

iauto ^{polska}

Numer 100, 7 grudnia 2017



Trening czyni mistrza - to powszechnie znana prawda dotyczy każdej dziedziny aktywności człowieka. Powszechnie wiadomo, że sportowiec, który zaniedba nieustanne doskonalenie techniki swojej dyscypliny i zajęcia poprawiające sprawność ciała i ducha, nie ma co marzyć o sukcesach. Żołnierz, który nie uczestniczy w ćwiczeniach i manewrach symulujących warunki bojowe, raczej nie sprawdzi się w warunkach rzeczywistego konfliktu zbrojnego. Są profesje, w których wymagane są okresowe badania zdrowia i sprawności fizycznej.

Doskonalenie umiejętności i nieustanna nauka są niezbędne, aby być dobrym lekarzem, inżynierem, artystą, a także kierowcą.

Nikt nie ma wątpliwości co do tego, że funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu muszą regularnie przechodzić szkolenia z doskonalenia techniki jazdy. Podobnie kierowcy innych pojazdów, które w pewnych sytuacjach są uprzywilejowane w ruchu drogowym. Chodzi w tych szkoleniach o to, aby kierowca wykonał zadanie dowiezienia pasażerów do celu. Kierowca rządowy dodatkowo jeszcze musi dbać o bezpieczeństwo przewożonego VIP-a, kierowca karetki pogotowia musi również bezpiecznie i bez utraty zdrowia dowieźć pacjenta

do szpitala. Nieco inne zadania stoją przed kierowcami straży pożarnej inne przed kierowcami radiowozów policyjnych, inne przed kierowcami cystern z materiałami niebezpiecznymi.

A miliony ludzi, którzy każdego dnia wożą swoje (nieraz i cudze) dzieci do szkół i przedszkoli, albo rodziców (często starszych i schorowanych) do przychodni czy też znajomych z pracy i do teatru, najczęściej nie przechodzą żadnych szkoleń. Oczywiście poza tymi, które odbyli kiedyś, gdy przygotowywali się do egzaminu na prawo jazdy. Czy mają tak wielkie zaufanie do swojego niewątpliwego talentu do prowadzenia samochodu, że szkolenia doskonalenia techniki jazdy są niepotrzebne? Przeprowadziłem "prywatną sondę" wśród bliższych i dalszych znajomych i jedynie połowa z nich przyznaje, że takie szkolenie jest potrzebne. Ale nikt z pytanych na szkolenie się nie wybiera i nic takiego nie planuje.

Więc nie dziwmy się, że na ulicach i drogach dzieją się takie rzeczy, jakie się dzieją...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Ruszaj w miasto - str. 4



Prezentacje

Audi podnosi poprzeczkę - str. 10

W nowej odsłonie - str. 16

Ofensywa Forda - str. 22



Kalejdoskop

Kalejdoskop - str. 26

NCAP kolejne samochody - str. 28



Wydarzenia

Tom Hanks i Maluch - str. 30

Sport

Czym jest Barbórka? - str. 42

Broniszewski wystartuje w Dubaju - str. 48



Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 50

Ruszaj w miasto

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Suzuki Swift – niewielkie miejskie auto, które często wybierają kobiety. Nie jestem, co prawda, zwolenniczką dzielenia aut na te kobiece i te męskie, bo to niemodne, nienowoczesne i w ogóle na nie. Ale tak się jakoś składa, że miejskie auto jest dla kobiet bardziej przydatne i praktyczne niż duży SUV czy okazałe kombi.



Suzuki Swift 1.0 Elegance

Pod przedszkolem tłok i nie ma gdzie zaparkować, na parkingu w centrum handlowym miejsca niewiele (oszczędności), a wokół naszej ulubionej knajpki nawet małym autem jeździmy kilkanaście minut i nie udaje

nam się zaparkować. A poza tym my nie musimy sobie niczego przedłużać ani dodawać pewności siebie, więc Swift wystarczy. Tym bardziej, że jest ładny, a to akurat ma dla nas znaczenie. Podoba się większości z nas, nie budzi większych



kontrowersji. Jeżeli jeszcze wybierzemy nasz ulubiony kolor i „wypasioną” wersję wyposażenia, to auto będzie wyglądało super, choć nie będzie tanie. (Nasza wersja testowa to około 70 tys. zł.) Ale za to jesteśmy modni i ekologiczni, bo to wersja hybrydowa, co wyraźnie jest zaznaczone na klapie bagażnika.

To już piąta generacja tego samochodu więc poprawiono wszystko, co było trzeba i co dało

się poprawić. Twarz auta jest wesoła, zadziorna, uśmiechnięta. Liczne przetłoczenia z boku i tyłu nadwozia sprawiają, że sylwetka Swifta jest zgrabna i powabna. Wbrew temu, czego można było się spodziewać, że nowy Swift jest większy od poprzednika, jest akurat odwrotnie, choć różnice są minimalne. Nowy model jest nie tylko niższy, ale i krótszy – może konstruktorzy chcieli uczynić ze Swifta autko sportowe? Poza tym, dzięki takim zabiegom, nowe wcielenie miejskiego →→





malucha jest mocno odchudzone, waży zaledwie 840 kg. I to mimo układu hybrydowego, który przecież ma niemałą masę. Mniej kilogramów, to lepsze osiągi i niższe spalanie, a to się ceni. A poza tym nie zauważyłam by wnętrze auta się zmniejszyło, a bagażnik oferuje wręcz więcej miejsca. Na rodzinnych wakacjach się nie sprawdzi, ale tornistry dzieci i zakupy się zmieszczą. Gorzej będzie z wózkiem. Pojemność 265 litrów nie odbiega od standardów w małych samochodach.

Zajmujemy miejsce za kierownicą i ...żadnego zaskoczenia. Typowe Suzuki. Nawet w topowej wersji jest jakoś smutno, szaro i tanio. Czarny

i szary zestawiono z szafirowymi fotelami – to mi zdecydowanie się nie podobało. Ale za to bardzo pozytywnie zaskoczyło wyposażenie tego miejskiego auta. Było wszystko, czego dusza zapraśnie i co posiadają auta znacznie większe →→



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻENIE PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



i znacznie bardziej luksusowe. Małe Suzuki jest wręcz naszpikowane nowoczesnymi systemami i rozwiązaniami. Jest tego sporo, a więc: system bezkluczykowy, podgrzewane boczne lusterka, kamera cofania, nawigacja, ekran dotykowy,

tempomat, podgrzewane fotele, automatyczna klimatyzacja oraz systemy wspomagające jazdę.

A co z tą hybrydą? No właśnie, Suzuki określiła Swifta jako mild-hybrid. Przede wszystkim

nie ma tu mowy o jeździe na akumulatorach bez włączonego silnika spalinowego. W Swiftcie zastosowano niewielką litowo-jonową baterię 12V, która nie poradziłaby sobie z napędem auta samodzielnie. Umieszczono ją pod siedzeniem pasażera. Wspomaga ona napęd spalinowy podczas ruszania i gwałtownego przyspieszania, ale w bardzo ograniczonym zakresie. W naszym testowym egzemplarzu pod maskę trafił silnik Boosterjet. To typowy wytwór naszych





czasów, trzy cylindry, wtrysk bezpośredni i turbo. Moc 111 KM i 170 Nm, jak na dzisiejsze standardy, nie robi wrażenia... . Osiągi – przyspieszenie 10,6 s do setki, prędkość maksymalna 195 km/h, jak na tak małe i lekkie auto, też nie

zachwycają, chociaż odczucia podczas szybkiej jazdy są zaskakująco dobre. Bez względu na jakim jedziemy biegu, gdy wciskamy gaz – znacząco przyspieszamy i potrafimy zadziwić innych użytkowników drogi. Autko ma niezły temperament! Doskonale spisuje się również manualna skrzynia biegów.



Reasumując – kolejna generacja Swifta jest ładna, zgrabna, modna i ekologiczna. Poza tym oszczędna. W drodze, podczas dłuższych i krótszych podróży na pewno nie przyniesie nam wstydu. Może więc warto zainwestować właśnie w tego malucha? Jak już wspomniałam – tanio nie będzie, ale zawsze można ciąć koszty. Czy koniecznie potrzebny jest nam w mieście np. tempomat? ■

Audi podnosi poprzeczkę

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Przyznam, że miałem duży problem, jak zaprezentować najnowszą, czwartą generację flagowego modelu Audi, czyli A8. Trudność polegała na tym, że poza zaprojektowaną na nowo karoserią, auto zyskało tyle nowości technologicznych, że ich szczegółowa prezentacja wypełniłaby cały numer iAuto.

Pełna informacja prasowa producenta liczy ponad 30 stron i nawet gdyby wykreślić z niej wszystkie typowo PR-owe sformułowania (np. płynna, a zarazem muskularna sylwetka oraz rozciągające się przez całą szerokość pasmo świateł tylnych, emanują silną osobowością.), to i tak nadal zostanie tych stron co najmniej kilkanaście. Postaram się więc przekazać tylko najistotniejsze informacje o nowym Audi A8.

Zacznę od ceny samochodu. Absolutne minimum w polskich salonach to 409 tysięcy złotych. Potem ceny idą w górę, w górę i jeszcze raz w górę. Opcji jest mnóstwo. W każdym razie, jeśli ktoś uważa, że już 150 tysięcy za auto to baaardzo dużo pieniędzy, to... nowe A8 jest dla naprawdę zamożnych i nielicznych. Ale w tym przypadku naprawdę płaci się nie tylko za markę i prestiż modelu, gdyż A8 oferuje technologie, które do przeciętnych samochodów trafią za lat kilkanaście, o ile w ogóle. W każdym razie jest

to samochód luksusowy pod każdym względem.

Nowe Audi A8 ma 5172 mm długości, 1945 mm szerokości, 1488 mm wysokości oraz rozstaw osi wynoszący 2998 mm (jest jeszcze minimalnie dłuższa i wyższa wersja oznaczona literą L).

Karoserię wykonano w technice wielomateriałowej (Audi Space Frame) – m.in. z dużym

udziałem aluminium, magnezu oraz włókna węglowego. W rezultacie sztywność karoserii wzrosła o 24 proc. w stosunku do poprzednika obniżając jednocześnie poziom hałasu wewnątrz.

Aktualnie producent oferuje dwie jednostki napędowe V6 turbo - 3.0 TDI o mocy 286 KM oraz 3.0 TFSI o mocy 340 KM.



Kolejne silniki (także w wariantach hybrydowym plug-in) będą wprowadzane stopniowo, już w przyszłym roku. W standardzie auto ma napęd na cztery koła przenoszony przez ośmiostopniową, automatyczną skrzynię biegów Triptronic z elektryczną pompą olejową. W opcji jest m. in. sportowy mechanizm różnicowy tylnej osi ułatwiający dynamiczne prowadzenie auta.

A8 w standardzie wyposażone jest w zelektryfikowany napęd. Polega to na tym, że silniki uzupełniono o technikę mild hybrid - alternator/rozrusznik (RSG) oraz w akumulator litowo-jonowy o pojemności ładowania 10 Ah. Dzięki takiemu rozwiązaniu, nowe A8 przy prędkościach od 55 do 160 km/h, może jechać przy wyłączonym silniku nawet przez 40 sekund. Po naciśnięciu pedału gazu, silnik załącza się ponownie – szybko i bardzo komfortowo. Nowy, 48-voltowy układ

elektryczny, który w nowym A8 po raz pierwszy pełni funkcję głównej sieci pokładowej, umożliwia rekuperację o mocy do 12 kW, a także jazdę z aktywną funkcją start-stop przy prędkościach powyżej 22 km/godz. Rozwiązania te, w rzeczywistych warunkach drogowych mają obniżać zużycie o 0,7 litra paliwa na 100 km.

