. Jednak na wersję Beats z silnikiem o mocy 75 KM musimy wydać 50 240 zł. Możemy jednak skorzystać ze specjalnej oferty finansowania. W ramach kredytu Easy Drive, up! dostępny jest za 365 zł miesięcznie na dwa lata (przy wcześniej wpłacie 20% wartości auta).

Up! to wręcz wzór auta miejskiego – jest nowoczesny, praktyczny, przestronny, wygodny, z doskonałą łącznością internetową. ■



*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](http://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](http://powerfactory.waw.pl)  
[facebook.com/POWERFACTRY/](https://facebook.com/POWERFACTRY/)**

# FLEET MARKET 2017

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

22 listopada br. w Warszawie, po raz dziewiąty odbyły się targi motoryzacyjno – biznesowe Fleet Market. To impreza, która jest organizowana z myślą o małych i średnich przedsiębiorcach, kadrze zarządzającej oraz osobach odpowiedzialnych za tabor samochodowy.



**W** trzech halach importerzy zaprezentowali ponad 150 pojazdów osobowych, użytkowych, w tym modele z napędem hybrydowym i elektrycznym, 22 samochody mocno na wyrost określono mianem premiery, bowiem pokazano je już wcześniej. Podobnie jak w innych tego rodzaju imprezach, także w czasie „Fleet market”, można zauważyć tendencje zmian, jakie zachodzą w motoryzacji.

Zwiększa się znaczenie samochodów z napędami hybrydowymi, powszechnie oferowane są samochody z nadwoziem crossover i SUV, rośnie oferta samochodów elektrycznych. Każdy producent ma obecnie w ofercie tego typu auto. Uwagę bardzo licznej w tym roku publiczności przyciągał kompletnie bezsensowny, a przy tym fascynujący „naleśnik” supersamochód Ford GT, i to rzeczywiście była premiera. Z zainteresowa-



niem oglądano też Audi A8, DS7 Crossback, Lexusa LS, Toyotę Land Cruiser. Naszą uwagę przyciągnęły koreańskie „bliźniaki” Hyundai Kona i Kia Stonic, którym wróżymy sukces rynkowy. Podobnie nowe Polo – autko bardzo się rozrosło, jest prawie tak przestronne, jak Golf. W tym przypadku „prawie” robi niewielką różnicę. Wystawiono samochody, którymi importerzy chcą zainteresować przedsiębiorców tych wielkich i tych całkiem małych. Dlatego można było znaleźć zarówno auta

z rodowodem sportowym: Hyundai i30N, Audi RS5, Subaru Impreza czy Kia Stinger, prestiżowe: Mercedes klasy S, Renault Espace, Opel Insignia Gsi, Audi Q5, Alfa Romeo Stelvia, BMW 5, typowo użytkowe: Fiat Talento, Iveco Daily, Volkswagen Amarok czy Mercedes X. Wśród hybryd najciekawszym samochodem była Kia Optima SW PHEV, której uroda i walory użytkowe – moim zdaniem – przyćmiewają stojące nieopodal Toyoty Prius i C-HR.

Większość zwiedzających interesowała się samochodami, natomiast liczne były stoiska



firm oferujących usługi świadczone przez firmy z sektora car fleet management oraz pozostałych związanych z finansowaniem pojazdów. Swoją ofertę zaprezentowały sieci warsztatów niezależnych, szkoły doskonalenia techniki jazdy, koncerty oponiarskie, firmy zajmujące się telematyką, car-sharingiem oraz wypożyczalnie samochodów. Zainteresowanie było mizerne.

Natomiast dużym zainteresowaniem cieszył się panel konferencyjny - sala dosłownie pękała w szwach. Specjaliści z kancelarii Hogan Lovells przybliżyli przedsiębiorcom na

czym będą polegały najważniejsze zmiany podatkowe w zakresie VAT, CIT oraz PIT w nadchodzącym roku. Dyrektor finansowy Carefleet S.A. opowiedział o wynajmie długoterminowym w świetle nowego standardu rachunkowości międzynarodowej. Steven Schoefs, redaktor naczelny magazynu Fleet Europ i Global Fleet, przybliżył słuchaczom temat wpływu ekologii i mobilności na europejską branżę flotową. Przedstawiciel firmy NaviExpert obalił 5 mitów, z którymi trzeba →→



się było zmierzyć po wejściu na rynek B2B. Firmy Citroen, Peugeot oraz Opel przedstawiły wszystkie zalety i wady swoich programów finansowania samochodów dla MŚP. Następnie Paweł Grabarczyk z firmy Eurotax przybliżył tajemnice związane z całkowitymi kosztami użyt-

kowania samochodów. Dyrektor zarządzający Spółką Autorola szczegółowo omówił, na czym polega zarządzanie wartością składu samochodów oraz jak wyceniać pojazdy używane online. Hubert Kluka z firmy OCTO przekonywał słuchaczy, że współdzielenie aut, w szczególno-



ści w systemie Omoove, jest korzystniejsze niż ich posiadanie. Szczególne wystąpienie, bo jubileuszowe, z okazji 25-lecia Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, miał jego Prezes – Jakub Faryś. Zamiast podsumowań i oglądania się za siebie, skupił się na przyszłości i wyzwaniach, które czekają rynek motoryzacyjny w Polsce i w Europie. To było najciekawsze



Podczas targów zostały wręczone dwie statuetki

Fleet Leader – to wyróżnienia przyznawane corocznie przez redakcję magazynu Fleet, osobom oraz firmom z branży flotowej za wyjątkowe osiągnięcia na tym rynku. Pierwszą, za 25 lat kształtowania i modyfikowania rynku i przemysłu motoryzacyjnego w Polsce oraz niestrudzone lobbowanie na rzecz dobrych praktyk biznesowych w przemyśle motoryzacyjnym otrzymał Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Drugą, za oddanie do użytku Europejskiego Centrum Logistyki i Rozwoju ILS w Zakroczymiu otrzymał Inter Cars S.A. Redakcja magazynu Fleet wręczyła też dwa certyfikaty Długodystansowego Testu Flotowego. Pierwszy otrzymała firma Peugeot Polska Sp. z o.o. za model 308, drugi przypadł udziale firmie FCA Poland S.A. za Fiata Tipo.