Ocenę wyglądu zewnętrznego pozostawiam czytelnikom. To najłatwiej zrobić oglądając zdjęcia – każdy ma nieco inny gust. Wystrój wnętrza jest spokojny, stonowany z użyciem mnóstwa luksusowych materiałów i dodatków (np. oświetlenie nastrojowe, elektryczne klamki, fotele z ulepszoną funkcją masażu, opcjonalny panoramiczny szklany dach, podłokietniki w drzwiach, ogrzewana kierownica... Jest także pakiet Air Quality z jonizatorem i zapachami poprawiający jakość powietrza czy

czujnik pozycji słońca na tylnej półce, który koryguje pracę klimatyzacji przy promieniach słonecznych padających na auto z tyłu. Generalnie, to taki luksusowy apartament na kołach. (W wersji L najwygodniejszym fotelem może być tylne miejsce z prawej strony, gdyż – w opcji – można zamówić specjalny fotel relaksacyjny z rozkładanym podnóżkiem oraz funkcją ogrzewania i masażu pleców oraz stóp).

Całości dopełnia zestaw muzyczny Bang&Olufsen Sound System, dający możliwość odbioru trójwymiarowego, przestrzennego dźwięku również na tylnych siedzeniach. Także telefonia - dzięki Audi phone box i technice VoLTE wykorzystującej do nawiązywania połączeń głosowych sieć LTE - zarówno pod względem obsługi, jak i jakości dźwięku i połączeń osiągnęła nowy poziom. →→





W samochodzie niezwykle szeroko rozbudowany został system sterowania setkami dostępnych funkcji. Najważniejsze z nich sterowane są przyciskami umieszczonymi na kierownicy. Poza tym kierowca i pasażer ma do dyspozycji dwa wyświetlacze dotykowe o wyso-

kiej rozdzielczości – główny, 10-calowy oraz pomocniczy do obsługi klimatyzacji czy wpisywania odręcznego pisma. System reaguje też na polecenia słowne (np. zawieź mnie do hotelu Ritz we Wiedniu) oraz rozpoznaje gesty. Także pasażerowie z tyłu – za pomocą Rear

Seat Remote – mają możliwość sterowania wieloma systemami pojazdu. W opcji dostępny jest wyświetlacz danych na szybie na wprost wzroku kierowcy (head up display).

Audi A8 jest – według słów producenta – pierwszym na





świecie seryjnym samochodem stworzonym z myślą o zautomatyzowanej jeździe. Ma funkcję automatycznej jazdy w korkach (Audi AI), na autostradach i na drogach ekspresowych o wyraźnie rozdzielonych pasach ruchu, która może przejąć całkowicie prowadzenie pojazdu podczas

jazdy z prędkością nieprzekraczającą 60 km/godz. (Wdrożenie funkcji automatycznej jazdy w korkach, oprócz jasno określonych ustawowych warunków ramowych, wymaga też indywidualnego w każdym kraju dopasowania i przetestowania systemu. W poszczególnych

krajach obowiązują bowiem różne procedury homologacyjne i różne ich terminy. Dlatego Audi będzie wprowadzać funkcję automatycznej jazdy w korkach w nowym A8 do produkcji seryjnej stopniowo, zależnie od sytuacji prawnej obowiązującej w danym →→





kraju). Może posiadać funkcje automatycznego parkowania czy automatycznego wjazdu do garażu (także bez kierowcy wewnątrz auta). Systemy komputerowe oferują szereg sposobów wsparcia kierowcy, w tym nowy asystent skrzyżowań rozpoznający pojazdy przecinające nasz tor jazdy, asystent manewrowania czy ostrzegania przed najechaniem na krawężnik. Wszystko to dzięki zesta-

wowi efektywnych czujników, skanera laserowego (nowość na skalę światową), radarów dalekiego i średniego zasięgu, kamer i czujników ultradźwiękowych.

Wypadałoby napisać jeszcze o zawieszaniu czy systemach bezpieczeństwa. Na tych polach Audi A8 oferuje wszystko na najwyższym dotychczas wymyślonym poziomie technicznym. Sprzedawcy w salonach tej

marki będą musieli się sporo nauczyć, a przede wszystkim sporo natrudzić, by zaprezentować potencjalnemu klientowi wszystkie szczegóły, na które warto zwrócić uwagę. Z drugiej strony, fajną zabawę będzie miał kierowca (i pasażerowie), gdyż na pełne poznanie wszystkich funkcji i udogodnień poświęci wiele godzin. Oby tylko nie zaczęły za bardzo rozpraszać jego uwagi podczas jazdy... ■





*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/POWERFACTORY/**

W nowej odśtonie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tiguan Allspace wypełnia lukę między Tiguanem, a Touaregiem. Najnowszy model w polskiej ofercie niemieckiego producenta jest przedłużoną wersją Tigwana, ale czy tylko?

Tiguan Allspace ma o 109 mm większy rozstaw osi od „normalnego” Tigwana, nieco dłuższe nadwozie – o 215 mm (długość całkowita – 4.701 mm). Nowego SUV-a Volkswagena można zamówić w wersjach z pięcioma lub z siedmioma fotelami. W SUV-ach ważna jest przestrzeń i jej aranżacja, dlatego w Allspace jest możliwość konfiguracji wnętrza na wiele sposobów. Dzięki dłuższemu nadwoziu pojemność bagażnika przy pięciu osobach na pokładzie wzrosła o 145 l. W 5-miejscowej wersji pojemność bagażnika Allspace wynosi 760 l, a po złożeniu oparcie tylnej kanapy nawet 1920 litrów. Kufer w wersji z 7 osobami na pokładzie ma pojemność 230 l. Jeśli siedzenia trzeciego rzędu nie są używane można je złożyć i schować w podłodze.

Co jeszcze?

Nie tylko rozmiarami Allspace przewyższa zwykłego Tigwana. Ma bogatsze wyposażenie seryjne: m.in. z systemem multimedialnym Composition Colour oraz z wielofunkcyjną kierownicą. W podstawowej wersji – Trendline – producent zapewnia między innymi: 17-calowe alufelgi, chromowane końcówki układu wydechowego, czarne relingi dachowe, kanapę tylną składaną w pro-





porcjach 40/20/40 z podłokietnikiem, 3-ramienną kierownicę multifunkcyjną obszytą skórą (z łopatkami do zmiany biegów w wypadku dwusprzęgłowej przekładni DSG), aktywny tempomat ACC (do prędkości 210 km/h), instalację telefoniczną z Bluetooth oraz gniazdo USB (z obsługą urządzeń iPhone oraz iPad). W standardzie jest system automatycznego hamowania po kolizji, asystent pasa ruchu Lane Assist, system obserwacji przestrzeni przed autem Front Assist z funkcjami hamowania awaryjnego City i rozpoznawania pieszych. Jeszcze więcej oferują wyższe wersje wyposażenia. W Comfortline otrzymujemy m.in. elektrycznie unoszoną pokrywę bagażnika, relingi dachowe w kolorze srebrnym. W tej drugiej wersji samochód może być wyposażony w opcjonalny pakiet, który obejmuje sięgającą aż do zde-

rzaka osłonę podwozia. Tiguan Allspace z „terenowym przodem”, dysponuje kątem natarcia większym o 7 stopni. Idealny dla tych co mają do domu pod górkę lub poza miastem.

Volkswagen w Polsce oferuje trzy jednostki benzynowe z turbodoładowaniem: 1.4 TSI/150 KM, 2.0 TSI/180 KM oraz 2.0 TSI/220 KM. Z kolei turbodie-

sel 2.0 TDI, zależnie od zestrojenia i osprzętu mają moce 150 KM, 190 KM oraz 240 KM. Podstawowy silnik to 150 KM. Tak jak w wypadku klasycznego Tiguan, także Allspace jest dostępny w wersjach z napędem na przednie i na cztery koła 4MOTION. Napęd ten jest oferowany seryjnie w połączeniu z silnikami TSI o mocy →→





180 KM i 220 KM, a także z jednostkami napędowymi TDI o mocy 150 KM (z 6-biegową przekładnią mechaniczną lub 7-stopniową DSG) oraz 190 KM i 240 KM (w obydwu wypadkach wyłącznie z 7-stopniową przekładnią DSG). Auta z napędem na przednią oś, zależnie od rodzaju silnika, mogą pociągnąć przyczepę o masie do 2200 kg, w wypadku wersji 4x4 nawet 2500 kg.

Dla kogo?

Producent przewiduje, że tym modelem zainteresowane mogą być rodziny wielodzietne oraz ci, którzy prowadzą aktywny tryb życia – przewożą narty, deski, lub inny sportowy sprzęt. Do tych potrzeb dostosowano wnętrze – tylna kanapa jest dzielona

w proporcji 40/20/40. Składa się ją bardzo prosto, zarówno od środka auta, jak i od strony bagażnika. Z fotelami trzeciego rzędu (dostępnymi jako opcja) też nie trzeba się mocować,

składają się bez problemów, ponadto chowają w podłódze, dzięki czemu powstaje płaska powierzchnia bagażnika.

Auto jest bogato wyposażone, obsługa przyrządów – intu-





icyjna, a silniki dynamiczne. Jazda tym samochodem – jak każdym innym VW- jest komfortowa i ekonomiczna. Ale w Allspace liczy się przede wszystkim przestrzeń, moż-

liwość przewożenia dużej rodziny lub dużego bagażu oraz możliwość aranżacji wnętrza. Ale konkurencja nie śpi – Skoda zechce powalczyć; Kodiaq to jej ostatnie dziecko, z którego

jest ogromnie dumna. I liczy na sukces. Podobnie jak VW.

Ceny?

Nowy Tiguan kosztuje niewiele więcej (8 tys. zł) niż zwykła, krótsza wersja tego modelu. Ceny zaczynają się od 117 090 zł za wersję z silnikiem 1.4 TSI o mocy 150 KM. Przekładnia DSG wymaga dopłaty prawie 10 000 zł. Najtańsza odmiana z silnikiem Diesla 2.0 TDI/150 KM (przekładnia manualna 6 biegów) to 130 590 zł. Na Tiguan Allspace z napędem 4x4 należy przygotować co najmniej 149 890 zł (silnik 2.0 TDI/150 KM, Comfortline). Czy Tiguan Allspace jest wart takich pieniędzy? Jest „więcej samochodu” za niemal takie same pieniądze, zatem odpowiedź jest oczywista. ■



Najnowszy symulator chce Honda

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Większość współczesnych symulatorów jazdy samochodem – ale takich profesjonalnych, używanych przez koncerny samochodowe przy projektowaniu nowych pojazdów – wykorzystuje technikę ruchu zapożyczoną z symulatorów lotu i zazwyczaj używa sześciu siłowników, by zapewnić sześć stopni swobody.

Firma VI-grade zbudowała symulator, który jeszcze werniej odtwarza zachowanie się auta w rzeczywistej sytuacji drogowej. System DiM250 (Drive-in-Motion) tej firmy jest – jak do tej pory – unikalnym rozwiązaniem w skali całego przemysłu samochodowego. Honda stanie się pierwszym na świecie producentem samochodów, który użyje tej techniki w swych pracach projektowych...

Spodziewamy się, że DiM250 będzie używany przede wszystkim w zastosowaniu do badania dynamiki i zachowania pojazdów, a także jako kluczowe narzędzie przy opracowywaniu i testowaniu

naszych systemów ADAS, HMI, systemów napędowych i systemów autonomicznej jazdy na wcześniejszym etapie procesu projektowania – powiedział Yasunori Oku, wiceprezes wykonawczy Honda R & D Europe Deutschland. – Możliwości techniczne DiM250 zapewnią idealną wspólną platformę rozwojową dla naszych działań badawczo-rozwojowych, przy których wszystkie zaangażowane zespoły mogą współpracować w jednym, wspólnym środowisku.

System DiM250 został zaprojektowany przez twórców oprogramowania symulacyjnego VI-grade, a w części mechanicznej został zaprojektowany

i wyprodukowany przez firmę Saginomiya, specjalizującą się w automatyce sterowania. Istotą konstrukcji nowego symulatora jest system „poduszek” tworzonych przez sprężone powietrze, zamiast dotychczasowych, dodatkowych mechanicznych szyn. Takie poduszki sprężonego powietrza równoważą wysokie obciążenia, także obciążenia dynamiczne i pomagają uczynić symulator wyjątkowo sztywnym, cichym i niezawodnym. Nowy typ symulatora wraz z bardzo zaawansowanymi programami komputerowymi umożliwi projektantom i inżynierom ocenę postępów w cyklu rozwoju pojazdu, zanim zostaną zbudowane fizyczne prototypy.

Niemiecki oddział Honda R&D Europe, z siedzibą w Offenbach, bada i rozwija technologie przeznaczone do samochodów, motocykli i silników zaburtowych, które są następnie stosowane na całym świecie. I właśnie tam w drugiej połowie 2018 roku zainstalowany zostanie nowy symulator jazdy.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Ofensywa Forda

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ciągu najbliższych 18 miesięcy Ford planuje modernizację całej gamy samochodów użytkowych oferowanych na europejskich rynkach.



W „pierwszym rzucie” znalazły się dwie wersje Transita – Connect oraz Courier – czyli lekkich samochodów dostawczych. Ich premiery nastąpią niedługo po

Nowym Roku, zapewne podczas marcowej edycji Geneva Motor Show. Na razie producent daje nam przedsmak swych nowości publikując pierwsze zdjęcia i ujawniając część szcze-

gółów technicznych nowych obu odmian Transita.

Najnowsza rodzina samochodów dostawczych Forda spod znaku Transita szturmem wzięła rynek



europijski, a my bynajmniej nie mamy zamiaru zdejmować nogi z pedału gazu - podkreślił Hans Schep, dyrektor generalny działu pojazdów użytkowych w Ford of Europe. – Teraz dwa najmniejsze modele z rodziny Transit przeszły gruntowną modernizację, która czyni je jeszcze tańszymi w eksploatacji, która nadała im atrakcyjniejszy wygląd i dzięki której samochody te są gotowe na każde wyzwanie, które użytkownicy zechcą przed nimi postawić – dodał.

Ford Transit Connect

Nowe wcielenie tego modelu będzie można łatwo rozpoznać po odświeżonym, eleganckim wyglądzie przedniej części nadwozia, zaprojektowanej zgodnie z najnowszym kanonem designu przyjętym przez stylistów Forda. Świeży wygląd przodu samochodu nadaje charakterystyczna dla Transita wyrazista kratka wlotu powietrza z trzema poprzeczkami. Po jej obu stronach umieszczono nieco węższe

reflektory (światła ksenonowe oraz LED-y do jazdy dziennej będą dostępne w wyższych wersjach wyposażeniowych).

Wnętrze Transita Connect zostało nieco przeprojektowane. W wyższych wersjach wyposażeniowych centralne miejsce zajęła zmieniona tablica przyrządów z nową środkową sekcją przełączników, na której umieszczono ruchomy wyświetlacz o wyglądzie inspirowanym tabletem, z 6-calowym ekranem dotykowym, łącznie z interfejsem systemu komunikacji i rozrywki Ford SYNC 3. Nowe materiały wykończeniowe mają podkreślić stylowy wygląd wnętrza, ale mają być przy tym bardzo trwałe i doskonale sprawdzające się podczas intensywnego użytkowania.

Nowoczesne jednostki napędowe, spełniające normę Euro 6.2, są efektywniejsze i jeszcze bardziej oszczędne w spalaniu. W zupełnie nowym silniku wysokoprężnym Ford EcoBlue,

o pojemności 1,5 litra, zastosowano szereg rozwiązań umożliwiających poprawę osiągnięć przy jeszcze bardziej zmniejszonym zużyciu paliwa. Obok układu wtryskowego najnowszej generacji i turbodoładowania, zastosowano również nowoczesne układy kontrolujące czystość spalin oraz szereg elementów wykonanych z materiałów obniżających tarcie współpracujących elementów.

Klienci preferujący opcję z silnikiem benzynowym otrzymają nowego Transita Connect z jeszcze nowocześniejszą wersją znanej i wielokrotnie nagradzanej 1,0-litrowej jednostki EcoBoost. Wprowadzono w niej znaczące zmiany konstrukcji głowicy, układu wtryskowego oraz układów obniżających toksyczność spalin, przez co silnik ten stał się jeszcze bardziej oszczędny. Wśród najnowszych rozwiązań znalazł się przede wszystkim układ odłączający jeden cylinder, dzięki któremu przy mniejszych obciążeniach silnik wykorzystuje tylko dwa cylindry. Pozwala to zmniejszyć straty mocy związane z oporami towarzyszącymi pompowaniu i sprężaniu, co z kolei przyniosło dalsze oszczędności w spalaniu paliwa.

Wszystkie silniki obecnie standardowo współpracują z sześciobiegową mechaniczną skrzynią biegów. Wersję z 1,5-litrowym Dieslem EcoBlue można także zamówić z nową 8-biegową przekładnią automatyczną, której zastosowanie pozwala na uzyskanie optymalnie niskich wskaźników →→



zużycia paliwa, przy bardzo dobrej dynamice i szybkiej, bardzo płynnej zmianie przełożeń.

Dążąc do dalszego obniżenia kosztów eksploatacji, dokonano wydłużenia przebiegów między planowymi przeglądami - dotyczy to zarówno wersji z silnikiem Diesla, jak i z jednostką benzynową. Np. dla wariantu z silnikiem wysokoprężnym i ręczną skrzynią biegów przewidziano okresy między przeglądami o zmiennej długości, sięgające nawet 2 lat/40 tys. km, co jest najlepszym wynikiem w tej klasie. Wydłużenie okresów między przeglądami daje wymierne korzyści w postaci obniżenia kosztów planowych

przeглядów oraz nieplanowanych napraw - własne analizy porównawcze Forda wskazują, że obecnie koszty te są znacząco niższe niż w przypadku głów-

nych modeli konkurencyjnych marek.

Najnowszy Ford Transit Connect wprowadza także bogatą





gamę rozwiązań ułatwiających pracę kierowcy, dostępnych po raz pierwszy w tym segmencie rynku. Wśród nich są: inteligentny ogranicznik prędkości, który umożliwia automatyczne dostosowywanie maksymalnej prędkości do obowiązujących ograniczeń, układ wspomagania nagłego hamowania Pre-Collision Assist z technologią wykrywania pieszych (Pedestrian Detection), układ stabilizacji toru jazdy przy silnym wietrze bocznym, oraz aktywny asystent parkowania Active Park Assist, który znacząco ułatwia ustawianie pojazdu podczas parkowania równoległego i prostopadłego.

Podobnie jak w przypadku dotychczasowego modelu, nowy Transit Connect oferuje potencjalnym użytkownikom dużą liczbę możliwości konfiguracji pojazdu, z dostępnymi wersjami z krótkim i przedłużonym rozstawem osi, dzięki

którym przestrzeń ładunkowa może mieć objętość nawet do 3,6 m³ (VDA) i zapewniać ładowność od 520 do 890 kg. Tradycyjnie dostępnych jest kilka wersji nadwozia, w tym tradycyjny van, kombi oraz van z podwójną kabiną.

Ford Transit Courier

Courier jest najmniejszym z modeli tworzących rodzinę pojazdów dostawczych marki Transit. Najnowsze wcielenie tego modelu otrzymuje nowy design przodu nadwozia, w którym uwagę zwraca przede wszystkim zmieniony kontur karty wlotu powietrza do silnika oraz inaczej wystylizowany pas dolny.

We wnętrzu kabiny najbardziej widoczna jest zmieniona centralna konsola, lepiej dostosowana do wymogów ergonomii, na której główne miejsce zajmuje nowy ekran dotykowy o przekątnej 6 cali z interfejsem

systemu komunikacji i rozrywki Ford SYNC 3. (I podobnie, jak w Connect, będzie dostępny w wersjach z bogatszym wyposażeniem).

Unowocześniona gama silników spełniających normę czystości spalin Euro 6.2 daje wybór oszczędnej jednostki TDCi o pojemności 1,5 litra oraz silnika benzynowego EcoBoost o pojemności 1,0 litra. We wszystkich wersjach nowego modelu stosowaną dotychczas skrzynię pięciobiegową zastępuje zupełnie nowa, 6-stopniowa ręczna skrzynia biegów, charakteryzująca się lepszą jakością zmiany przełożeń, wyższą kulturą pracy i zapewniająca większe oszczędności w zużyciu paliwa.

Aby dodatkowo ograniczyć koszty eksploatacji, w wyposażeniu seryjnym wszystkie wersje z silnikiem Diesla mają specjalny pakiet umożliwiający dodatkowe oszczędności paliwa i obejmujący zoptymalizowane parametry aerodynamiki z aktywną żaluzją zamykającą wlot powietrza do silnika. Rozwiązanie to skraca czas uzyskiwania optymalnej temperatury pracy i zmniejsza opory powietrza.

Nowy Transit Courier oferuje ładowność w zakresie 500-590 kg, a nadwozia w wersji van i kombi mają pojemność przestrzeni ładunkowej 2,4 m³ (VDA). W gamie modelowej jest jeszcze specjalna wersja Limited, przewidziana jako realna alternatywa dla dynamicznej, topowej wersji Sport. ■

Finałowa siódemka

OPR: MACIEJ RZOŃCA



Tradycyjnie już, podczas najbliższego Genewa Motor Show poznamy finalistę słynnego konkursu Car of the Year.

Po szczegółowych testach do ścisłego finału jury zakwalifikowało siedem najnowszych modeli na naszym rynku. Ale tylko jeden z nich zdobędzie prestiżowy tytuł Car of the Year 2018! Z drugiej strony, awans do ścisłej czołówki jest naprawdę świetną rekomendacją dla wszystkich wyróżnionych modeli, niezależnie od końcowej oceny.

Tak, czy inaczej, w ścisłym finale konkursu (dziennikarskiego plebiscytu) Car of the Year 2018 znalazły się (w alfabetycznej kolejności): Alfa Romeo Stelvio, Audi A8, BMW 5-series, Citroen C3 Aircross, Kia Stinger, Seat Ibiza oraz Volvo XC40.