Nie zabrakło też okazji do odbycia ciekawych, merytorycznych rozmów z naukowcami i przedstawicielami Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej. Dla wielu gości był to impuls, który przekonał ich, że warto podnosić swoje kwalifikacje. Liczba osób, które są zainteresowane podjęciem stu-

diów podyplomowych w zakresie zarządzania flotą samochodową jest tak duża, że być może Politechnika Warszawska zwiększy liczbę studentów na tym kierunku w przyszłym roku. Dodajmy tylko, że Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa objęły patronat honorowy nad targami Fleet Market.

Z kolei firma Carefleet zaprezentowała premierowo swój wyjątkowy kalendarz. Środki uzyskane z jego sprzedaży zostaną przekazane na fundację osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. ■



# 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.

**S**amochodu 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.

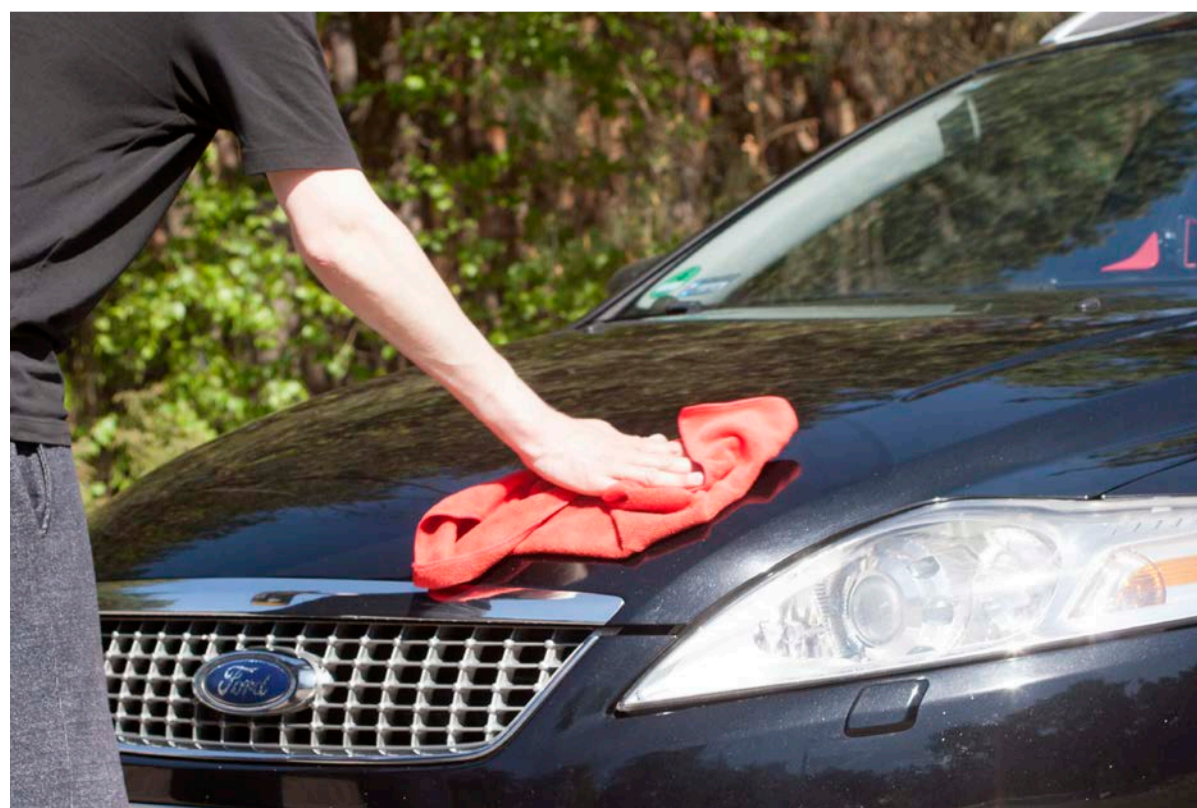
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



# BRAYT®



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

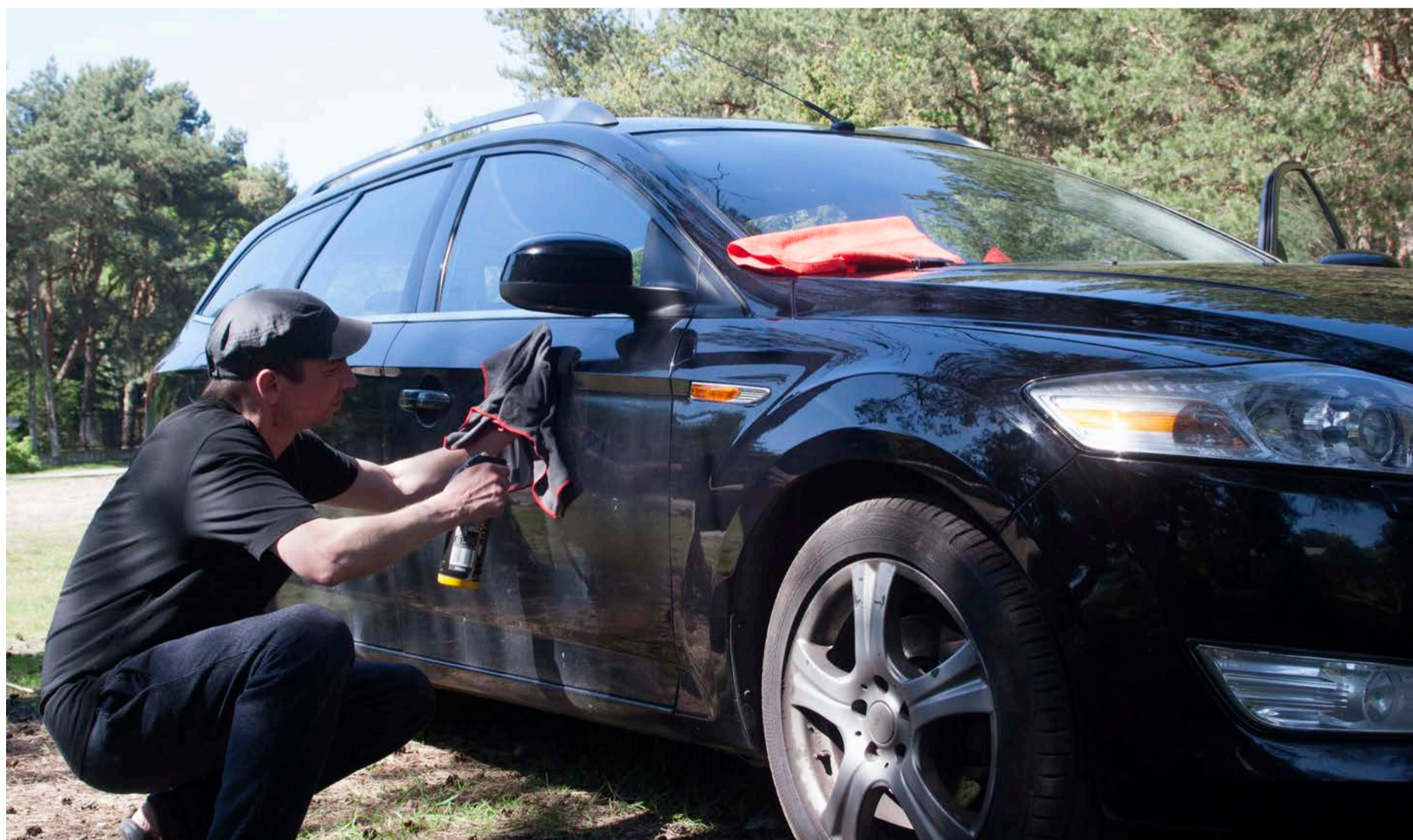
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i 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 zmiększających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■