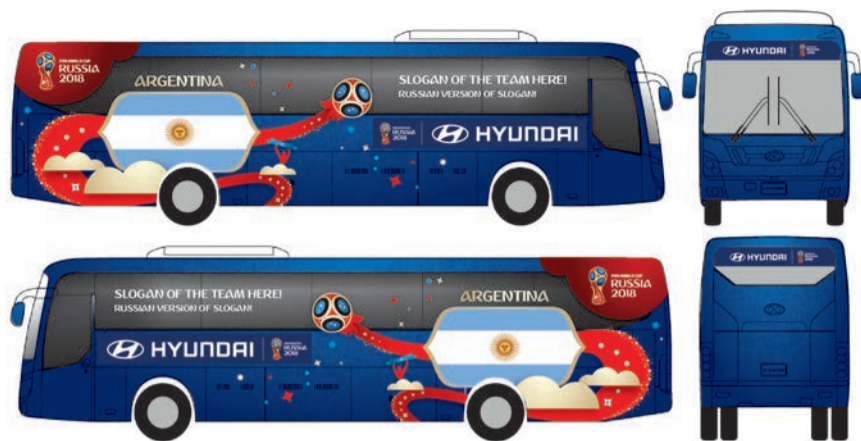
Nagroda Car of the Year przyznawana jest przez jury składające się z 58 dziennikarzy motoryzacyjnych z całej Europy. Wśród nich zasiada

(od lat) dwóch polskich przedstawicieli - Wojciech Sierpowski oraz Maciej Ziemek. Do pierwszego etapu konkursu COTY zakwalifikowanych zostało 37 tegorocznych, oferowanych w Europie, samochodowych premier. Członkowie jury mieli możliwość dokładnego testowania aut: najpierw każdego z osobna, po czym wspólnie wszystkich kandydatów. Testy odbywały się na różnych nawierzchniach i przy różnych prędkościach, co pozwoliło na uzyskanie jak najobszerniejszej wiedzy o pojazdach. Drugim etapem był wybór siedmiu finałowych samochodów. Oceniając poszczególne auta jury brało pod uwagę szereg czynników, takich jak jakość wykonania, bezpieczeństwo, koszty eksploatacji czy własności jezdne. ■



Konkurs "Bądź tam z Hyundaiem"

Przed mistrzostwami świata w piłce nożnej Hyundai ogłosił międzynarodowy konkurs There With Hyundai (Bądź tam z Hyundaiem). Fani piłki nożnej mogą zgłaszać propozycje haseł zachęcających jedną z 32 narodowych drużyn do walki o zwycięstwo podczas przyszłorocznych Mistrzostw. Slogany można rejestrować na stronie FIFA.com w okresie od 04.12.2017 do 28.02.2018 roku. W kwietniu, ogłoszone zostaną trzy najlepsze propozycje haseł dla każdej z drużyn, spośród których w głosowaniu online, wyłonionych zostanie 32 ostatecznych zwycięzców – autorów najlepszych, zdaniem głosujących, sloganów. Wybrane hasła znajdą się na autokarach drużyn narodowych, którymi będą prze-



wożeni piłkarze. Zwycięzcy konkursu zostaną nagrodzeni wyjazdem do Rosji, podczas którego będą mieli szansę obejrzeć na żywo mecz, a także uczestniczyć w specjalnym konwoju drużynowych autokarów.

Dodatkowe informacje o konkursie znajdują się na: www.fifa.com/betherewithhyundai



Ruszyła sprzedaż biletów

Organizatorzy 88 edycji Geneva Motor Show (8-18 marca 2018) rozpoczęli sprzedaż biletów online na to wydarzenie (www.gims.swiss). Można będzie je wydrukować w domu lub pobrać na smartfona. Warto przy okazji zwrócić uwagę na cenę tych biletów, która już ósmy raz z rzędu nie uległa zmianie (czytaj: podwyżce)!

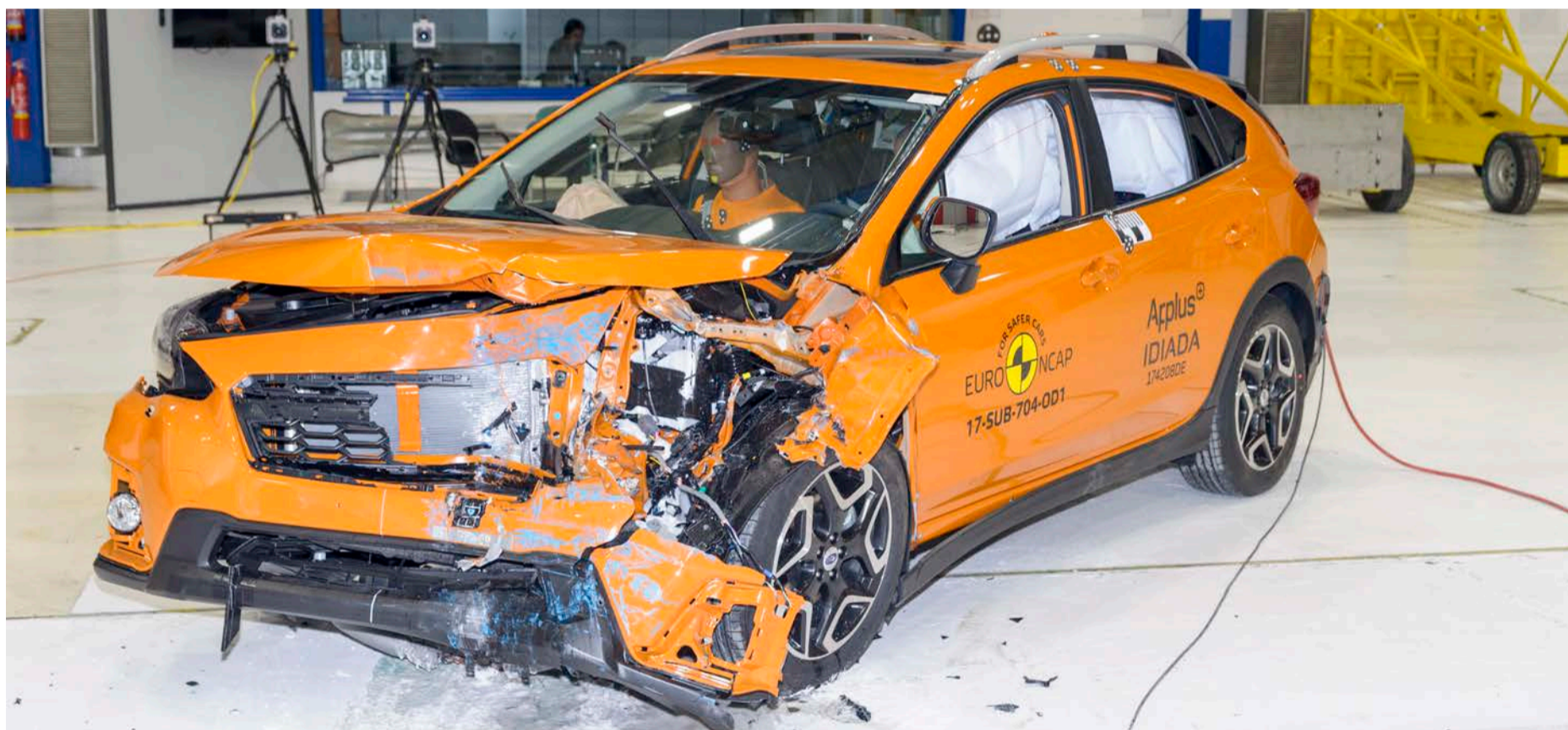
I tak, osoby dorosłe zapłacą za wstęp 16 CHF, dzieci i młodzież w wieku 6-16 lat 9 CHF, natomiast bilety zbiorowe (ponad 20 osób) po 11 CHF od osoby. (MR)



Kolejne samochody skasowane

OPR: MACIEJ RZOŃCA

Nie wiadomo, czy to efekt rozpoczynającej się zimy czy zbliżający się koniec roku sprawił, że organizacja Euro NCAP postanowiła wypracować roczną normę i seryjnie już publikuje wyniki swych testów zderzeniowych. W dodatku sypie gwiazdkami, jak Mikołaj prezentami świątecznymi...



P przed tygodniem prezentowaliśmy wyniki czterech zupełnie nowych modeli. W tym numerze przedstawiamy kolejnych pięć pojazdów, z których – co cieszy – wszystkie otrzymały maksymalną ocenę pięciu gwiazdek. Euro NCAP ogłosiło natomiast, że w przyszłym tygodniu ujawni rezultaty kolejnych crash-testów...

Podobnie, jak w poprzednich testach (i tekstach) Euro NCAP podaje wyniki w czterech kategoriach i w takiej samej, niezmiennej kolejności – ochrona dorosłych (kierowcy i pasażera), ochrona dzieci, ochrona pieszych oraz systemy wspomagające bezpieczeństwo (Safety Assist),

czyli np. „przypominacz” niezapiętych pasów także u pasażerów czy Speed Assistance, a więc system rozpoznający ograniczenia prędkości i blokujący możliwość szybszej jazdy (oczywiście z możliwością jego wyłączenia).

W niniejszej prezentacji najmniejszym i najbardziej popularnym samochodem jest Honda Civic (z silnikiem 1.0 SE). Osiągnęła ona bardzo dobre wyniki, zwłaszcza w pierwszej (92 proc) oraz ostatniej kategorii (88 proc). Co więcej, w tej ostatniej zdecydowanie wyprzedziła znacznie większe, a przede wszystkim droższe auta, pozycjonowane w wyższych klasach.

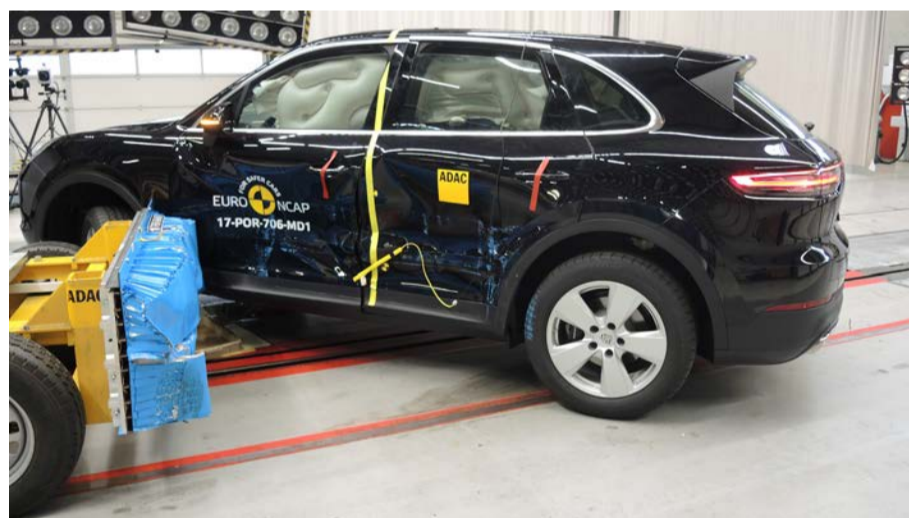


Widać to najlepiej na przykładzie BMW X3 (2.0 diesel), który otrzymał odpowiednio 93, 84, 70 oraz 58 procent możliwych do zdobycia punktów...

Nieco lepiej wypadł Porsche Cayenne (3.0 diesel), który po serii crash-testów otrzymał ocenę 95, 80, 73 oraz 62 proc (w tej kategorii Porsche nieco stracił za to, że Line Assistent jest w opcji, a nie w standardzie).

Ostatnie dwa pojazdy, to niemal bliźniacze (zwłaszcza w końcowej ocenie Euro NCAP) modele Subaru, oba wyposażone w ten sam silnik 2.0i-S EyeSight – XV oraz Impreza. Obydwa samochody uzyskały ocenę 94, 89, 84, 68 proc, z wyjątkiem trzeciej kategorii (ochrona pieszych), gdzie Impreza dostała minimalnie niższą ocenę 82 procent.

Jeszcze raz warto podkreślić, że wszystkie z prezentowanych tutaj modeli zdobyły maksymalną ocenę 5 gwiazdek. Ale trzeba też pamiętać, że Euro NCAP przeprowadza swoje crash-testy w laboratoryjnych warunkach ze ściśle określonymi parametrami, jak prędkość, kąt uderzenia, jednakowa przeszkoda, sucha nawierzchnia, itp. W zwykłych warunkach drogowych niemal niemożliwe jest, by – mając wypadek – samochód odniósł identyczne szkody (a osoby takie same obrażenia). Warto mieć ten fakt gdzieś „z tyłu głowy”, zarówno biorąc pod uwagę gwiazdki Euro NCAP podczas zakupu samochodu, ale przede wszystkim podczas jazdy... ■



Tom Hanks i Maluch

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: BB OLDTIMER GARAGE, CARLEX DESIGN

Tom Hanks odebrał Fiata 126p. Bynajmniej nie na asygnatę, talon albo za „zielone” (dolary USA), jak to w czasach świetności tego samochodu bywało. To prezent od dobrych ludzi dla dobrego człowieka.



Monika Jaskólska była w USA na promocji książki Toma Hanksa. Tego Toma Hanksa... – *Jest bardzo miły, bezpośredni, zupełnie normalny* – zapewnia. Czy ktoś by pomyślał w 2000 r., gdy ostatni egzemplarz zjechał z taśmy produkcyjnej w Polsce, że za kilkana-

ście lat odrestaurowany Maluch trafi do jednego z najbardziej znanych na świecie aktorów?

Ale po kolei.

Tom Hanks podczas pobytu w Budapeszcie ogląda samochody z czasów RWPG, Żelaznej

Kurtyny, Układu Warszawskiego albo wzajemnej przyjaźni i braterstwa z ZSRR. Każdy sam sobie nazwę tego okresu wybierze. Hanks fotografuje się z Fiatem 126p i publikuje zdjęcie na Twitterze. Widzi to m.in. Bielszczanka Monika Jaskólska. Wpada na pomysł, aby sprezentować Hanksowi taki samochód, a przy okazji zrobić kilka dobrych uczynków. – *Na początku nie było łatwo, ale naszego zapału nie można już było ugasić. Przecież nie ma chyba osoby w naszym wieku, która chociażby raz nie siedziała w Małym Fiacie – podkreśla. – Zadanie okazało się trudniejsze, niż mogło by się wydawać: Zaczęły się poszukiwania odpowiedniego egzemplarza. Trwało to dość długo, około trzy miesiące* – wyjaśnia Monika Jaskólska.

Szukano rocznika 1975 lub starszego, ponieważ szanse na rejestrację takiego auta w Los Angeles są dużo większe. Wiadomo, Kalifornia, oni tam mają bzika na punkcie eko. Na celowniku była tzw. seria C ze srebrnym, wąskim zderzakiem. Takich aut jest już bardzo mało, a chodziło o to, aby to nie był pojazd stojący w garażu, ale jeżdżący – *Zapisałam się do wszystkich możliwych grup i fanklubów, dla których ta legenda wciąż jest żywa. Wszędzie przyjmowano mnie z wielką życzliwością* – opowiada nam dalej Pani Monika. Choć jest pomysłodawczynią tego całego „zamieszania”, podkreśla na każdym kroku, że: – *Wszystko zaczęło się od Toma, od jego zainteresowania naszym Maluchem.*

Zaczynamy

Znalazł się odpowiedni egzemplarz w Suwałkach. Były właściciel sam zajmuje się renowacją „aut z PRL-u”. Ma u siebie Polonezy i Duże Fiaty (125p). Ten konkretny Maluch stał w garażu 5 lat i czekał na swoją kolej do renowacji. Ale jego właściciel dowiedział się o akcji i poszukiwaniach zapalanej Bielszczanki. Czekał widocznie na was – usłyszeli goście

z Bielska – Białej, gdy zabierali Malucha na lawecie do siebie. Wtedy był jeszcze koloru niebieskawego, morskiego wpadającego trochę w turkus. Fabrycznie ten egzemplarz miał biały lakier, co też wpłynęło na decyzję, jak ma wyglądać po remoncie.

Renowację karoserii i zawieszenia przeprowadziła firma BB Oldtimer Garage. Do Carlex Design należało z kolei wnętrze. Biały kolor nadwozia nawiązuje do barw mojego miasta, zielony w środku z kolei wiąże się z Suwałkami, aby coś też dla nich było. Tom jest wielkim miłośnikiem starych maszyn do pisania, stąd takie wykończenie detalami. Chociażby zamknięcia w drzwiach, które przypominają właśnie klawisze starej maszyny. A tak w ogóle, chodziło nam oczywiście o spersonalizowanie auta dla obdarowanego. Jednocześnie bardzo się starałam, aby ten samochód nie wyglądał jak choinka – relacjonuje Monika Jaskólska. Istotnie, przyciski w drzwiach do zamykania od środka są jakby klawiszami starej maszyny. Po przyjeździe do Bielska Maluch został całkowicie rozebrany, do ostatniej śrubki. Wszystko zostało dokładnie odnowione lub wymienione. Głosy o tym odnowionym egzemplarzu są różne, niektórym się ten design nie spodobał, mnie zraziły trochę





musiałem jechać do warsztatu – dodaje Pan Zdzisław.

Początki Malucha w Polsce (1973 r.) nie były łatwe. Pojawiały się opinie, że wybór licencji na produkcję tego samochodu był chybiony. W prywatnych rozmowach zarówno zarzutów, jak i zachwyków było sporo. Media mogły pisać tylko to, na co im ówczesna cenzura zezwoliła, więc tu dyskusji nie było wcale. Ale Maluch szybko stał się przebojem, poszukiwanym samochodem. Pamiętajmy, że w pewnym sensie zastąpił Syrenę,

opony z białymi paskami po bokach. Żaden Maluch takich nie miał... Ale z drugiej strony, jeśli to małe, wypielegnowane i wychuchane cacko ma wozić „samego” Toma Hanksa po Los Angeles, gdzie nie takie „wypasione bryki śmigają”, to nie może być zwykłą repliką naszej codzienności z lat 80., gdy Maluchy stanowiły w pewnym czasie chyba z 80 proc. wszystkich, jeżdżących po naszych drogach aut.

Trochę wspomnień...

Maluchy wyparły Syreny, stare Skody, Zastawy, Trabanty i inne relikty tamtej epoki, aby stać się najpopularniejszym samochodem w Polsce. – *Maluch rzeczywiście był autem przelomowym w historii polskiej motoryzacji, zmotoryzował polskie społeczeństwo na niespotykaną do tamtej pory skalę* – mówi nam Zdzisław Podbielski, znany dziennikarz i autor wielu książek o motoryzacji, w tym o Fiacie 126p. – *Stał się popularnym autem, choć bazował na starym Fiacie 500 z lat 50. Był bardzo prostą konstrukcją, sobie i kolegom sam naprawiałem wiele rzeczy. Nigdy nie*



która przy nim wyglądała jak mało atrakcyjny zabytek. Trabant czy Zastawa nie miały szans konkurować z Polskim Fiatem 126p, który był w połowie lat 70. XX wieku symbolem dostatku i nowoczesności. Propaganda rządu E. Gierka sprawiła, że mieliśmy się czuć w Polsce, jak w dynamicznie się rozwijającym i nowoczesnym kraju. Kupowane na kredyt licencje i wielkie inwestycje tylko podbijały te tony. A że od środka wyglądało to już mniej różowo, to inna



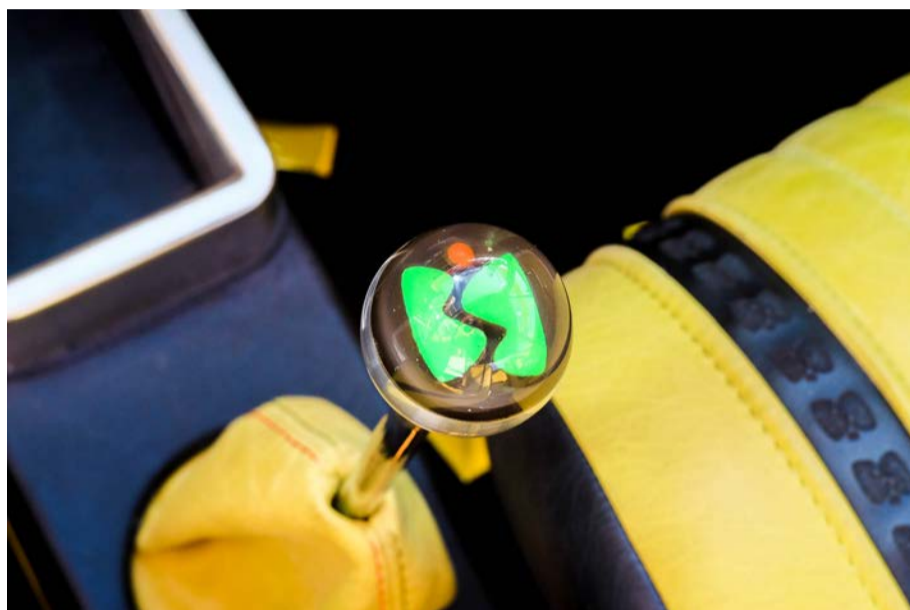
nić czy poprawić. Na giełdzie samochodowej lub w ogłoszeniach prasowych, auto od razu zyskiwało co najmniej kilkadziesiąt procent na wartości. To był ówczesny ewenement na skalę światową, że egzemplarz wyjeżdżający z fabryki na drogi, zamiast tracić, zyskiwał na wartości... Najwyższe ceny Maluchy i nie tylko, osiągały na giełdach na jesień. Rolnicy dostawali wtedy pieniądze za sprzedane zboże.