# Rocznica "kwadrata"

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Równo pół wieku temu ten samochód przeniósł „syrenkowo-warszawowską” Polskę do nowoczesnej (w tamtym czasie) technologii motoryzacyjnej. Dziś po FSO pozostały wspomnienia... i wielki sentyment do Polskiego Fiata.



**P**rzed Pałacem Kultury i Nauki stanęła wystawa upamiętniająca 50. rocznicę uruchomienia produkcji Polskiego Fiata 125p w fabryce FSO na Żeraniu. 28 listopada 1967 r. z taśmy montażowej zjechał pierwszy Polski Fiat 125p. Moment ten stał się przełomem w historii moto-

ryzacji w Polsce. Kilkanaście następnych miesięcy było czasem przechodzenia z montażu na pełną produkcję. Licencyjna produkcja Fiata 125p wymusiła unowocześnienie produkcji i wprowadzenie nieznanych wcześniej technologii u wielu poddostawców, bez przesady można stwierdzić, że był waż-

nym impulsem unowocześniania całego ówczesnego przemysłu. Samochód odegrał też ogromną rolę w rozwoju rodzimego sportu samochodowego.

Fiat 125p zastąpił przestarzałą Warszawę 223/224. Konstrukcyjnie był kombinacją włoskich modeli 1300/1500 (część mecha-





niczna) i 125 (karoseria). Do napędu używano benzynowych silników R4 OHV o pojemności 1,3 i 1,5 litra. Napęd przenoszony był przez: suche, jednotarczowe sprzęgło, 4-biegową manualną (od 1985 5-biegową) skrzynię biegów, dwuczęściowy wał napędowy i tylny most na koła tylne. Samochód dostępny był początkowo jako 4-drzwiowy sedan, od 1972 roku produk-

wano wersję kombi, później do gamy modeli dołączył pick-up. Przez cały okres produkcji wprowadzano liczne modernizacje, najbardziej widoczna z nich przygotowana została w 1975 (dodatkowo oznaczona MR75 – model roku 1975), zmieniono wówczas szczegóły nadwozia i kabiny pasażerskiej. Polski Fiat 125t, później FSO 125p produkowany był do 1991

roku. W sumie powstało niemal 1,5 mln egzemplarzy modelu, z czego prawie 900 tys. trafiło na eksport.

Sukcesy eksportu zapewnił udział polskich załóg w międzynarodowych rajdach samochodowych, jednak największe znaczenie miał komplet rekordów świata. W 2013 obchodzono 40 rocznicę pobicia trzech →→





światowych rekordów prędkości w jeździe długodystansowej przez Polskiego Fiata 125. Sobiesław Zasada, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Jerzy Dobrzański, Marek Varisella, Ryszard Nowicki, Andrzej Aromiński i Franciszek Postawka osiągnęli prędkości średnie około 138 km/h na dystansach 25 000 km, 25 000 mil i 50 000 km.

Tę jazdę Polska śledziła z zapartym tchem. Nie przesadzam, zważcie, że były wówczas dwa programy telewizyjne, a Fiat 125p był dumą i chwałą dekady Edwarda Gierka. Był też ten samochód obiektem marzeń, i to z tych marzeń mało realnych.

Pierwsze zadanie jakie postawili sobie uczestnicy próby było jasne: pokonać obowiązujący od 16.08.1952 r. rekord prędkości średniej na dystansie 25000 km, francuskiego auta Simca Aronde. Rekord ten wyno-

sił 117,609 km/h i został uzyskany przez 9-osobową ekipę na owalnym torze Linas-Montlhery. Brano także pod uwagę próbę pobicia rekordu prędkości średniej na dystansie 25000 mil, należącego od 15.08.1963 r. do Forda Cortiny i jego 21-osobowej francuskiej załogi. Do pobicia był osiągnięty przez nich wynik 118,564 km/h uzyskany na torze Istres-Miramas. Gdyby poprzednie próby powiodły się, na dystansie 50000 km Polski Fiat miał się zmierzyć ponownie z rekordem Simci Aronde, uzyskanym 18.08.1952 r. i wynoszącym 117,276 km/h. By próba się powiodła i została oficjalnie zatwierdzona przez FIA, wynik naszego samochodu musiał być przynajmniej o 2% lepszy od poprzednich, obowiązujących wówczas rezultatów.