Przed wylotem na warszawskim Lotnisku Chopina gościły kamery i mikrofony kilku stacji tv i radiowych.

sprawa. I na naszego Malucha narzekano, na jakość wykonania, usterki, czasem już znane przy odbiorze auta z fabryki. Ale przy tym popycie nikomu nawet przez myśl nie przeszło, żeby np. swojego samochodu nie odbierać, zażądać innego egzemplarza itd. Wytworzył się nawet, nieoficjalny oczywiście zwyczaj, żeby jadąc odebrać Malucha, zabrać „coś” ze sobą – czytaj prezent, będący korzyścią majątkową, jak to się dzisiaj w języku urzędowym ładnie nazywa. Wówczas albo dostało się lepszy egzemplarz, albo przynajmniej osoba wydająca samochód na przedpłacie, talon, asygnatę, lub zakup gotówkowy (bony lub dolary USA plus część w złotych polskich) odpowiedziała, co należy od razu naprawić, wymie-

Monika Jaskólska i Rafał Sonik odwiedzili też kilka redakcji, aby cierpliwie odpowiadać na wszystkie pytania. A skąd Mistrz Dakaru Rafał Sonik? To on sfinansował zakup tego Malucha. Nawet nie chciał o tym wspominać: – *To Monika jest autorką wszystkiego, to jej znakomity pomysł. Projekt jest szlachetny i emocjonalny, bo przecież niemal każdy z nas ma emocjonalny stosunek do Malucha. To był także mój pierwszy samochód – wspomina i dzieli się wrażeniami z przygotowań do wyjazdu za ocean – Podczas tego projektu doświadczyłem czegoś, czego się nie spodziewałem. Mianowicie długo nie prowadziłem Małego Fiata, tak że 20 lat w nim nie siedziałem. A przecież ten samochód kojarzy mi się z młodością, swobodą, takim okresem*



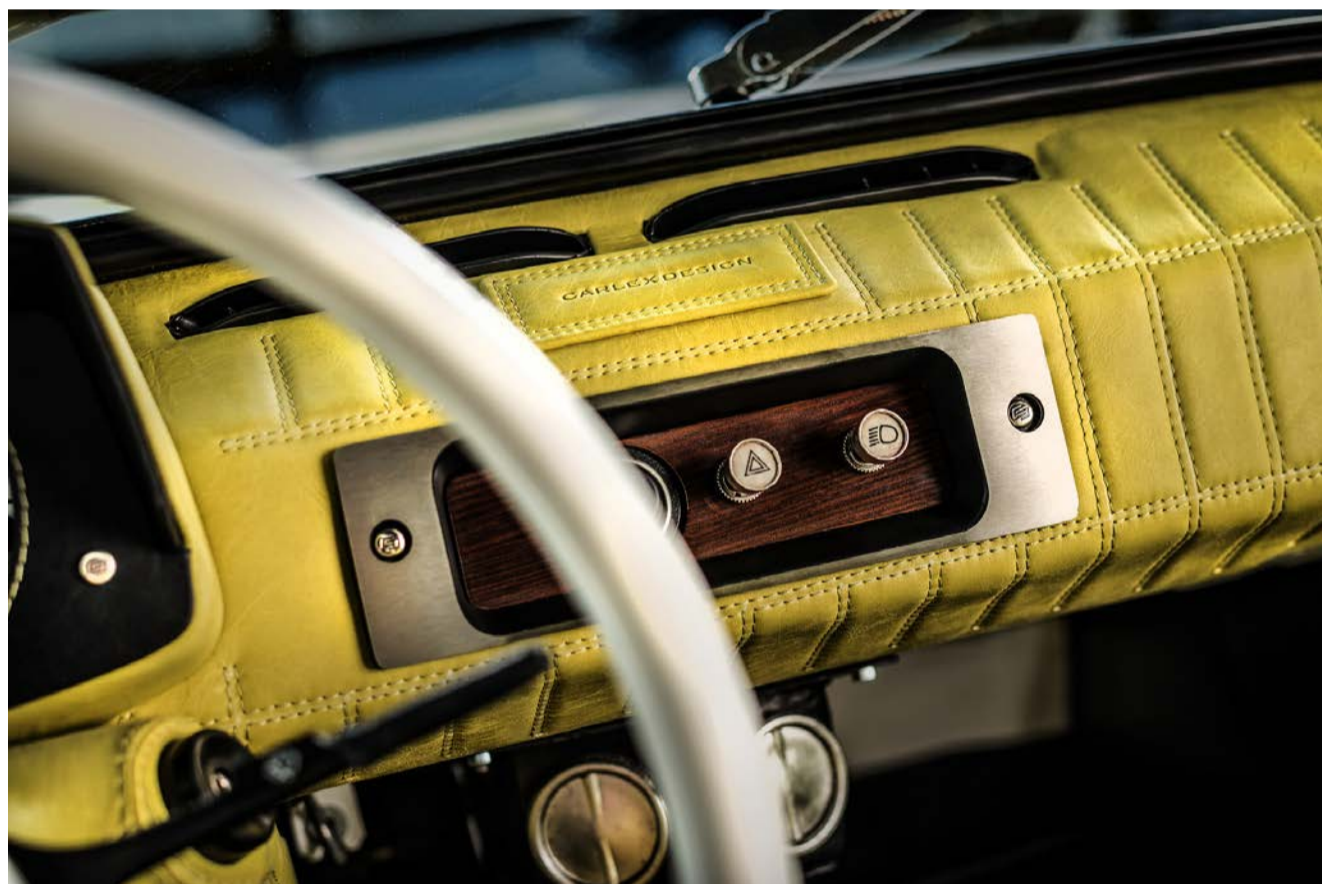


pewnej beztroski. Wsiadłem, uruchomiłem silnik, poczułem charakterystyczny zapach i dźwięk. Od razu wiedziałem, co robić. Tych odruchów nauczyliśmy się, my byli właściciele maluchów przez lata ich eksploatacji.

Byli i obecni właściciele Fiatów 126p doskonale wiedzą, o czym Pan Rafał mówił. Ech, to były czasy. Zresztą niemal wszyscy, którzy kończyli kurs i zdawali na prawo jazdy na przełomie lat 70. i 80., doskonale znają to auto, bo praktycznie tylko



one jeździły w ówczesnych szkołach jazdy. W sumie nie narzekaliśmy, bo Malucha dobrze i łatwo się prowadziło. Zaparkowanie na egzaminie takim małym samochodem było stosunkowo łatwe. Pamiętam egzaminatora siedzącego z tyłu bokiem, bo mu się nogi nie mieściły. Obok rozłożony protokół, gdzie wpisywał kolejnych, „nowoupieczonych” kierowców. „Mały” Fiat był wtedy szczytem marzeń przeciętnego Polaka, o czym śpiewała także Izabela Trojanow-



ska w piosence „Wszystko, czego dziś chcę”, którą oczarowała opolską publiczność w 1980 r.

Małe a cieszy

O całej akcji zrobiło się bardzo głośno. Cieszyli się Bielszczanie, gdy pierwszy raz pokazano efekt pracy wspomnianych wyżej firm. Przy okazji Monika Jaskólska prowadzi zbiórkę pieniędzy na Szpital Pediatryczny w Bielsku – Białej. Robi to od dawna, nie tylko z okazji akcji „Maluch dla Hanksa”. Cieszy się, że

może pomóc chorym dzieciom: Oprócz tego, że mogę promować moje miasto, Polskę, zbieram datki na Szpital Pediatryczny w Bielsku – Białej. Od czterech lat prowadzę akcję „Nie wypada nie pomagać”. Wszystkie pieniądze, jakie zebrano na ten samochód, jego remont i podróż do Los Angeles, trafiły na konto szpitala. Przy okazji chętnych zapraszam na 20 kwietnia do Szczyrku, gdzie odbędzie się już czwarty bal charytatywny, z którego dochód oczywiście też przeznaczamy dla chorych dzieciaków. Do tego dnia potrwa licytacja książki Toma Hanksa z jego autografem. Cena już obecnie wynosi kilkadziesiąt tysięcy



jeździło około 2 milionów egzemplarzy, teraz jest ich o wiele mniej i są w różnym stanie. – Konstrukcja nie była nowoczesna, ale w miarę wytrzymała – ocenia Zdzisław Podbielski. – Proszę sprawdzić w garażu albo stodole czy wasza babcia nie trzyma tam jakiegoś Malucha w dobrym stanie. Te auta są teraz naprawdę na wagę złota – dorzuca Monika Jaskólska. Przed wylotem do USA zwierzyła się nam, że bardzo się do tego auta przywiązała i żal jej będzie się z nim rozstać...

złoty. Nieoficjalnie mówi się, że być może aktor odwiedzi w przyszłości Bielsko.

Ten znakomity pomysł podchwyciły Lotnisko Chopina w Warszawie i Polskie Linie Lotnicze LOT. To pierwsze ustawiło w centralnym miejscu samochód na kilka dni, aby mogli go podziwiać pasażerowie z całego świata. Do tego mała przyczepka, gdzie nadal można wrzucać datki na wspomniany szpital. Z kolei nasz narodowy przewoźnik powietrzny zadeklarował bezpieczne dostarczenie Malucha do Los Angeles, rejsowym Dreamlinerem.

Jest moda na przeszłość, na nostalgię, na powroty do czasów PRL-u, a Maluch jest jednym z jego największych reprezentantów. Już stał się samochodem kultowym. Jeszcze jakieś 10 lat temu

Zaś Rafał Sonik bardzo jasno określał swoje zadanie w tej „misji”: – Ja jadę głównie po to, aby wyjaśnić Tomowi kilka niuansów obsługi Malucha – żartował w rozmowie z nami na lotnisku – To moje zadanie, przeszkolić Toma z obsługi Małego Fiata. No bo kto mu wytłumaczy, jak się uruchamia silnik, że czasem kij od miotły może się okazać pomocny, gdzie się wlewa płyn do spryskiwacza, bo przecież on jest na gumkę, gdzie uzupełniać olej, bo przecież wszyscy wiemy, że Maluch trochę „rosi” olejem. Nie, nie ma wycieku oleju, tylko trochę „rosi” – podkreśla. Wiadomo, Los Angeles, Kalifornia, ekologia...

Kawałek Polski

Popularność Hanksa sprawia, że cała akcja z Maluchem stała się już głośna. Samochód przekazano aktorowi w Polskim Konsulacie w Los





Angeles. Tom przeszedł „szybki kurs obsługi”, czyli m.in. nauczył się zapinać pasy bezpieczeństwa i uruchamiać silnik. Trochę kłopotu nastreczyło pierwsze wejście do samochodu. Dziwił się, że nie można dalej do tyłu przesunąć fotela kierowcy. A później zrobił kilka kółek. Zadeklarował, że będzie korzystał z także z tego auta. Wiadomo bowiem, że w jego garażu stoi kilka innych, nominalnie pewnie sporo droższych samochodów. Czy teraz kolejne gwiazdy Hollywood pójną w jego ślady? Kiedyś Madonna kupiła hybrydowego Priusa (o zgrozo...) i inni celebryci poszli w jej ślady. Wyglądem i nie tylko, nasz Maluch bije Japończyka na łeb, na szyję... Widać włoskie rysy tamtejszych projektantów. O naszych sentymentach było wyżej.

Ale coś w tym jest, bo z jednej strony wykruśzają się jeżdżące jeszcze na co dzień egzemplarze, a z drugiej zachowanych w dobrym lub przynajmniej nadającym się do renowacji stanie, jest coraz mniej. A prezent dla światowej

klasy aktora, tylko podniósł notowania Fiata 126p. W końcu gwiazdy Hollywood mogą sobie sprawić każdy samochód, oddać go do tuningu i czego tam jeszcze. Ale żeby wyjechać klasowym oldtimerem, trzeba już więcej zachodu. Nie każdy może zajeżdżać Maluchem na Bulwar Zachodzącego Słońca. Tom Hanks już tak...

Pojawił się też pomysł, aby repliką Malucha przejechać Rajd Dakar. Oczywiście taki egzemplarz byłby zrobiony z innych podzespołów, w zupełnie inny sposób. Ale idea jest i Rafał Sonik już rozmawiał w Paryżu z szefami tego najtrudniejszego rajdu świata na ten temat. Nie powiedzieli nie, więc kto wie. A póki co, ceny Maluchów, zwłaszcza tych w dobrym stanie, idą w górę...

Za pomoc w przygotowaniu materiału dziękujemy: Carlex Design, BB Oldtimer Garage (zdjęcia), Zespołowi Prasowemu Lotniska Chopina w Warszawie i Pani Zuzannie Gąsiewskiej.

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.

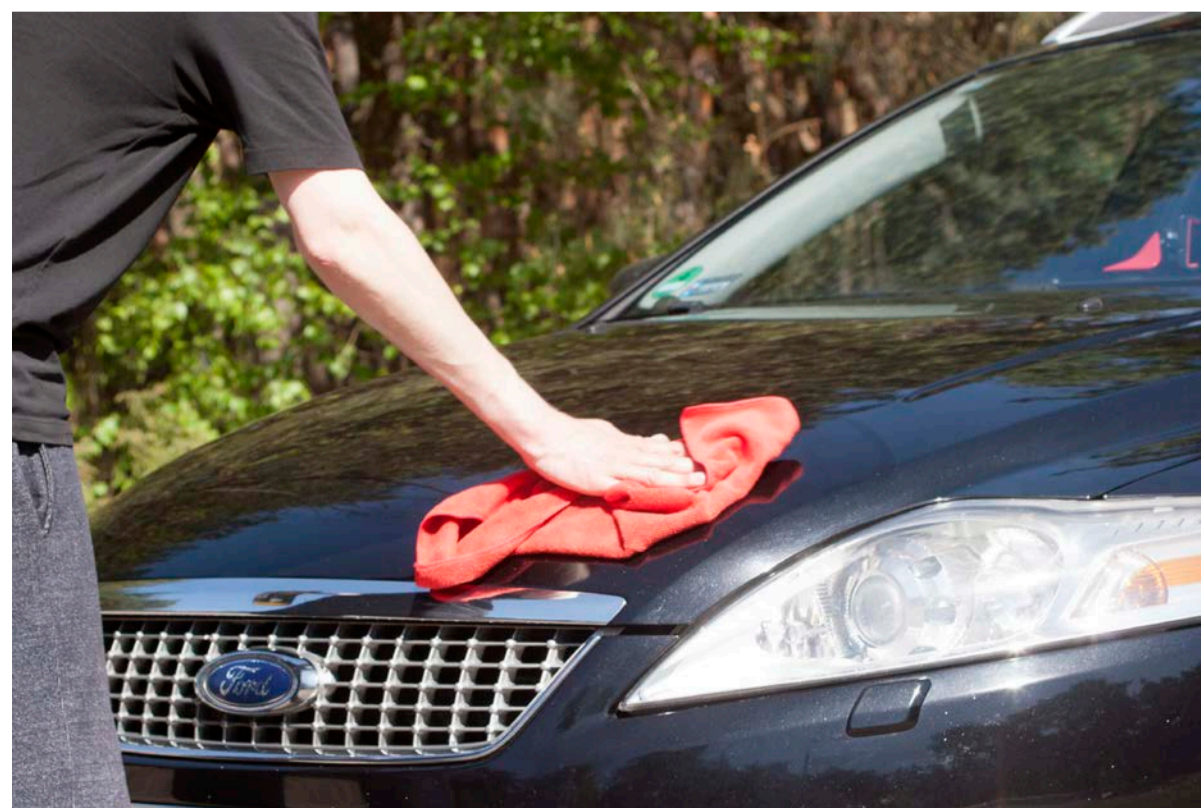
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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.

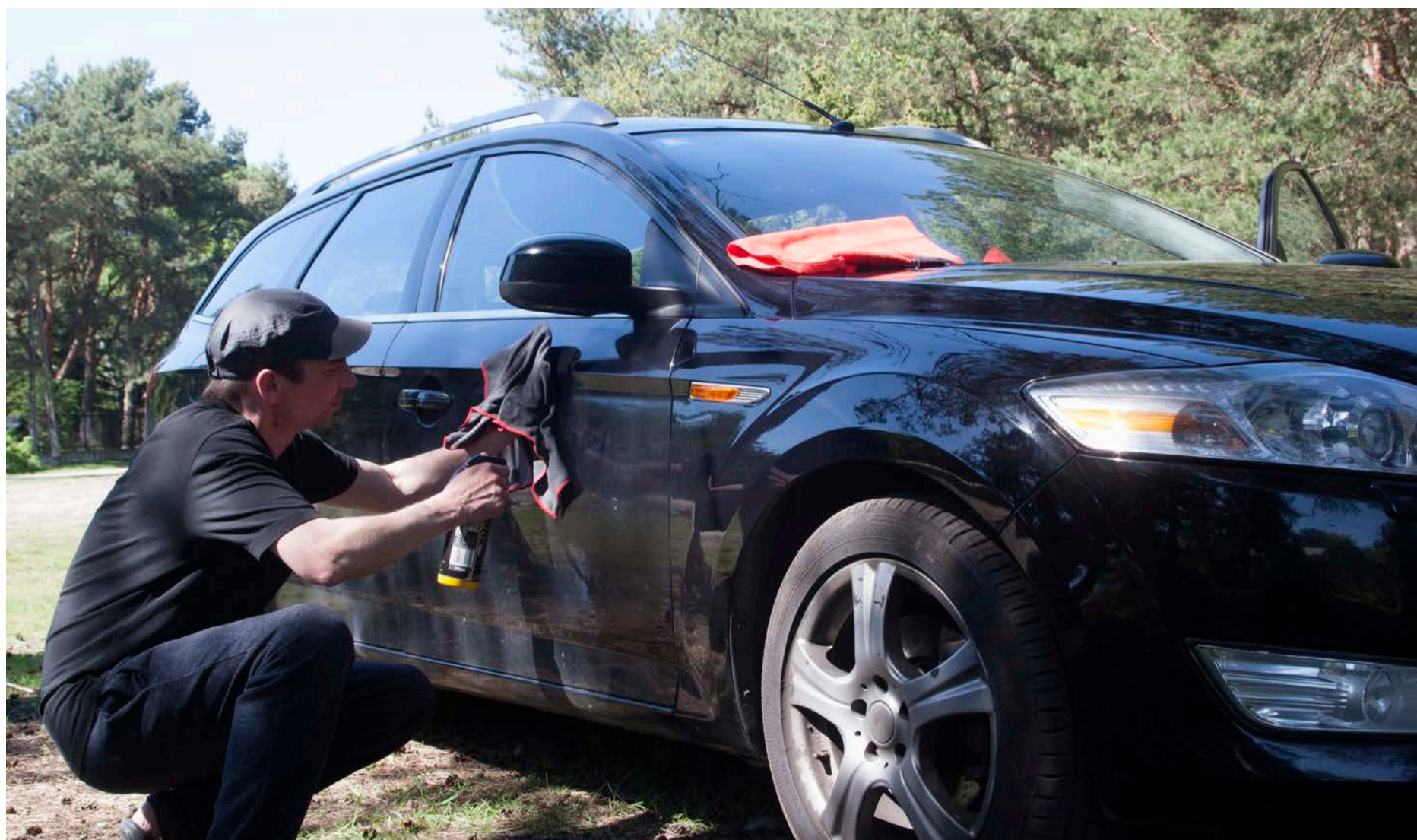
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i 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. Szminki 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. ■



Czym jest Barbórka?

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

Ten maleńki w wymiarze sportowym rajd, przez lata stawał się coraz większą i coraz bardziej prestiżową imprezą. Już w latach 80. ubiegłego wieku był prawdziwym świętem sportów samochodowych dla zawodników, miłośników sportu samochodowego, dziennikarzy i działaczy. A przede wszystkim dla tysięcy kibiców. Dziś jest to głównie show.



Fenomen warszawskiej Barbórki narodził się wiele lat temu, kiedy najlepsi kierowcy sportowi postanowili sprawdzić się wzajemnie na krótkim

podjeździe na ul. Karowej w Warszawie. Nawierzchnia z kostki, dwa zakręty, trzy łuki i nawrót, pod górę i potem w dół. To, na początku grudnia niezależnie od pogody, zawsze stanowiło wielkie wyzwanie dla kierowców. Z czasem zawodników zainteresowanych udziałem w tej rywalizacji było coraz więcej

leżnie od pogody, zawsze stanowiło wielkie wyzwanie dla kierowców. Z czasem zawodników zainteresowanych udziałem w tej rywalizacji było coraz więcej

i towarzyska impreza zmieniła się w dwuetapowy rajd Barbórki. Aby pojechać na Karowej trzeba było być mistrzem lub wicemistrzem Polski i na wcześniej rozgrywanych próbach sportowych zająć odpowiednio wysokie miejsce. Osobną klasyfikację prowadzono na kilku króciutkich odcinkach specjalnych – czyli na Rajdzie Barbórki, osobną dla Kryterium Asów. Tylko najlepsi w Rajdzie Barbórki mogli rywalizować na ulicy Karowej, dopuszczano jedynie trzydzieści załóg. Nadzwyczajną magię i szczególny klimat Kryterium Asów uzupełniał komentarz Krzysztofa Szaykowskiego. Pełen swady, znajomości rzeczy i dowcipu dziś, niestety, jest już jedynie wspomnieniem.

Lata miały, popisowa jazda mistrzów kierownicy i ich wspinałe samochody przyciągały na trasę tysiące ludzi i coraz liczniejsze media, nie tylko motoryzacyjne. Tłumy kibiców, którzy chcieli obserwować rywalizację na odcinkach Barbórki, a przede wszystkim na Karowej spowodowały, że zawody wyczerpały wymogi imprez masowych. A spełnienie wymogów prawa w tym zakresie, to poważne wyzwanie dla organizatora – Automobilkлубu Polskiego. Pojawiły się więc bilety, płotki, bramki, ochroniarze i kontrolerzy. Oczywiście poza rozbudowanym zabezpieczeniem trasy zawodów. Gwałtownie wzrosły koszty całego przedsięwzięcia, a przecież – jak przed laty powiedział jeden z prominentnych działaczy – Barbórka przynosi takie pieniądze, które pozwalają funkcjonować →→





publiczności mogą się podobać popisy drifterów, to już wyścigowe Picanto przyjmowane są obojętnie. Podobnie jak wylicytowane „przewózki” w rajdówkach mistrzów. Nie ratuje widowiska doskonale oświetlenie, strzelające sztuczne ognie czy telebimy. Na domiar złego wspomniany już brak legendarnego komentatora.

Niby wszystko jest w jak najlepszym porządku. Wciąż utytułowani zawodnicy na odcinkach Barbórki stają na głowie,

klubowi przez cały rok.