Ponieważ w Polsce nie istniał tor owalny, na którym można by przeprowadzić próbę, miescem,

które wybrano do jej rozegrania był 30-kilometrowy odcinek starej, betonowej poniemieckiej autostrady na południe od Wrocławia. Autostrada ta była pozostałością po planowanej trasie Berlin - Gliwice (określanej w III Rzeszy jako Reichsautobahn (RAB), w której wyróżniono dwa odcinki: RAB 9 z Berlina do Wrocławia i RAB 29 z Wrocławia do Gliwic, której budowę rozpoczęto w latach 30-tych XX w.

Próba bicia rekordu prędkości miała miejsca na najdłuższym z trzech odcinków oddanych do ruchu 27 września 1936 r.: Legnica - Wrocław/Bielany Wrocławskie. Na jej potrzeby zamknięto jedną z nitek autostrady, wyremontowano ubytki i łączenia płyt betonowych, zbudowano dwa nawroty z wymalowanym torem jazdy, tworząc trasę o całkowitej długości 65,192 km. W miejscu przyszłej

bazy przygotowano asfaltowe podłoże, a wojsko uczestniczące w przygotowaniach przyszykowało 20 namiotów, które ustawiono na pasie zieleni oddzielającym pasy drogi, spełniając wymogi przepisów FIA dotyczących odległości pomiędzy poszczególnymi punktami kontrolnymi. Wszystkie punkty sędziowskie wyposażono także w łączność telefoniczną. W połowie pętli wybudowano specjalny najazd do wykonywania przeglądów i ustawiono namiot serwisowy.

W bezpośrednim sąsiedztwie głównej bazy ustawiono, także przy pomocy wojska, ogromny napis (litery miały około 8 metrów wysokości): „Fiat 125p w walce o rekord”. W pobliżu

trasy, na pasie zieleni, obok nawrotów, ustawiono również sporej wielkości reklamy firmy Stomil. Niedaleko bazy serwisowej położonej na wysokości Kątów Wrocławskich znajdował się przydrożny zajazd „Oaza”. Tą nazwą określano również wszystkie punkty kontrolne, nadając im kolejne numery.

Umowa zawarta z Fiatem weszła w życie w lutym 1966 roku, a jej zatwierdzenie przez Radę Ministrów nastąpiło dwa miesiące później. Początkowo planowano wprowadzenie pojazdu w całości opartego na Fiacie 1300, jednak 21 maja 1966 roku podpisano aneks do umowy, na mocy którego strona włoska przekazała bezpłatnie licencję na produkcję samo-

chodu z nadwoziem oraz układem hamulcowym z nowego Fiata 125. Polski pojazd nie miał więc odpowiednika wśród produkowanych w Turynie, ułatwiło to uzyskanie ważnych dla strony polskiej uprawnień eksportowych na rynki zachodnie oraz uprawniało do używania marki Fiat w nazwie modelu. Pierwszy samochód wyprodukowano 28 listopada 1967 roku. Dziś, po pół wieku po Fabryce Samochodów Osobowych pozostały resztki hal i szereg pytań o przyczyny tego stanu. Jedni obwiniają przedstawicieli władz, dyrektorów, ministrów negocjujących i podpisujących kolejne umowy, inni twierdzą, że fabrykę położyło Daewoo, jeszcze inni żądają rozliczenia ukraińskiego inwestora. ■



# Przed jubileuszowym **Dakarem**

OPR: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Czy to w Afryce pod koniec lat siedemdziesiątych, czy w Ameryce Południowej w XXI wieku, uczestnicy Dakaru stają na starcie tak samo żądni wyzwań i gotowi, by odkrywać nowe przygody – stwierdził, rozpoczynając w Paryżu prezentację 40 edycji Rajdu Dakar, jego dyrektor Etienne Lavigne.



**T**rasa jubileuszowego Dakaru powróci m.in. na peruwiańską pustynię, na której zawodnicy rywalizowali w latach 2012-13. Tradycyjnie zawody rozpoczną się tuż po Nowym Roku. Uczestnicy

będą ścigać się po peruwiańskich wydmach przez pięć dni. Dyrektor sportowy rajdu Marc Coma zapewnił, że w programie tej pierwszej części imprezy znajdą się „wszystkie możliwe typy piasku, jakie występują

w Peru”. Rajd zmieni swój charakter, gdy zawodnicy wjadą do Boliwii, gdzie będą musieli zmierzyć się z pogodą i warunkami wymagającymi od poszukiwaczy przygód maksymalnej wytrzymałości. Pięciokrotny



zwycięzca rajdu zaprojektował trasę tak, aby emocje rosły, a decydujące odcinki zaplanował w końcówce rajdu na terytorium Argentyny.

Odcinek specjalny Super Fiambalá prowadzący z Belén do Chilecito, który będzie drugą częścią etapu maratońskiego dla motocykli i quadów może być decydującą częścią rajdu, szczególnie jeżeli będzie tak gorąco, jak zwykle bywa w tym rejonie – stwierdził Coma.

Na liście zgłoszeń najbliższego Dakaru znalazło się łącznie 337 pojazdów. Wśród samochodowych załóg do grona faworytów będzie należał oczywiście Stéphane Peterhansel, który ma już na koncie 13 wygranych, z których pierwsza miała miejsce 30 lat temu! „Mister Dakar” po raz ostatni poprowadzi do boju armadę Peugeota, która w styczniu tego roku zajęła wszystkie miejsca na podium. Będzie musiał stoczyć walkę o zwycięstwo nie tylko ze swoimi kolegami z zespołu. Na czele zespołu Toyoty, który wystawi nowe Hiluxy stanie Nasser Al

Attiyah, do tej pory niepokonany w tym sezonie, po nieukończonym pechowo Dakarze. Barw Team X-Raid bronić będą „Nani” Roma, zwycięzca z 2014 roku oraz Mikko Hirvonen i nowicjusz Bryce Menzies, których bronią będą zupełnie nowe Mini.

W kategorii motocykli trwać będzie walka o palmę pierw-

szeństwa po wycofaniu się dwóch gigantów tej kategorii - Cyrila Despres i Marka Comy. KTM kontynuował w minionych latach zwycięską passę dzięki wygranym Toby Price'a w 2016 oraz Sama Sunderlanda w 2017, a teraz nadziejami austriackiej marki będą Matthias Walkner i Antoine Meo. Barw zespołu Yamaha bronić będą Adrian van Beveren, Franco Caimi i Xavier de Soultrait, a Honda liczyć będzie na doświadczenie takich kierowców, jak Paulo Gonçalves czy Joan Barreda, a także na młodzież czyli Kevina Benavidesa i Ricky Brabeca.

Część motocyklistów oraz kierowców quadów wystartuje w rajdzie poszukując „pierwotnej” przygody, jak była udziałem pionierów Dakaru, Pozbawieni pomocy ze strony serwisu, będą musieli sami dbać o swoje pojazdy i ich przygotowanie →→





do kolejnego etapu, kosztem czasu na wypoczynek po całym dniu jazdy. Ważny partner Dakaru - firma Motul - wesprze tych zawodników dostarczając im produkty i wyposażenie na biwakach. O zwycięstwo w tej kategorii walczyć będzie aż 28 zawodników (w tym roku było ich 19), wśród nich Olivier Pain (trzeci w 2014), którego rywalami będą Jürgen Van den Goorgbergh i Lyndon Poskitt.

Dystans 40 Rajdu Dakar, to blisko 9 tysięcy kilometrów, w tym połowę będą stanowić odcinki specjalne. Trasa wytyczona została z Peru, przez Boliwię do Cordoby w Argentynie. Motocykle, quady, samochody, pojazdy SxS (Side by Side) i ciężarówki uczestników z Europy przejdą badanie kontrolne w porcie Le Havre we Francji, jeszcze przed wyruszeniem w podróż drogą morską przez Atlantyk.

W Rajdzie Dakar 2018 wystartują oczywiście polscy zawodnicy, i to w całym sporej obsadzie, chociaż nie rekordowej. Wśród motocyklistów na liście zgłoszeń znalazł się **Maciej Giemza** (KTM z numerem 58), **Paweł Stasiaczek** (KTM nr 78), **Jakub Piątek** (KTM nr 92) oraz **Maciej Berdysz** (KTM nr 93). W klasie quadów pojedzie nasz faworyt **Rafał Sonik** (Yamaha nr 243) oraz **Kamil Wiśniewski** (Can-Am nr 257), ale też możemy trzymać kciuki za argentyńskiego zawodnika ze swojskim nazwiskiem **Daniel Domaszewski** (Honda nr 258). Samochody (osobowe), to **Jakub Przygoński** pilotowany przez Belga Toma Colsoula (MINI nr 312), **Sebastian Rozwadowski** pilotujący Litwina Bandedgasa Vanagasa (Toyota nr 323) oraz **Maciej Marton** pilotujący Holendra Petera van Merksteijna. ■



[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



Teraz także na smartfony i tablety

# KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



## AUTOMOBILKLUB CIESZYŃSKI

### Kto zostanie rajdowym mistrzem Śląska?

43. Cieszyńska Barbórka zakończy tegoroczne zmagania w ramach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. To będzie piąta runda tego cyklu, na której liście zgłoszeń widnieje aż 100 załóg, w tym 70 w ramach RSMŚI oraz 30 w Super KJS. Będzie to niezwykle pasjonujący rajd, gdyż szansę na mistrzowski tytuł mają cztery załogi - Gracjan Grela z Martą Momot, Piotr Baran z Michałem Paciejem, Tomek Zbroja i Piotr Kokoszka oraz Michał Różycki pilotowany przez Pawła Słabonia. Ponadto, na trasach Śląska Cieszyńskiego rozstrzygnie się również rywalizacja w klasach RO1, RO2, RO Open 2WD oraz Pucharze Cento Rally...

Wąskie, kręte i urozmaicone trasy w okolicach Cieszyna oraz tradycyjnie kapryśna listopadowa pogoda od lat przyciągają wielu zawodników na start Cieszyńskiej Barbórki, która wielokrotnie miała dłuższą listę startową od wielu rajdów z cyklu RSMP. Udział w zawodach organizowanych przez Auto-

omobilklub Cieszyński mają na swoim koncie m.in. mistrzowie Polski – Leszek Kuzaj, Robert Gryczyński czy Łukasz Habaj. Na odcinkach specjalnych „Cieszynki” pierwsze kroki w rajdowej karierze stawiał Kajetan Kajetanowicz. Łącznie, trzykrotny rajdowy mistrz Europy aż osiem razy ścigał się w tym rajdzie.

Wśród 70 załóg zgłoszonych do piątej rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska





2017 najliczniej reprezentowana są klasy RO 2 oraz Gość 2WD. W obu wystartuje po 15 załóg. 14 duetów kierowca pilot zgłoszono w klasie RO 1, a 11 w Pucharze Peugeota i Citroena. Trzy załogi będą się ścigać w Pucharze Cento Rally. W pozostałych kategoriach liczba zgłoszeń, to odpowiednio 1 w RO R, 4 w RO Open N, 2 w RO Open 2WD, 4 w Gość 4WD i jedna załoga w Pucharze Legend.

Stawkę zawodników, którzy wezmą udział tegorocznej Cieszyńskiej Barbórce tworzy także 30 załóg, jakie będą się ścigać w ramach Super KJSu. Impreza towarzysząca finałowej rundzie RSMŚI 2017, to trudniejsza forma Konkursowej Jazdy Samochodem – zawodów, w ramach których kierowcy amatorzy mogą doskonalić swoje umiejętności rywalizując w bezpiecznych warunkach.

Wyniki 43. Cieszyńskiej Barbórki zdecydują o losach tytułu rajdowego mistrza Śląska 2017. W tym sezonie zawodnicy zbierają punkty w pięciu rundach cyklu. Do końcowej klasyfikacji liczą się jednak cztery najlepsze wyniki. Najsłabszy jest odliczany od ostatecznej sumy punktów. Tak się złożyło, że w tym sezonie wszyscy kandydaci do końcowego triumfu mają już „rajd do zapomnienia”.

Do tej pory najlepszy dorobek punktowy uzyskał Gracjan Grela. Kierowca pilotowany przez Martę Momot ma na koncie 55 punktów – o 6 więcej niż drudzy w klasyfikacji Baran i Paciej. Ta przewaga nie oznacza jednak, że Grela będzie miał w Cieszyńskiej Barbórce ułatwione zadanie. Przy systemie punktacji dającym 25, 18 i 15 punktów, odpowiednio za pierwsze, drugie i trzecie miejsce, Grela musi zwyciężyć w finałowej rundzie, aby być pewnym tytułu niezależnie od wyników wywalczonych przez konkurentów.

Podobnie jak Gracjana Grełę, także i załogę Baran/Paciej w finałowej rundzie interesuje wyłącznie zwycięstwo i 25 punktów. Taki dorobek pozwoli wiceliderom na awans na pierwszą pozycję w punktacji nawet jeżeli Grela ukończy zawody tuż za nimi – na drugim miejscu.

W zdecydowanie trudniejszej sytuacji są Tomek Zbroja i Piotr Kokoszka. Zawodnicy nie tylko muszą zdobyć jak najwięcej punktów, ale także liczyć na to, że rywale nie będą tak skuteczni, jak oni. Nawet w przypadku bezapelacyjnej wygranej, Zbroja z Kokoszką potrzebują słabszego dnia Greli i Barana. Zbroja wyprzedzi dwóch wymienionych zawodników, jeżeli wygra, a Gracjan nie zdobędzie więcej niż 12 punktów (4. miejsce), a Piotrek więcej niż 18 „oczek” (2. miejsce).

Czwartym z kandydatów do tytułu jest zawodnik, którego bez cienia wątpliwości można nazwać rewelacją drugiej części sezonu, czyli Michał Różycki. Pilotowany przez Pawła Słabonia kierowca ma na swoim koncie 43 punkty, które wywalczył w... zaledwie dwóch rajdach. Komplet zgarnął dzięki świetnej jeździe w deszczowym Rajdzie Wisły, a w Rajdzie Śląska dołożył do tego 18 „oczek” za drugą lokatę. By sięgnąć po tytuł, Różycki i Słaboń muszą zwyciężyć w Cieszynie i jednocześnie Gracjan Grela nie może być wyżej niż na 4. miejscu, a Baran i Zbroja nie mogą wzbogacić się o więcej niż 18 punktów. Opcji końcowego wyniku powyższej czwórki jest więc wiele...

Do rozstrzygnięcia pozostaje także kwestia tytułów mistrzowskich w poszczególnych klasach. W kategorii RO 1 szanse na końcowy triumf ma jeszcze pięć załóg. Z kolei w klasie RO2 pozostało jeszcze trzech pretendentów do tytułu. W Pucharze Cento Rally walkę o zwycięstwo stoczą załogi Grzywacz/Gargas (liderzy klasy)



i Karolczak/Marczewski (2. miejsce w punktacji klasy). Otwarta pozostaje także kwestia triumfu w kategorii RO Open 2WD, gdzie liderem jest załoga Majewski/Mitrega a matematyczne szanse na tytuł zachował jeszcze duet Krajka i Skalczyński. Z kolei w Pucharze Peugeota i Citroena oraz w klasie RO Open N wszystko jest już jasne. W PPC mistrzostwa pewni mogą być Maciej Matysiak z Karoliną Baćkowską, a w klasyfikacji RO Open N nikt nie zdoła już wyprzedzić Marka Nowaka z Adamem Grzelką.

Rywalizacja w 43. Cieszyńskiej Barbórce będzie się toczyć na dwóch odcinkach specjalnych. Pierwszy z nich to próba Hażlach (7,7 km), a drugi biegnie z Cisownicy w kierunku Lesznej Górnej (8 km). Zgodnie z harmonogramem każda z prób będzie pokonywana trzykrotnie. Zawodnicy zgłoszeni do Super KJS pokonają wymienione oesy w wersji skróconej o połowę.

Zawody rozpoczną się w piątek (24 listopada) o 20:00, od uroczystego startu na cieszyńskim Rynku. Na odcinki specjalne zawodnicy ruszą z parku serwisowego, który w tym roku będzie zlokalizowany w Kaczycach przy ulicy Morcinka – na placu obok zlikwidowanej kopalni węgla kamiennego Morcinek.

Pierwsza z załóg wyjedzie na trasę rajdu w sobotę, 25 listopada o 7:50. Tegoroczną „Cieszynkę” zakończy ceremonia mety zaplanowana na godzinę 15:38 na Rynku w Cieszynie. Wtedy też poznamy załogę, która wywalczyła tytuł rajdowych mistrzów Śląska 2017, a także zwycięzców rywalizacji w poszczególnych klasach.

Klasyfikacja Rajdowych Mistrzostw Śląska przed 43. Cieszyńską Barbórką

1. Gracjan Grela/Marta Momot 55 pkt.
2. Piotr Baran/Michał Paciej 49 pkt.
3. Tomasz Zbroja/Piotr Kokoszka 43 pkt.
3. Michał Różycki/Paweł Słaboń 43 pkt.
5. Szymon Żarłok/Krzysztof Pietruszka 30 pkt.
6. Radosław Osiak/Wojciech Kor-

deusz 24 pkt.

7. Jerzy Smagała/Konrad Giergiel 23 pkt.
8. Tomasz Marek 22 pkt.
9. Maciej Sordyl/Krystian Korzeniowski 19 pkt.
10. Krzysztof Rybka/Michał Miklaszewski 17 pkt.

Harmonogram 43. Rajdu Cieszyńska Barbórka (25 listopada) – 5. rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska 2017:

- 8:08 – OS1: Hażlach (7,7 km)
- 9:01 – OS2: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 10:06 – Serwis A: 30 min. (Kaczyce, plac firmy J.P. Cover)
- 10:54 – OS3: Hażlach (7,7 km)
- 11:47 – OS4: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 12:52 – Serwis B: 30 min. (Kaczyce, plac firmy J.P. Cover)
- 13:40 – OS5: Hażlach (7,7 km)
- 14:33 – OS6: Cisownica – Leszna Górna (8 km)
- 15:38 – ceremonia mety (Rynek, Cieszyn)

Patronat honorowy nad 43. edycją Rajdu Barbórka Cieszyńska objął Marszałek Województwa Śląskiego.

Partnerami imprezy są 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.



## Reklama w iAuto

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

## Korzyści z reklamy w iAuto

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

**Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto**

## Ceny reklam w iAuto

- 1 strona – 900 pln/netto
  - 1/2 strony – 750 pln/netto
  - Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto
- artykuł sponsorowany przygotowany przez Zleceniodawcę,  
do 3 tys. znaków i do 3 ilustracji  
Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

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

## Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska  
t.: +48 502 627 674  
e.: [anna.pisarska@bruxmedia.pl](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

Mirosław Rutkowski  
t.: +48 693 129 040  
e.: [m.rutkowski@motopress-media.pl](mailto:m.rutkowski@motopress-media.pl)

# Myślenie nie boli. I ułatwia życie

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Uwielbiam jak moje autko lśni czystością i pachnie świeżością. Co prawda jesienią to trudne, tym bardziej że moje miejsce parkingowe po deszczu zamienia się w olbrzymie błotne jezioro. W zasadzie wtedy bardziej potrzebuję amfibii niż samochodu, bo moje autko ubłocone jest prawie po dach. Staram się wtedy dbać przynajmniej o wnętrze, chociaż szczerze mówiąc ostatnio robił to głównie mój osobisty kierowca. Bo ja jakoś czasu nie miałam. Ale żeby nie stać się obiektem żarcików osobistego kierowcy postanowiłam wziąć się do pracy. Przy okazji też przetestować nowo zakupiony odkurzacz. Który podobno idealnie sprawdza się podczas sprzątania auta. A skoro tak twierdzi osobisty kierowca, to pewnie tak jest. Zatem jako silna i niezależna kobieta zapakowałam pudło z owym samosprzątającym cudem, udając się do garażu. Już po pierwszej próbie przekonałam się że jednak łatwo nie będzie. Po pierwsze duży, ciągnie się przewód elektryczny i do tego wcale nie jest lekki i praktyczny, no i do samo-

chodu mi się nie mieści. Po godzinnej gimnastyce, próbie dotarcia do wszystkich zakamarków, złana zimnym potem, oglądam swe dzieło. Efekt nie powala. Daję zatem spokój dalszym wysiłkom. Pakuję odkurzacz w pudło. Opinię już sobie wyrobiłam. Moim zdaniem jest zupełnie nieporęczny i w sprzątaniu auta raczej przeszkadza niż pomaga. Osobisty kierowca już dobrze usłyszy moją opinię o tym niby, cud sprzęcie. Już od progu wyrzucam ile wart ten jego wynalazek. Milcząc podchodzi do odkurzacza, odpina jeden niewielki element i pokazuje mi, że do sprzątania auta wystarczy TO. No cóż, bez komentarza. Skorzystam może następnym razem, bo póki co mam dość i raczej będę szukać innych rozwiązań, np. kompleksowej myjni ze sprzątaniem.

## PS.

Dziewczyny, warto dbać o porządek w aucie, bo jest milej i bezpieczniej a do tego nic nie przeszkadza i nie rozprasza w czasie jazdy. Ale zdecydowanie polecam usługę profesjonalnego sprzątania w wykonaniu osobistego kierowcy, a jeśli on nie da rady na pewno znajdzie się jakaś solidna myjnia i z serwisem sprzątającym. Skuteczne i do tego za rozsądne pieniądze. Zaś Wy macie czas dla siebie, odpocząć i wypić aromatyczną i pyszną kawę. ■



# Niedoceniani drobiazg

ANDRZEJ DĄBROWSKI



**T**o już nie jesień, to zima. Zapewne sympatycy narciarstwa są zadowoleni, szykują sprzęt do sezonu, planują wyjazdy na stoki. Dla kierowców to zdecydowanie niemiły i trudny czas. Pierwsze mrozy, opady śniegu, skrobienie szyb, odśnieżanie zasypanego

pojazdu, wymiana opon, spadek napięcia w akumulatorze. Czy wymienione wyżej przypadłości mają cieszyć właścicieli pojazdów? Przypominają, że już czas na czapki, szaliki, ciepłe skarpety. To także ostatni dzwonek na przygotowanie auta do zimy, do trudnych warunków drogowych. W nadziei, że kilka rad doświadczonego kierowcy, przyczyni się do zmniejszenia liczby stłuczek, nie mówiąc o wypadkach, powiem o niedocenianych drobiazgach.

Statystyki wypadków drogowych o nich nie mówią. Zwykle mówi się: alkohol, nadmierna prędkość, śliska nawierzchnia, czasem ograniczona mgłą widzialność. Nigdy nie trafiłem w mediach na sugestię, że doszło do wypadku przez stare, zużyte i zamazujące szybę pióra wycieraczek.

Po roku, najwyżej dwóch, gumowy element czyszczący szybę ulega zużyciu. Guma traci elastyczność. Na szybie pozostają coraz większe

smugi i zamazania. Kiedy temperatura spada poniżej zera, guma robi się twardsza i nie przylega dobrze do szyby. I tak niepostrzeżenie, kierujący nieświadomie akceptują gorszą widzialność. Koszt nowych piórek to teraz od 10 do 70 zł. Prawie na każdej stacji paliw można je kupić i dostosować do różnych typów samochodów. Czy więc suma kilkunastu, czy kilkudziesięciu złotych nie jest warta komfortu podróżowania i uniknięcia kolizji w trudnych warunkach atmosferycznych?

Skoro wkroczyliśmy praktycznie w okres zimy, warto też pamiętać, że przed nadejściem pierwszych mrozów trzeba napełnić zbiornik spryskiwaczy płynem niezamarzającym. Takich preparatów nie brakuje, wybór jest duży. Ceny od 14 do 28 zł.

Ważne, aby spryskiwacz kierował płyn na szybę. Wystarczy kilka minut cierpliwości i jedna szpilka. Dobrze ustawione dysze, to mniej porysowana szyba i większy komfort podróży.

W czasie zimowych opadów i mrozu, kiedy rano odśnieżamy auto ostrożnie odrywamy przymarznięte pióro wycieraczki od szyby. Nawet kilkusekundowe, przypadkowe włączenie unieruchomionych lodem piórek może spalić silniczek elektryczny. To samo dotyczy wycieraczki tylnej szyby w samochodach typu kombi czy hatchback.

Zimą, należy unikać uruchamiania wycieraczek po krótkim postoju na częściowo zamrożonej szybie. Zanim cienka guma zedrze warstwę przyczepionego lekko lodu, jej krawędzie zostaną wyszczerbione i będą pozostawiać na szybie nieprzyjemne smugi.

Chciałoby się rzec: Panie i Panowie nie oszczędzajmy na gumkach! Oczywiście mowa o gumkach wycieraczek...



# Wydarzenia i rocznice: listopad 2017

## Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

### Nieudany podbój (do dzisiaj)

Kilka tygodni temu w Kalendarium napisałem o światowym kryzysie naftowym, który rozpoczął się w latach 70-tych i spowodował istotne, wręcz rewolucyjne zmiany w motoryzacji. Jedną z nich była ekspansja japońskich (a później także południowokoreańskich) koncernów motoryzacyjnych, które produkując w tym czasie niewielkie, oszczędne w spalaniu samochody, idealnie wykorzystały kryzys, by podbić amerykański oraz zachodnioeuropejskie rynki. W latach 90-tych General Motors spróbował nieco odwrócić ten trend i wejść ze swoimi samochodami do Japonii.

19 listopada 1993 roku General Motors oraz Toyota podpisały stosowną umowę, w myśl której japoński producent miał od 1996 roku sprzedawać w swoich salonach - pod własną marką - Chevroleta Cavalier. General Motors produkował ten kompaktowy model od 1982 roku i cieszył się on bardzo dużą popularnością w USA oraz Kanadzie. Oczywiście, Toyota Cavalier została nieco zmodyfikowana w porówna-

niu do swego amerykańskiego „kuzyna”. Nadal wyjeżdżała z hal fabrycznych GM w Ohio, ale miała już kierownicę po prawej stronie oraz... dłuższe pedały gazu i hamulca uwzględniające generalnie niższy wzrost Japończyków. Poza tym wprowadzono kilka niewielkich modyfikacji wymaganych przez przepisy kraju Kwitnającej Wiśni. Trzeba jeszcze wspomnieć, że ten Cavalier był trzecią (i ostatnią) generacją tego modelu, mająca zaledwie rok.

Umowa zakładała sprzedaż Cavalierów na poziomie 20 tysięcy sztuk rocznie. W ten sposób chciano chociażby w nikłym procencie zniwelować ogromną dysproporcję w handlu zagranicznym pomiędzy USA i Japonią (W tamtym czasie deficyt ten wynosił nawet 37 miliardów dolarów na niekorzyść Jankesów. Przykładowo - eksport japońskich samochodów do USA w tych latach wynosił ok. 2 milionów sztuk rocznie. W drugą stronę: zero. Podobnie miała się rzecz z elektroniką użytkową i wieloma innymi artykułami przemysłowymi). Trzeba też podkre-

ślić, że eksport był mocno utrudniany przez silny protekcjonizm japońskiego rządu, zwłaszcza, jeśli towary pochodziły z USA. Niemniej jednak, pod koniec 1995 roku do Japonii popłynęły Cavalieri z logo Toyoty i... (prawie) kompletna kłapa. Samochód niestety nie przypadł do gustu nowym klientom. W pierwszym (jak się później okazało najlepszym) roku sprzedaży nabywców znalazło prawie 11,5 tysiąca tych samochodów, czyli nieco ponad połowę zakładanego planu. Umowa GM z Toyotą została rozwiązana w marcu 2000



1982 Cavalier CL 2-Door Coupe

1982 Cavalier CL Station Wagon



– model ten zyskał rekordową sprzedaż w swej historii – 431 tysięcy sztuk. Auto produkowano do 2005 roku i praktycznie do końca plasował się wśród najbardziej popularnych samochodów w USA. Jako ciekawostkę można dodać, że w ub. roku ponownie ruszyła produkcja Cavaliera. W Chinach...

A co w Japonii? Nie znalazłem statystyk podających ilość samochodów importowanych aktualnie do tego kraju. Na mam wątpliwości, że nadal nie są to duże ilości i bardziej dotyczą ekskluzywnych, drogich marek. Pewne wyobrażenie może nam dać inna statystyka z 2016 roku. Podano

roku. Łącznie w tym czasie sprzedano w Japonii 26 216 sztuk Cavalierów.

Zupełnie inaczej potoczyła się historia Cavaliera w USA. Samochód, jak wspomniałem, zadebiutował na rynku w 1982 roku zastępując model Monza. Powstał na bazie nowej płyty podłogowej (J), która miała być wspólna dla kilku modeli GM oraz Opla. W 1984 roku Cavalier stał się najlepiej sprzedającym się samochodem w USA, a rok później – po wprowadzeniu do oferty silnika V6

w niej głównych importerów samochodów wg wartości tych pojazdów. I tak, absolutnym rekordzistą są Stany Zjednoczone, które w ub. roku sprowadziły z zagranicy auta o wartości 173,3 mld dolarów. Na „podium” są także Niemcy (51,3 mld) oraz Wlk. Brytania (46,1 mld). Na 13. miejscu (ex equo) ze Szwajcarią znajduje się wspomniana Japonia. Oba te kraje (nieporównywalne zupełnie pod względem liczby mieszkańców) wydały na zagraniczne samochody po 10,3 mld dolarów... ■





---

**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](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto: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](mailto:redakcja@motopress-media.pl)