Dziś ta impreza straciła wiele ze swego blasku. Coraz wyższe ceny biletów, osobno wycenione strefy dla ważnych, bardzo ważnych i jeszcze ważniejszych, płatne parkingi wyznaczone w błocie, to powody, dla których wiele osób rezygnuje z oglądania zarówno odcinków na Bemowie czy w Modlinie, ale też przejazdów na ul. Karowej. Tym bardziej, że na Karowej większość czasu zajmują tzw. przejazdy pokazowe. O ile





aby zakwalifikować się i pojechać na Karowej. Kiedyś nie do pomyślenia, aby w Kryterium Asów pojawił się ktoś, kto nie zwyciężył na trasie, nie zdobył mistrzowskiego tytułu. Z cza-

sem braki talentu, szczęścia lub umiejętności nadrabiano budżetem, dziś ta praktyka jest publiczną tajemnicą, choć nikt do niej publicznie nie chce się przyznać. Wciąż bardzo wielu

ludzi płaci, aby oglądać rywalizację, wciąż tłumnie dziennikarze i „dziennikarze” zabiegają o akredytacje, wciąż są reklamodawcy, nadal relację pokazuje telewizja (cóż z tego, że →→





niszowa), finanse się zgadzają, więc o co chodzi? Moim zdaniem Barbórka wraz z Kryterium Asów straciła swój czar, wdzięk i magię zmieniając się w jeden z wielu komercyjnych

„eventów”. Nawet w wynikach nazwę Kryterium Asów zmieniono na Kryterium Karowa, co nie ma większego znaczenia, ale mnie zrobiło się jakoś niefajnie. Bez satysfakcji słyszę

podobne opinie bywalców tej, jeszcze kilka lat temu magicznej, wspaniałej imprezy. Zawodnicy nierzadko mają wrażenie, że ich zadaniem jest wpłata wpisowego i... tyle. Jedna z rajdowych



legend, Marek Kaczmarek (pilot Andrzeja Wodzińskiego, Lancia Fulvia, klasa Legend) umieścił taki wpis na swoim koncie facebookowym: Ostatni raz Panią Karową jechałem w 2005

r. Po 12 latach wróciłem na nią, i co? I nic. Zimno (wiadomo jest zima, musi być zimno), serwis w błocie, chcąc się przemieszczać wywieszka „członek załogi” nie wystarczała. Trzeba

było przez błoto pójść do biura i wziąć oddzielną. Chyba po raz pierwszy byłem zde gustowany i nawet odechciało mi się jechać.

Pomimo tego, że, moim zdaniem, z atmosfery tego legendarnego rajdu pozostało niewiele, to przecież nadal można zachwycać się perfekcją jazdy nieprzeciętnych, utalentowanych zawodników. Nadzwyczajny kunszt rajdowego rzemiosła pokazała załoga trzykrotnych mistrzów Europy, Kajetana Kajetanowicza i Jarosława Barana. Na 25 kilometrowej trasie rajdu skroili rywali na minutę. To przepaść. Również na ulicy Karowej pokazali jazdę najwyższej klasy, wygrywając tam po raz trzeci z rzędu. Tomasz Kuchar (z Magdą Lukas) tym razem przejechał metę na piątym miejscu, przed nim wymagającą próbę ukończyli aktualni mistrzowie Polski, Fili Nivette i Kamil Heller. Warto odnotować czystą i skuteczną jazdę na Karowej młodego kierowcy Miko Marczyka, którego pilotował doświadczony Szymon Gospodarczyk. Dla porządku odnotujmy drugą załogę na prestiżowej próbie Dominykas Butvilas Renatas Vaitkevicius. Wyników Rajdu Barbórka nie komentuję, bo przecież są to zawody o nic, bez większego znaczenia. W rzeczywistości chodzi o to, kto jest najszybszy na Karowej. To jest rywalizacja o rajdowy honor, młodojecką sławę. Aby sprawić radość oraz zdobyć uznanie kibiców. Taki jest sens startu dla uczestników. Organizatorzy robią wiele aby udowodnić, że ich priorytety są inne. ■

Broniszewski wystartuje w Dubaju

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W sobotę, 16 grudnia na torze Yas Marina w Abu Dhabi (Zjednoczone Emiraty Arabskie) odbędzie się wyścig Gulf 12 Hours. Weźmie w nich udział warszawski kierowca Michał Broniszewski. Jego partnerami i zmiennikami w szwajcarskim zespole Kessel Racing będzie Włoch Davide Rigon oraz Miguel Molina z Hiszpanii. Team pojedzie w kokpicie Ferrari 488 GT3.



Wygrałem dwie poprzednie edycje Gulf 12 Hours – powiedział Broniszewski – i mam wiele miłych wspomnień z toru Yas Marina. Obiekt na wyspie Yas uważam za trudny technicznie, ale właśnie dla-

tego bardzo go lubię. Są tu znakomite kombinacje zakrętów, a wyjścia z łuków są niezmiernie ważne dla właściwego wejścia w kolejny zakręt. Zwłaszcza sektor trzeci, czyli ten wokół hotelu, jest bardzo

trudny i wymaga zawsze maksymalnej koncentracji. Miejscami niemal ocieramy się o barierę na wyjściach z zakrętów, a granica tolerancji błędu jest bliska zeru, jeżeli chcemy pojechać naprawdę

szybkie okrążenie. Ewentualne muśnięcie bariery może oznaczać straty znacznie większe, niż tylko urwane lustro. Startujemy w bardzo mocnym składzie. Moimi kolegami w załodze będą oficjalni kierowcy Ferrari. Davide Rigon, kierowca testowy włoskiej marki, to mój dobry znajomy. Z Miguélem Moliną pojedę po raz pierwszy – dodał polski zawodnik. – Biorąc pod uwagę sukcesy, które odnosiliśmy tu wraz z zespołem w przeszłości, i tym razem liczymy na zwycięstwo, ale w tak długim wyścigu wiele może się wydarzyć. Dlatego nie będzie można być pewnym wyniku aż do flagi w czarno-białą szachownicę w sobotę wieczorem.

Michał Broniszewski zapowiedział także swój kolejny start. Będą to zawody – także w Emiratach Arabskich – 3x3h Dubai w dniach 5-7 stycznia 2018 roku. Ale tym razem nie wsią-



dzie do Ferrari, tylko do prototypu Ligier z silnikiem Nissan V8 o mocy 420 KM. Zmiennikiem Polaka (w tym wyścigu) będzie Włoch Giacomo Piccini, z którym Broniszewski startował przez kilka sezonów w serii Blancpain samochodem Ferrari. Tym razem jednak przed zespołem jest zupełnie nowe wyzwanie. Pojadą bowiem prototypem

LMP3 francuskiego zespołu Graff Racing. Będzie to wyścigowy debiut Broniszewskiego za kierownicą prototypu. Kilka lat temu jeździł takim samochodem klasy LMP2, ale tylko na testach. Kierowca bardzo dobrze wspomina tamtą przygodę. Jeździło mu się znakomicie. Czy równie dobrze będzie w prototypie na torze w Dubaju? ■



Wydarzenia i rocznice: listopad 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Tak zaczęła się seria C

8 grudnia 1982 roku Mercedes-Benz oficjalnie zaprezentował serię modelową 190 (W 201). Tak zaczęła się pełna sukcesów historia Klasy C, jak nazywa się modele tego segmentu od 1993 roku. Mała limuzyna stanowiła wówczas prawdziwy przełom, techniczny i estetyczny. Zdobyła mocną pozycję na rynku, ale przede wszystkim zapisała na swoim koncie liczne sukcesy w sportach samochodowych, głównie w wyścigach serii DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, od 2000 roku Masters).

Zaprezentowane wówczas modele 190 oraz 190 E rozpoczęły zupełnie nowy rozdział w najnowszej historii marki Mercedes-Benz. Poszerzyły bowiem gamę tego producenta o czwartą, kompaktową serię modelową – obok luksusowych limuzyn Klasy S, modeli klasy średniej wyższej (poprzednicy Klasy E) oraz sportowych wozów z serii SL. Dziś, produkowana w latach 1982-93 „190-ka” ma nadal wspaniały wygląd i zadatki na interesującego klasyka, a jego „geny” są obecne również w najnowszej Klasie C. Nowy (wów- ➔➔





Jesienią 1983 roku pojawiła się odmiana 190 E 2.3-16 z silnikiem o mocy 185 KM, która ugruntowała silną pozycję tego modelu, ale przede wszystkim rozpoczęła pasmo sportowych sukcesów. Zaczęło się od ustanowienia przez trzy prototypy długodystansowych rekordów świata na dystansach 25 tys km, 25 tys mil oraz 50 tys km ze średnimi prędkościami dochodzącymi do 250 km/godz. 12 maja 1984 roku, po gruntownej

czas) Mercedes z czasem zyskał potoczne określenie „190-ka” albo „Baby-Benz”. Debiutował z dwoma 4-cylindrowymi, benzynowymi silnikami o pojemności 1997 ccm - z gaźnikiem o mocy 90 KM lub z wtryskiem paliwa o mocy 122 KM. Niedługo później pojawiły się oczywiście jednostki wysokoprężne.

przebudowie toru Nürburgringu, zorganizowano na nim inauguracyjny wyścig, w którym wzięło udział około 20 kierowców w kabinach 190 E 2.3-16. Zwyciężył w nim... Ayrton Senna, który właśnie rozpoczynał swój pierwszy w karierze sezon w Formule 1. Topowym wariantem W 201 był 190 E 2.5-16 Evolution II (235 KM). To na jego





bazie powstał odnoszący liczne sukcesy samochód wyścigowy.

Kompaktowa limuzyna z 1982 r. stanowiła rewolucję pod względem bezpieczeństwa. Projektanci konsekwentnie wdrażali bowiem nie tylko aktywne, ale i pasywne środki ochrony podróżujących, co w przypadku stosunkowo małego, lekkiego pojazdu stanowiło dla inżynierów ze Stuttgartu pewne wyzwanie. Najważniejszym punktem było tu niezależne, wielodrożkowe zawieszenie tylnej osi z pięcioma wahaczami na koło. Opracowali je: dr Kurt Enke, Alf Müller oraz Manfred von der Ohe. Do dziś konstrukcja ta jest powszechnie stosowana w produkcji pojazdów.

Konstrukcja dachu W 201, z poprowadzonymi podłużnymi belkami na zewnątrz, ze względu na niską masę oraz wyśmienitą stabilność stała się standardem kolejnych serii modelowych Mercedes-Benz. Po raz pierwszy w segmencie kompaktowych limuzyn zastosowano też rozwidlone wzmocnienia stożkowe o określonej odkształcalności, wykonane z wysokowytrzymałej blachy – zapewniały one wysoką odporność na skutki zderzenia,

zwłaszcza czołowego z częściowym przesunięciem przeszkody.

W 201, nadzorowany przez Bruno Sacco, wyznaczał standardy. Dając początek zupełnie nowej klasie modeli z gwiazdą, „190” zyskała nowoczesne linie. Równocześnie została odpowiednio zoptymalizowana pod względem aerodynamiki – ze współczynnikiem oporu powietrza równym 0,34, w chwili premiery w 1982 r. była najbardziej opływową spośród wszystkich oferowanych wtedy limuzyn Mercedes.

Seryjna produkcja W 201 rozpoczęła się w fabryce w Sindelfingen, a później także w zakładach w Bremie, które do dzisiaj są głównym wytwórcą Klasy C. Produkcję modelu 190 zakończono w sierpniu 1993 roku z wynikiem 1 879 630 wyprodukowanych egzemplarzy. ■



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

Mirosław Rutkowski
t.: +48 693 129 040
e.: m.rutkowski@motopress-media.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: Carlex Design, Mirosław Rutkowski.



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl