

POWODZENIA w Nowym Roku



Jest jeden taki dzień w roku, kiedy ludzie zapominają o kłótniach (no, nie wszyscy, niestety) i mówią do siebie ludzkim głosem, wszystkie dzieci są bardzo grzeczne, a kiedy zegar wybije północ zwierzęta mówią ludzkim głosem. A samochód? Przecież samochód też mówi ludzkim głosem, i to wcale nie z okazji Gwiazdki. Gnany ciekawością, czy może w Wigilię ma do powiedzenia coś więcej niżli „za 300 metrów skręć w prawo”, pobiegłem o północy do garażu. A tam dowiedziałem się, że wcale nie jest tak dobrze, jak sądziłem. Mówiłeś że lubisz swój samochód, kiedyś baknąłeś coś o miłości, a wcale o mnie nie dbasz. Tym problemem z prawej strony miałeś zająć się już dawno, wtedy jeszcze wystarczyłyby zabiegi kosmetyczne. Teraz już tylko chirurg, usuwanie popsutych fragmentów i jakieś przeszczepy. Przydałoby się też poważniejsze badanie serca. Mam problemy z trzecią komorą, ale ciebie to nie obchodzi. Olej wymieniałeś zgodnie z instrukcją, ale co z tego, skoro potem przegoniłeś mnie po szutrowych drogach. Trzeba było nie tylko jechać na drapiącą szczotkami myjnię, ale wymienić wszystkie filtry, oleje

i płyny, ale nie, ty wiesz lepiej... Nie wspomnę już o bólach w przegubach, mógłbyś sam się domyślić.

A jak już gdzieś się wybieramy, to może nie tymi ulicami, o których wiesz, że są dziury. Nawet dziecko wie, że po tygodniu z tych dziur robią się spore wyrwy, albo – kiedy drogowców napadnie chęć do pracy – nasmarkane glutami asfaltu nierówności. Prosiłem tyle razy abyś omijał ulice, pod którymi znajduje się kanalizacja, jak groch o ścianę. Włazy do kanałów zawsze są niżej niż jezdnia, nawet po naprawie lub przebudowie drogi okazuje się, że znowu się nie udało. No i jeszcze...

W tym momencie szczęśliwie się obudziłem. Okazało się, że wcale nie jestem w garażu, dziś wcale nie jest 24 grudnia, a samochód nie jest w tak opłakanym stanie. Chociaż... może warto mu się bliżej przyjrzeć?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazd

Rozsądnie i praktycznie - str. 4

Oszczędne i dynamiczne - str. 8



Kalejdoskop

Drugie życie Mustangów - str. 13

Kolem světa Žigulem - str. 16



Sport

75. Rajd Polski rundą ERC - str. 23

13 sezon KIA Picanto - str. 24

Dakar 2018 - str. 26



Felieton

Zimowa czystość (sumienia)- str. 34

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 35



Rozsądnie i praktycznie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W Polsce podobno wszyscy znają się na piłce nożnej, medycynie i na... Skodzie. Octavia to najpopularniejszy model w portfolio marki. O tym samochodzie wszyscy wszystko wiedzą najlepiej i są w swoich poglądach stali: albo go wychwalają, albo bardzo nie lubią, chociażby za popularność, choć to niewielki grzech. Czy nowa Octavia podtrzyma dobrą passę swojej poprzedniczki i okaże się „amazing”?



Skoda Octavia Combi

Fakty są takie: Octavia to model, który od wielu lat znajduje się w czołówce najchętniej kupowanych aut w Polsce. Na początku tego roku pojawiła się jej kolejna generacja po liftingu, a właściwie po operacji plastycznej. Dla-

czego aż o operacji mówimy? Bo zmiana pasa przedniego i przednich świateł na podwójne – sprawiła, że rozgorzała dyskusja na ten temat. Mniej więcej tak gorąca, jak o polskiej Barbie: oszpeciła się czy wypiękniała? Oto jest pytanie!



Tuż przede mną zatrzymuje się biała Octavia Combi. Ta „moja” – na tydzień. I co? Serce mi nawet nie drgnęło – ani odrobiny szaleństwa w designie nadwozia! Pomyślałam, że projektanci musieli bardzo się starać, by auto nie wyróżniało się z tłumu innych pojazdów. Co prawda nie spodziewałam się emocjonalnych uniesień, ale myślałam, że Skoda mnie czymś zaskoczy. Trzeba

jednak przyznać, że samochód z zapalonymi światłami LED, wygląda zdecydowanie lepiej niż na zdjęciach. Reszta to kwestia gustu, a o gustach się nie dyskutuje. Możemy jedynie stwierdzić, że wszelkie detale i wygląd ogólny jest poprawny i przemyślany – tego nowej Octavii odmówić nie można. Ale – to także fakt – potencjalnym nabywcom tego samochodu raczej nie chodzi →→





Nieco lepsze wrażenie robi teraz wykończenie wnętrza, pojawiły się nawet fortepianowe wstawki. Dzięki nim i jeszcze kilku innym detalom wnętrze nie wygląda biednie i tanio, ale elegancko i praktycznie. Za tapicerkę z szarej Alcantry i skóry należy się duży plus. Doceniam także dużą ilość miejsca z tyłu, a poza tym trudno nie pochwalić bagażnika o pojemności 610 l (m.in. sporo miejsca na drobne przedmioty znajduje się pod podłogą przestrzeni bagażowej), a po złożeniu siedzeń można ją zwiększyć do 1740 l.

o wygląd. Ten model wybierają ludzie rozsądni, pragmatyczni, którzy auto kupują nie sercem, ale głową.

Do testu otrzymałam praktyczną wersję kombi ze 150-konnym silnikiem benzynowym o pojemności 1.4 TSI. Skrzynia 6-biegowa, manualna. Wersja wyposażenia najbogatsza, czyli Style.

Największe zmiany nastąpiły w kokpicie Octavii. Przede wszystkim zwraca uwagę nowy zestaw multimedialny o nazwie Columbus, z dotykowym ekranem o przekątnej 9,2 cala. Panel wykończony jest w całości szkłem i otoczony dotykowymi przyciskami. Zestaw multimedialny wyposażony jest w moduł LTE, który może być wykorzystywany także jako hotspot wi-fi dla pasażerów. To główna zmiana. Zmienił się także wygląd wskaźników, inaczej prezentują się także same cyferblaty. Nie mam zdania czy są ładniejsze niż w poprzedniej generacji Octavii, czy nie.



Do jazdy testowym autem nie mam żadnych zastrzeżeń: 150-konny silnik TSI daje sobie bardzo dobrze radę i na autostradzie, i w mieście. Przyspieszenie 8,2 s do setki jest wystarczające, prędkość maksymalna 216 km/h również. Spalanie średnie to 5,4 l/100km (to dane producenta), mnie w mieście Octavia spaliła około 7,2 l/100 km. Silnik nie drażni zmysłów, jest cichy. Tym przyjemniej słucha się radia wyposażonego w hotspot Wi-Fi oraz funkcję Android Auto. Gdy połączymy telefon z radiem uzyskamy dostęp do ulubionej muzyki z telefonu i internetowych serwisów muzycznych.

Teraz o tym, co miłośnikom Skody zapewne śni się długo przed zakupem auta. Jak doposażyć nasz samochód i jakie opcje wybrać, by cena Octavii nie zrobiła się absurdalna. Bo lista opcji jest naprawdę długa.

Testowe kombi zostało doposażone aż za 46 000 zł, mimo że dysponowałam najbogatszą wersją wyposażeniową. I tak np. adaptacyjne zawieszenie DCC kosztuje 4200 zł, reflektory w tech-



nologii LED – 3600 zł, adaptacyjny tempomat z funkcją hamowania i przyspieszania – 4000 zł. Jeżeli zamierzymy o lakierze metalizowanym, to dopłacimy 2000 zł, za 18-calowe obręcze – 1500 zł. Ja wybrałabym bezkluczykowy system obsługi samochodu, który wraz z alarmem wymaga dopłaty 2600 zł. W naszym aucie znalazł się jeszcze Parking Assist, czyli układ wspomagania parkowania równoległe do jezdni oraz poprzecznie tyłem, pod kątem prostym do jezdni. Pocieszeniem może być fakt, że klienci Skody przy zakupie Octavii Combi w cenie dostają pakiet przeglądów o wartości 2450 zł (obowiązuje przez 4 lata lub do 60000 tys. km) i promocyjne pakiety wyposażenia Amazing za 1800 zł. Np. dla wersji Style można dokupić: tempomat, światła LED, podgrzewane fotele i trójramienną, skórzaną kierownicę.

I to by było na tyle w temacie: odmieniona Skoda Octavia. Jeszcze tylko dla porządku: cena wersji bazowej 92000 zł, a wersji testowanej (było wszystko) 140 050zł. Wybór tego auta to rozsądna decyzja, trzeba tylko przemyśleć i zaplanować na jaką wersję i na jakie opcje się zdecydować. ■



Oszczędne i dynamiczne

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Byłem nieco rozczarowany, gdy okazało się, że wyczekiwany Megane zamiast niebieskiego, miał biały lakier. Literki GT i linia nadwozia wskazywały na sportowy charakter auta, przynajmniej z wyglądu...



Renault Megane Grandtour GT

Jak się okazało, nie tylko z wyglądu. To nie żart, silnik 1,6 DCi pokazał swoje ogromne zalety. Zarówno, jeśli chodzi o osiągi, jak i w kategorii ecodriving. I to jest największą zaletą testowanego auta – jego wszechstronność. Nie ukrywam, że do jazd testowych tym autem podchodziłem trochę mniej obiektywnie, ponieważ już jakiś czas temu z szerokiej gamy Renault, Megane najbardziej mi przypadł do

gustu. Do tego nadwozie kombi i silnik wysokoprężny, co nie ukrywam, także mi bardzo odpowiada. Byłem ciekaw tej jednostki napędowej. Pamiętam jeszcze te stare Diesle 1,6, gdy cło płaciło się od pojemności skokowej silnika, czyli od każdego centymetra sześciennego. Tabela, model, silnik, pojemność, kwota do zapłacenia w Urzędzie Celnym i na tym koniec. Było to proste i przejrzyste.



Wnętrze samochodu w dużym stopniu zrekompensowało moje rozczarowanie białym kolorem nadwozia. Tutaj bowiem wszystko było już w „jedynie słusznej” tonacji GT. Ciemnoszare siedzenia kubełkowe z alcantary, wykończone niebieskim kolorem i niebieskimi nićmi, podobnie jak sportowa, skórzana kierownica. Do tego niebieskie wstawki w tapicerce. Bardzo dobry efekt. Jeden z konkurentów, niebieski kolor zarezerwował dla segmentu „elektro”. Ale ta barwa o wiele bardziej pasuje do GT. Deska rozdzielcza również zrobiła na mnie dobre wrażenie; jest prosta i czytelna. Ładna kierownica ma ten, jakże lubiany przez wielu, skrót „Grand Tourisme”. Obsługa środkowego wyświetlacza już nie jest taka całkiem prosta i zachęcająca. Ale to bolączka wielu nowych aut. Dostęp do poszczególnych funkcji odbywa się przez pokładowy „tablet”. Nie każdy to lubi. Czego jeszcze mi w tym przytulnym wnętrzu brakowało? Regulowanego i wysuwanego środkowego podłokietnika. Wszystko można sobie optymalnie ustawić, pozycja za kierownicą jest wygodna, ale prawy łokieć mi „wisiał”. To chyba też znak czasów. Kiedyś w ogóle nie było podłokietników, jeździliśmy z radością dzierżąc w dłoniach cienkie kierownice z twardego tworzywa. Teraz mamy

grube, skórzane, dobrze leżące w dłoniach kierownice, pozwalające jeszcze regulować innymi funkcjami. A kto kiedyś marzył o regulowanej kolumnie kierownicy, albo składanych oparciach tylnych siedzeń? To wszystko oferuje oczywiście Megane, także w wersji kombi. Z tyłu jest dużo miejsca, bagażnik spory, po złożeniu oparć jeszcze większy (580 – 1 695 l).

Miejsca w bagażniku jest dość sporo, choć niektórzy użytkownicy narzekają, że konkurencja ma nieco więcej. Ja tego nie zauważyłem, spokojnie zapakowałem dwie torby, a do tego termobag z rakietami tenisowymi. Nadkola nie są zbyt „wybrzuszone”, więc po bokach można jeszcze upakować mniejsze przedmioty. Po złożeniu oparć tylnej kanapy otrzymujemy dużą przestrzeń. To zasługa składania tych oparć prawie równo do linii podłogi bagażnika. Trochę przeszkadza lekko opadający ku tyłowi sufit. Ale jak na tę klasę to, moim zdaniem, jest bardzo dobrze. Jeśli ktoś ma większe „potrzeby przewozowe”, powinien pomyśleć o klasie wyższej, czyli np. Talismanie w wersji kombi, albo o aucie dostawczym. W przypadku modelu Megane Grandtour, który jest przecież przeznaczony dla rodziny, albo np. przedstawiciela handlowego →→

we flocie, wszystko się na pewno zmieści, z banerami, gadżetami, łyżwami, wózkami i czym tam jeszcze. Dodajmy, że pod podłogą są jeszcze dodatkowe schowki, więc można w nich upchnąć kilka rzeczy, jak chociażby zapasowe żarówki, apteczkę itd.

Na tylnych siedzeniach miejsca mamy dosyć. Jedyne mankament, w przypadku osób o wzroście predestynującym do zawodu siatkarza albo koszykarza, to wspomniany już wyżej, lekko opadający sufit. Tak na moje „oko” (wzrost 172 cm), to do ok. 1,85 m można siedzieć bez obawy, że na jakiejś nierówności auto podskoczy, a człowiek uderzy głową w sufit. Co zwróciło moją uwagę, to nieco „klastrofoobiczny” widok z tylnych foteli dla wysokich osób. Wysoki pasażer będzie miał tu małe pole widzenia. Linia auta jest tak poprowadzona, że okna tylnych drzwi nie są zbyt duże. Okna zwążają się ku tyłowi. Ale coś za coś. Dzięki unoszącej się ku górze linii drzwi, tył samochodu nie wygląda na typowe kombi.

Ale żeby nie marudzić, prześiadamy się do przodu i ruszmy w drogę. Zanim to zrobimy, dobrze jeszcze poustawiać sobie wygląd wyświetlacza kierowcy, wszystkie oświetlenia, bajery i inne kolorowe dodatki. Opanowanie tego podczas jazdy wydaje się niemożliwe, a na pewno niebezpieczne. Dlatego lepiej przejść przez to na postoju. Mnie zajęło to trochę czasu. Nie ukrywam, że nie jestem zwolennikiem tych bajerów w postaci kolorowych „świecidełek”, wybierania między różnymi barwami itd. Proste zegary, prędkościomierz i obrotomierz plus komputer pokładowy ze średnim zużyciem i zasięgiem – to moim zdaniem podstawowe rzeczy. Dlatego już ruszam i jest

pięknie. Moja miłość do diesli kwitnie jeszcze bardziej. 160-konny silnik wysokoprężny pojemności 1,6 l i maksymalnym momencie obrotowym 320 Nm wywołuje u mnie bardzo, ale to bardzo pozytywne odczucia. Gdy trzeba, rewelacyjnie





przyspiesza, spod świateł i przy wyprzedzaniu. Ten drugi manewr można swobodnie wykonywać na 5. lub 6. biegu skrzyni EDC. Mam na myśli oczywiście wyprzedzanie poza miastem, ale na jednopasmowej drodze. Jednocześnie na trasie auto potrzebuje mało paliwa. A to przecież jest jednym z największych atutów każdego samochodu: dobre osiągi przy niskim spalaniu. Zanim podam konkretne wyniki, wspomnę jeszcze o bardzo dobrym, podkreślam to, bardzo dobrym wyciszeniu wnętrza pojazdu. Ten mit o „klekoczącym” dieslu itd. jest już dawno obalony, a Megane jest tego najlepszym przykładem. Choć nie jest to klasa wyższa, gdzie limuzyny są najlepiej wykończone i wyciszone, tu mamy znakomite efekty. Za to ogromny plus.

A teraz konkrety. Na jednym ze zdjęć widać, jak przy prędkości 100 km/h ustawionej na tempomacie, średnie spalanie wynosi 4,1 l ON/100 km. Od razu o tym urządzeniu napiszę tyle, że działa dobrze. Można też korzystać z funkcji adaptacyjnego tempomatu. Po wybraniu odległości za poprzedzającym nas pojazdem, radar umieszczony z przodu utrzymuje ten dystans, regulując prędkość (funkcja dostępna w zakresie 50 – 150 km/h). To dobre dla leniuszków, którym nie chce się pracować nogami. Osobiście nie polecam tej funkcji. Podkreślam, funkcji, ponieważ jest ona dostępna już w wielu modelach różnych marek. Wady: czasem zbyt wcześnie zwalnia nasz samochód, co jest szczególnie odczuwalne na

autostradzie, gdzie można by płynnie wyprzedzić, ale lewy pas jest chwilowo zajęty i musimy zaczekać. Miejsca jest jeszcze dosyć, aby zmienić ten pas i bez zwalniania wykonać manewr wyprzedzania z niezmiennie ustawioną prędkością jazdy. Jednak radar wcześniej wykrył „przeszkodę” i wyhamował częściowo nasze auto. Później szybko przyspiesza, aby powrócić do zadanej prędkości. Wtedy tracimy sporo paliwa. Inny mankament, który zauważyłem kiedyś na krętej niemieckiej autostradzie, radar wyłapywał momentami barierki ustawione wzdłuż tego odcinka i niepotrzebnie hamował. Trzecia, najważniejsza wada, aktywny tempomat „nie zna” stanu nawierzchni. Skutek jest taki, że wykrywając przeszkodę, hamuje z ustaloną siłą, aby zachować odległość przed poprzedzającym pojazdem. Jeśli jednak nawierzchnia jest mokra lub śliska, możemy wpaść w poślizg. O wiele bezpieczniej jest samemu pilnować tempomatu i w odpowiedniej chwili rozpocząć zwalnianie samochodu.

Wracając do wyników zużycia spalania w cyklu mieszanym, jakie wskazał komputer pokładowy podczas testu: jazda ekonomiczna – 4,7 l ON/100 km, normalny sposób prowadzenia – ok. 5 l ON/100 km, a wreszcie szybka, aktywna jazda z wykorzystywaniem przyspieszania i wyprzedzaniem – 6 do 7 l ON/100 km. Ta trzecia możliwość ma w sobie dużą tolerancję, ponieważ zależy od warunków jazdy. Spośród ustawień, najbardziej przypadł mi do gustu tryb indi- →→



vidual, gdzie do ustawień „sportu” można sobie dodać „eco”, jeśli chodzi o silnik. Nawet w tej konfiguracji, samochód wykazywał bardzo dobre przyspieszenie, zarówno z miejsca, jak i podczas wyprzedzania. I to jest największa zaleta opisywanego modelu – znakomite przyspieszenie, przydające się w każdej chwili, przy jednoczesnej możliwości jazdy ekonomicznej. Kiedyś taka elastyczność była nie do osiągnięcia. Pomaga w tym automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia EDC, z możliwością manualnej zmiany przełożenia łopatkami przy kierownicy lub dźwignią na panelu środkowym. Do tego mamy system 4Control, czyli automatyczne, minimalne oczywicie, skręcanie tylnych kół w kierunku przeciwnym do przednich. Poprawia to zachowanie się samochodu w zakrętach, zwiększa przyczepność i poprawia precyzję prowadzenia.

Musimy jeszcze wspomnieć o szeregu nowoczesnych rozwiązań, jakie zastosowano w tym samochodzie. To m.in. one składają się na prawie 1 600 kg masy tego auta. Nie wszystkie pomieścimy, ale wymieńmy choć kilka najważniejszych. Pierwszy, to system R-LINK 2 z pionowym ekranem o przekątnej 8,7 cala. Do sterowania całym systemem trzeba się trochę przyzwyczaić, męczące jest czasem przechodzenie przez kolejne poziomy, aby dotrzeć do żądanej funkcji. Jednak jako wyświetlacz spełnia znakomicie swoją

rolę. Można go podzielić lub w całości przeznaczyć np. na nawigację i to jest bardzo dobre rozwiązanie, co sprawdziłem.

Aby w czasie jazdy nie spoglądać w dół, Megane w tej wersji oferuje wysuwany wyświetlacz typu head-up. Dostaniemy na nim podstawowe informacje. W praktyce patrzy się tylko na prędkość, aby jej nie przekroczyć i nie dostać mandatu. Nie każdy to lubi, dlatego „okienko” jest chowane na życzenie prowadzącego. Inne elementy poprawiające bezpieczeństwo, to m.in. systemy kontroli pasa ruchu, martwego pola, wspomniany już aktywny tempomat i ustawianie górnej prędko-

ści. Do tego rozpoznawanie znaków, gdyby ktoś się zagapił. W teście przydał się również system EasyPark Assist. Samochód ma nieco ponad 4,6 m długości, a opisywana już wyżej sylwetka nie pomaga w patrzeniu do tyłu. Korzystamy z elektronicznego „wspomagania” i lusterek zewnętrznych.

Dopełnieniem mojej, bardzo pozytywnej oceny samochodu, jest system nagłośnienia Bose. W połączeniu ze wspomnianym już, znakomitym jak na tę klasę wyciszeniem wnętrza, a pamiętajmy, że to jednak głośniejszy od iskrowego, silnik wysokoprężny oraz wygodnymi siedzeniami kubelkowymi, daje wielką przyjemność z jazdy, szczególnie na dłuższym dystansie. ■



Drugie życie Mustangów

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

To może być wyśmienity prezent dla kogoś, komu benzyna płynie w żyłach – unikatowy zegarek, pieczołowicie wykonany z użyciem komponentów, które wcześniej wykorzystane były jako elementy modelu Mustang.



Pomysł narodzi się w głowach Christiana Mygh i Jonathana Kamstrupa, którzy wspólnie szukają samochodów na całym świecie, a każdy ze znalezionych modeli może zostać przekształcony w setki unikatowych zegarków, kosztujących od 1,495 USD.

Dla prawdziwego entuzjasty Mustanga, REC Watches mający swoją siedzibę w Danii, stworzy zupełnie nowy zegarek z części ofiarowanych przez klientów, tak jak ma to miejsce w przypadku mistrza świata w driftingu Vaughna Gittina Jr., który nosi zegarek składający się →→



m.in. z karbonowej koperty, na którą materiał wzięto z jego 700-konnego Forda Mustanga RTR, którym startował w World Drift Series.

– Większość ludzi widzi zapewne tylko stos żelastwa, pozostałości po Mustangu. My widzimy coś zupełnie innego – duszę samochodu i historię, którą trzeba opowiedzieć – mówi Mygh, współzałożyciel firmy. – Ja nie tnę na kawałki Mustangów. Przywożę te, których nie da się naprawić, aby przywrócić je do życia jako zegarek.

Aby mieć pewność, że te historie będą miały swój dalszy ciąg, REC Watches starannie śledzi losy każdego pojazdu; rozmawiając z poprzednimi właścicielami, zbierając dane i obrazy z poprzednich wcieleń samochodu, by następnie umieścić je w specjalnie przygotowanym filmie.

Każdy gotowy projekt zawiera numer identyfikacyjny pojazdu VIN, rok produkcji i klasyczne elementy stylistyczne Mustanga. Wskaźnik naładowania zaprojektowano tak, by wyglądał jak wskaźnik poziomu paliwa, pokazuje pozostały czas pracy akumulatora, a wskazówki,





datownik i indeksy swym stylem nawiązują do projektu tablicy przyrządów. Podczas jednej z podróży do Szwecji zespół trafił na białego kruka, rzadki model Raven Black z 1966 roku, który stał się podstawą limitowanej serii 250 zegarków P51-04.

Współczesny Ford Mustang przechował emocje i radość życia, czerpiąc moc z wysoko wydajnego silnika V8 o pojemności 5 litrów, osiągającej 450 KM, oraz jednostki 2,3 litra EcoBoost o mocy 290 KM. ■

Nazwany na część samolotu myśliwskiego z czasów II Wojny Światowej i wprowadzony na rynek w 1964 roku Mustang, dzięki radykalnemu i drapieżnemu stylowi szybko stał się kwintesencją klasy. Jego status gwiazdy został ugruntowany przez główną rolę w filmie akcji „Bullitt” z 1968 r. ze Stevem McQueenem, a także szereg piosenek i filmów związanych z tym kultowym samochodem.



Kolem světa Žigulem

OPR: GRZEGORZ CHYŁA
ZDJĘCIA: AUTOR, FILIP VOGEL, PETR JAVŮREK

Już samo spotkanie z nimi było niesamowite. Było to w Kings Canyon w górach Sierra Nevada, w sąsiedztwie parku narodowego Sekwoi, z największymi drzewami świata.

Zprzełęcz 80 kilometrów krętej drogi prowadzi na dno kanionu głębszego od słynnego Wielkiego Kanionu Colorado – a drogą tą nie można nigdzie dojechać, na końcu jest parking i pętla do zawracania.

Najambitniejsi turyści wyruszają stąd na wielodniowe piesze wyprawy bez żadnej możliwości kontaktu z cywilizacją. Jednak nawet nie oddalając się specjalnie od samochodu można zobaczyć wiele pięknych

miejsc, wodospadów, górskich łąk, szczytów górujących nad dnem doliny i ponad 2 kilometry. I nagle gość z innego świata – niebieska Łada z czeską tablicą rejestracyjną, na dachu dwa koła zapasowe i mnóstwo →→





*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/**

bagażu, w środku trzech brodatych jegomości. Po chwili rozmowy już wszystko wiemy.

Filip Vogel i Petr Javůrek to mieszkańcy Cześć – małej miejscowości w Czechach, kilkanaście kilometrów od Kudowy Zdrój. Wyruszyli kilka miesięcy temu aby objechać Świat, tylko na część wyprawy przebiegającą przez USA dołączył do nich jako trzeci kolega. Pojazd to WAZ 2101 Żiguli z 1975 roku, w Polsce lepiej znany pod eksportową nazwą Łada.

Wyprawę swoją opisują na bieżąco na popularnym portalu społecznościowym:

13 kwietnia

Ponad pół roku pracy w garażu i na komputerze. To, co plano-

waliśmy prawie rok temu udało nam się tylko częściowo albo inaczej. Na początku było to tylko marzenie i było bardzo daleko, a teraz jest już tak bardzo blisko. Wokół nas jest wiele osób, które nam pomogły tak czy inaczej a teraz trzymają za nas kciuki. Jesteśmy wdzięczni wszystkim i dziękujemy bardzo. Wierzymy, że jesteśmy gotowi. Tak, trochę się denerwujemy. Nie wiemy, co nas czeka. Jutro pójdziemy i zobaczymy. Życie to przygoda!

18 kwietnia

Po trzech godzinach oczekiwania i dwóch godzinach wypełniania papierów cyrylicą i wyjaśnianiu naszej podróży, wczoraj wpuszczono nas do Rosji! Jesteśmy w kraju, w którym jutro oznacza wczoraj i jedziemy do Moskwy.

24 kwietnia

Jesteśmy w Togliatti, kolebce samochodów LADA. Przywitani nas wspaniale. Żigulika nam trochę przejrżeli, goszczą nas wspaniale, dostaliśmy tłumaczki i dwie noce w cztero-gwiazdkowym hotelu.

25 kwietnia

Dzisiaj odwiedziliśmy Avto-vaz, który w zeszłym roku obchodził 50. rocznicę produkcji samochodów LADA. To największa fabryka w całej Rosji, a jej 40 000 pracowników produkuje ponad 1000 samochodów dziennie.

27 kwietnia

Kontynuujemy naszą podróż na południe od Toljatti wzdłuż Wołgi, największej rzeki w Europie. Na dzisiejszy nocleg zna- ➔➔



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



leżliśmy ładne miejsce z widokiem na rzekę, która ma około czterech kilometrów szerokości

29 kwietnia

Jesteśmy w delcie Wołgi w pobliżu Morza Kaspijskiego. Po kilku dniach bez mycia musieliśmy się kąpać w Wołdze. Woda była w porządku, około 4°

2 maja

Już trzeci dzień jedziemy przez Kazachstanu, a podróżowaliśmy tylko małym zachodnim kawałkiem tej ogromnej krainy. To jest kraj z taną benzyną (10 koron za litr), z bardzo miłymi ludźmi, z wieloma

policjantami domagającymi się łapówek (jeden chciał do 5000 rubli, ale nie był w stanie wyjaśnić za co), z wieloma wolno biegnącymi wielbładami, końmi,



krowami i innymi zwierzętami a oprócz tego to niekończące się płaskie i puste równiny. Jutro jedziemy do Uzbekistanu na pustynię, ogrzać się i spocić.

6 maja

Jesteśmy w Uzbekistanie, w pustynnym kraju. Po sześciu godzinach na granicy wjechaliśmy na pustynię, którą jechaliśmy przez prawie 400 km. Udało się również do „dawnego” Jeziora Aralskiego, gdzie zakopaliśmy się w piasku i o mało co nie zostaliśmy tam tak jak tamtejsze statki. Ale największym problemem jest tutaj benzyna, nie można jej kupić, a jakość jest zła, lepiej nam idzie na czarnym rynku

8 maja

Uzbekistan to nie tylko pustynia. Ostatnie trzy dni jechaliśmy przez Chiwę, Bucharę i Samarkandę, ważne miasta na jedwabnym szlaku z meczetami, bazarami i wąskimi uliczkami.

11 maja

Jesteśmy w Tadżykistanie i jedziemy Pamir Highway. Byliśmy w górach Fańskich nad



jeziorem Iskanderkul i przejechaliśmy tunelem pod przełęczą Anzob.

Dziś spimy za stolicą Duszanbe w kurorcie. Nie dogadaliśmy się ze strażnikiem, on po prostu wpuścił nas na chwilę a my zjedliśmy kolację i rozbiliśmy namiot. Strażnik kilka razy przychodził nas wyrzucić, najpierw był sam, potem z kolegą. W końcu przyszło około sześciu osób i zabrali nas do dyrektora. Ten zaproponował nam pokój, ale kiedy powiedzieliśmy mu, że nie mamy pieniędzy, machnął ręką.

14 maja

Jesteśmy na granicy Tadżykistanu i Afganistanu. Nie umiemy się bić więc pozostaniemy po stronie tadżyckiej. Następnego dnia jedziemy

wzdłuż rzeki Panj. Cały czas w strefie przygranicznej. Ostatniej nocy żołnierze nas wygonili, nie pozwalając spać tutaj, ale na szczęście miły pan zaproponował nam spędzenie nocy w swoim podwórku a rano

poczęstował daniem z ryżem na śniadanie.

Ciężka droga. Dwukrotnie utopiliśmy samochód (woda w rozdzielaczu), dwukrotnie naprawialiśmy drutem wydech. Ale jednak jest tu pięknie. →→





Jutro zaczniemy wspinać się na porządne wysokości aż do 4000 metrów nad poziomem morza.

16 maja

W śniegu wysoko w górach Pamiru na wysokości 4000 metrów nad poziomem morza natknęliśmy się na piękną zieloną Skodę Felicia ubiegłorocznej wyprawy Feldou do Chin. Wyruszyli rok temu dwoma Felicjami ale jedna z nich miała awarię, której nie udało się naprawić. Musieli ją zostawić tutaj i dokończyli podróż do Chin drugą. Nowy, dumny właściciel Bobisz ją naprawił. Trwało to ponad trzy miesiące, ale teraz zielona Felicia wesoło jeździ. Jedziemy dalej przez Pamir.

19 maja

Mimo problemów z pogodą i techniką przekroczyliśmy najwyższy punkt na Pamir Highway – przełęcz Akbajtal na wysokości 4655 metrów. Daliśmy radę i i dzisiaj świętowaliśmy 10 000 kilometrów w Kirgistanie. Pamir nam nie sprzyjał. Pogoda była brzydka, deszcz

ze śniegiem i mróz. Przez cały czas była mgła i z legendarnej trasy nic nie zobaczyliśmy. Co najgorsze Żigulik zaczął niedomagać. Ponownie urwaliśmy wydech, ze względu na wilgotność i wysokość musieliśmy nastroić silnik i zmienialiśmy świece. Droga tutaj jest również zła, płyta pod silnikiem jest już zgięta i dotyka miski. Teraz już nie wolno więcej nią uderzyć...

Byłoby nudno, gdyby wszystko poszło łatwo, prawda?

20 maja

Ugotowaliśmy obiad, fasole z mielonką. Przejeżdżał pan na osiołku. Porozmawiał z nami i po skosztowaniu naszego obiadu zaprosił nas do siebie do domu. Z rodziną ugościli nas kaszą kukurydzianą, jajkami i domowym chlebem. Najważniejszym punktem wieczerzy był kogut, którego po północy niespodziewanie zaserwowali jako narodową potrawę „Beszparmak”. Za swoją gościnność Egubek został jedynym w Kirgistanie dumnym właścicielem książki „Historia wsi Czestice”.

21 maja

Jeziro Issyk-kul w Kirgistanie. Drugie co do wielkości górskie jezioro na świecie. Kilkadziesiąt tysięcy kilometrów i pół roku pozostało nam do największego jeziora Titicaca w Ameryce Południowej. ■



75. Rajd Polski rundą ERC

OPR: MACIEJ RZOŃCA

Światowa Rada Sportów Motorowych FIA zatwierdziła kalendarz Rajdowych Mistrzostw Europy w sezonie 2018. Wśród ośmiu rajdów znalazł się również 75. Rajd Polski, który jako siódma, przedostatnia runda mistrzostw Starego Kontynentu zostanie rozegrany w dniach 21-23 września, z bazą w Mikołajkach. Rajd będzie także rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski 2018.

Polski klasyk to obok Rajdu Monte Carlo najstarszy wśród światowych rajdów (pierwsza edycja w 1921 roku), który w rozgrywanych od 1953 roku Mistrzostwach Europy zadebiutował w sezonie 1960. Tegoroczny, 75. Rajd Polski będzie

rundą Mistrzostw Europy FIA po raz pięćdziesiąty!

Rajd Polski w swojej historii organizowany był w Krakowie, Zakopanem, Wrocławiu, Kłodzku i Polanicy Zdroju. Natomiast od roku 2005 miejscem

rywalizacji stały się szutrowe odcinki specjalne w okolicach Mikołajek na Pojezierzu Mazurskim.

Przy planowaniu trasy 75. Rajdu Polski organizatorzy z Polskiego Związku Moto- ➔➔



Kalendarz Rajdowych Mistrzostw Europy FIA 2018

- 22-24. 03 - Azores Airlines Rallye (Portugalia, szutrowy) ERC Junior
- 03-05. 05 - Rally Islas Canarias (Hiszpania, asfaltowy) ERC Junior
- 01-03. 06 - Acropolis Rally (Grecja, szutrowy)
- 15-17. 06 - Cyprus Rally (Cypr, szutrowy)
- 20-22. 07 - Rally di Roma Capitale (Włochy, asfaltowy) ERC Junior
- 24-26. 08 - Barum Czech Rally Zlín (Czechy, asfaltowy) ERC Junior
- 21-23. 09 - Rajd Polski (Polska, szutrowy) ERC Junior
- 12-14. 10 - Rally Liepāja (Łotwa, szutrowy) ERC Junior

rowego korzystają z najlepszych odcinków z ubiegłych lat, w tym również tych, które zdobyły uznanie zawodników i zespołów startujących w polskiej run-

dzie mistrzostw świata. 75. Rajd Polski skorzysta także z wyjątkowej, rozbudowanej w ostatnich latach infrastruktury sportowej, w tym między innymi

toru Mikołajki Arena oraz przestronnego parku serwisowego o betonowej nawierzchni przy Hotelu Gołębiowski w Mikołajkach.

Zmieniony zostanie format rajdu (w porównaniu do ubiegłorocznej edycji, kiedy Rajd Polski był rundą WRC), co wynika z regulaminów dotyczących Rajdowych Mistrzostw Europy FIA. Impreza będzie miała bardziej kompaktowy charakter, z całkowitą długością odcinków specjalnych od 200 do 230 kilometrów. ■

13 sezon KIA Picanto

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Do końca stycznia (2018) Kia Motors Polska przyjmuje zgłoszenia zawodników, którzy chcieliby rywalizować w tym sezonie o tytuł Mistrza Polski w Pucharze Picanto. Warto podkreślić, że koreańska marka zaangażowana jest w wyścigi samochodowe w naszym kraju nieprzerwanie od 2006 roku.

W tym sezonie kierowcy otrzymają do dyspozycji zupełnie nowe Picanto – trwa właśnie ich budowa. Modelem bazowym jest 5-drzwiowe Picanto w limitowanej wersji wyścigowej. Samochód ma 4-cylindrowy, wolnossący silnik o pojemności 1.2 i mocy 100 KM ze zmodyfikowanym sterownikiem (V-Tech



tuning), wyścigowe zawieszenie i układ wydechowy, wyczynowe klocki hamulcowe oraz typowe elementy bezpieczeństwa, jak klatka, kubełkowy fotel czy sześciopunktowe pasy.

Wszystkie samochody przygotowywane są przez Kia Motors Polska w oparciu o szczegółowy regulamin techniczny i będą po prostu identyczne. Kierowcy pojedą na takich samych opo-



nach, a do baków należą paliwo z tego samego dystrybutora. Aby zrównać szanse zawodników organizatorzy nawet je „dociążają” a to oznacza jedno – w Mistrzostwach Picanto, jak w żadnej innej serii wyścigowej, czynnikiem decydującym o zwycięstwie lub porażce są jedynie umiejętności kierowców, ich odwaga i talent, a nie budżet na przygotowanie pojazdu...

W sezonie 2018 planowanych jest sześć rund. Każda składać się będzie z dwóch sesji treningowych, trzech sesji kwalifikacyjnych oraz dwóch wyścigów głównych. Pięć z tych sześciu rund zostanie rozegranych na torach zagranicznych. Mistrzostwa Picanto towarzyszą znanymi światowymi seriami

wyścigowym, dzięki czemu zawodnicy mają okazję przyrzeć się rywalizacji na najwyższym poziomie. Są to m.in. Mistrzostwa Świata Samochodów Turystycznych (WTCC), Mistrzostwa Europy Ciężarówek (ETRC) czy International GT Open. Tak więc, pod tym względem tegoroczne mistrzostwa będą bardzo przypominały ubiegłoroczne. Szczegółowy kalendarz Pucharu Picanto opublikowany zostanie w styczniu.

Mistrzostwa Kia Picanto to najbardziej przystępna cenowo seria wyścigowa nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Nowe Picanto w wersji „ready-to-race” kosztuje 47,5 tys. zł dla zawodników uczestniczących wcześniej w zawodach Picanto lub 53,6 tys. zł dla debutantów.

W Mistrzostwach Polski Kia Picanto startować mogą wszyscy posiadacze ważnej licencji wyścigowej, czyli nawet 14-letni kierowcy (bez względu na płeć). Choć Mistrzostwa Polski Picanto powstały z myślą o młodych kierowcach, sezon 2017 pokazał, że wiek uczestników nie ma tak naprawdę żadnego znaczenia, gdyż najmłodszy w stawce zawodnik miał zaledwie 14 lat, a najstarszy był po czterdziestce. Jedni traktują te wyścigi jako początek poważnej kariery sportowej, dla innych to forma spędzenia wolnego czasu i oderwanie się od zawodowej codzienności, czy spełnienie marzeń z dzieciństwa. Wszystkich łączy jedno: pasja i zamiłowanie do rywalizacji na najsłynniejszych torach wyścigowych. ■

DAKAR 2018

OPR: RAJMUND BINISZEWSKI

Rusza 40 edycja Rajdu Dakar. Już po raz 10 zawodnicy będą rywalizować na drogach i bezdrożach Ameryki Południowej.

Rajd Dakar pod wieloma względami jest jedynym w swoim rodzaju. Jest najdłuższy, najtrud-

niejszy i bierze w nim udział największa liczba uczestników. Co roku, z wyjątkiem 3. edycji, na starcie staje ponad 300 załóg. Niestety, 30 – 50 procent nie dojeżdża do mety. Jest to też jedyny rajd z certyfikatem FIA, w którym mogą brać udział amatorzy, stanowiący ok. 80% stawki. Organizatorom tej imprezy przyświeca tylko jeden cel: utrudnić życie uczestnikom w takim stopniu w jakim jest to tylko możliwe. Tegoroczna edycja ma być podobno najtrudniejsza z dotychczas rozgrywanych rajdów.

Polacy w Dakarze 2018 (źródło: lista startowa na oficjalnej stronie rajdu):

Motocykle

- 58 Maciej Giemza KTM 450 Rally Replica
- 78 Paweł Stasiaczek KTM 450 Rally Replica
- 92 Jakub Piątek KTM RR 450
- 93 Maciej Berdysz KTM 450 Rally

Quady

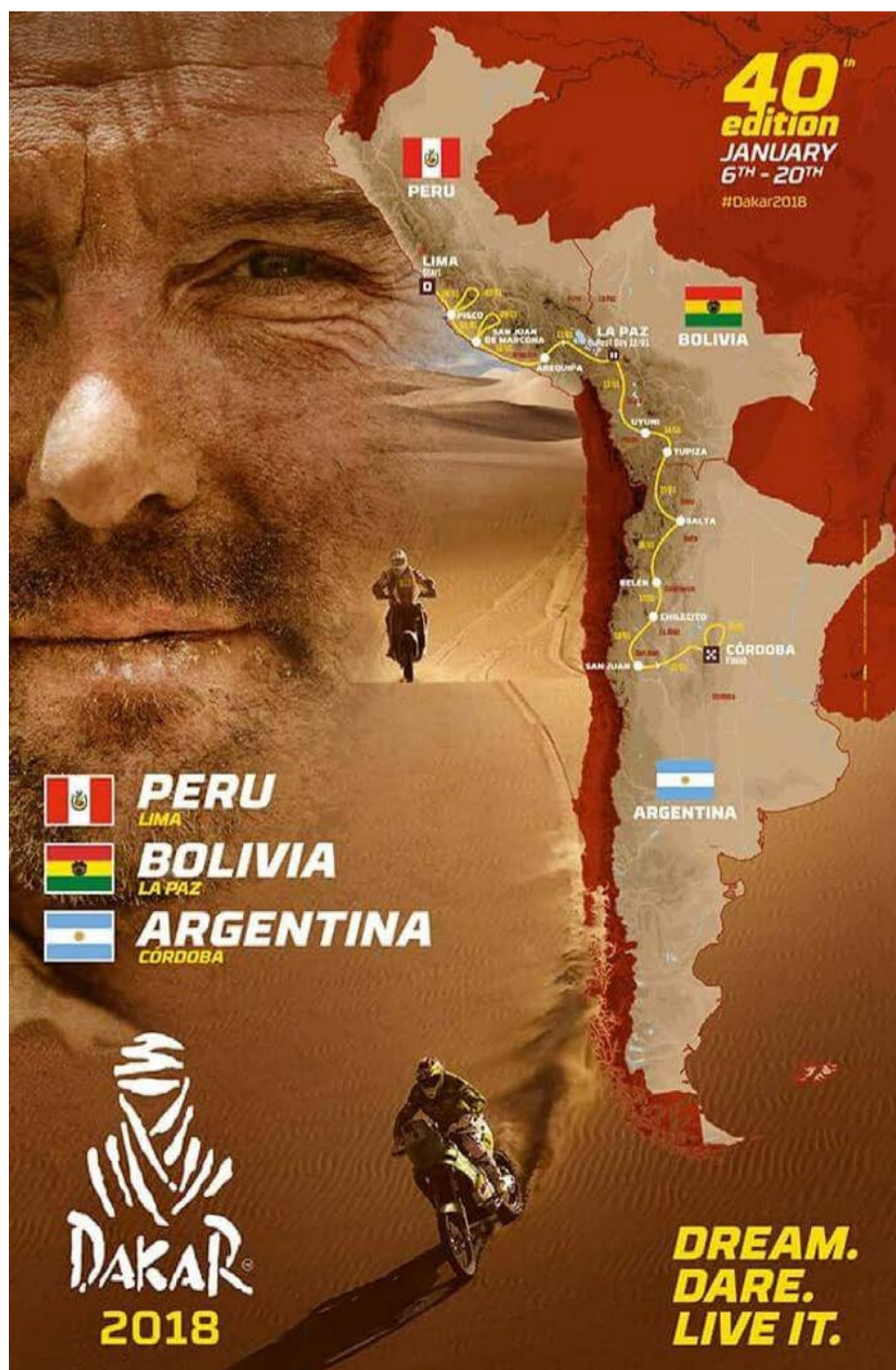
- 243 Rafał Sonik Yamaha Raptor 700
- 257 Kamil Wiśniewski Can-Am Renegade

Samochody

- 312 Jakub Przygoński, Tom Colsoul – Mini All 4 Racing

Jako piloci:

- 323 Sebastian Rozwadowski
- 334 Maciej Marton
- 387 Szymon Gospodarczyk



Możemy pomóc, więc zróbmy to!

8 października 2017 roku, podczas Rajdu Lipawy zdarzył się tragiczny wypadek lotniczy. Będący w ekipie zespołu rajdowego Kajetana Kajetanowicza i Jarka Barana – świętujących kolejny tytuł rajdowych Mistrzów Europy – Paweł Jagniątkowski oraz Wacław Kostecki wsiedli do helikoptera sterowanego przez łotewskiego pilota. Kilkadziesiąt sekund później maszyna zahaczyła o linię energetyczną i runęła na ziemię.

Paweł Jagniątkowski, działacz Automobilkлубu Kieleckiego i kierownik toru wyścigowego „Kielce” zginął na miejscu.

Wacław Kostecki, m.in. założyciel Szkoły Jazdy Subaru, odniósł bardzo ciężkie obrażenia i mimo upływu wielu tygodni jego stan związany z obrażeniami mózgu jest nadal bardzo zły.

Z apelem o pomoc finansową, niezbędną do walki o życie i zdrowie Wacka zwróciła się na swoim profilu FB jego córka Sonia. Poniżej kopiujemy tekst jej prośby, przyłączając się do niej...

redakcja iAuto

PROSZĘ O POMOC!

Mój tata Wacław Kostecki, założyciel Szkoły Jazdy Subaru (SJS), 8 października był pasażerem helikoptera, który podczas trwania Rajdu Liepaji spadł na ziemię.

Trafił do szpitala na Łotwie w stanie śpiączki GsC 4-5, zaintubowany. Po przyjęciu tomografia wykazała liczne obrażenia wewnętrzne oraz uszkodzenie mózgu. Usłyszałam, że tata już nigdy nie będzie tym, kim był.

25 października udało nam się przetransportować Tatę do szpitala w Krakowie, gdzie przeszedł operację usunięcia wodniaka. Obrażenia wewnętrzne goiły się, jednak dalej pozostawał w śpiączce. Mózg ludzki jest niezbadany, nie wiadomo

jak rozległe są uszkodzenia i jak bardzo to na niego wpłynie.

20 listopada przenieśliśmy go do Polskiego Centrum Rehabilitacji funkcjonalnej VOTUM, gdzie przy intensywnej terapii są szanse na wybudzenie go ze śpiączki, jednak koszt kliniki to aż 26 900 zł miesięcznie, do których dochodzą dodatkowe koszty leczenia, co daje miesięcznie kwotę 30 000 złotych.

Dlatego proszę o pomoc. Chcę zapewnić mojemu Tacie to, co on zapewniał mi przez lata - warunki do walki. Chcę, żeby mógł wsiąść do auta i przejechać jeszcze Nurburgring. Chcę, żeby mógł robić to, co kochał. Chcę z nim jeszcze kiedyś móc porozmawiać...

Proszę Was o każdą możliwą wpłatę, proszę żebyście walczyli ze mną..

Wpłaty można dokonywać na konto założone przez fundację Votum:

Nr konta:

32 1500 1067 1210 6008 3182 0000

Tytuł przelewu: dla Wacława Kosteckiego na leczenie rehabilitacji

(wyłącznie kwoty z dopiskiem kwalifikowane będą na rzecz beneficjenta!)

Fundacja VOTUM

ul.Wyścigowa 56i

53-012 Wrocław

KRS 0000272272

Sonia Kostecka

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.

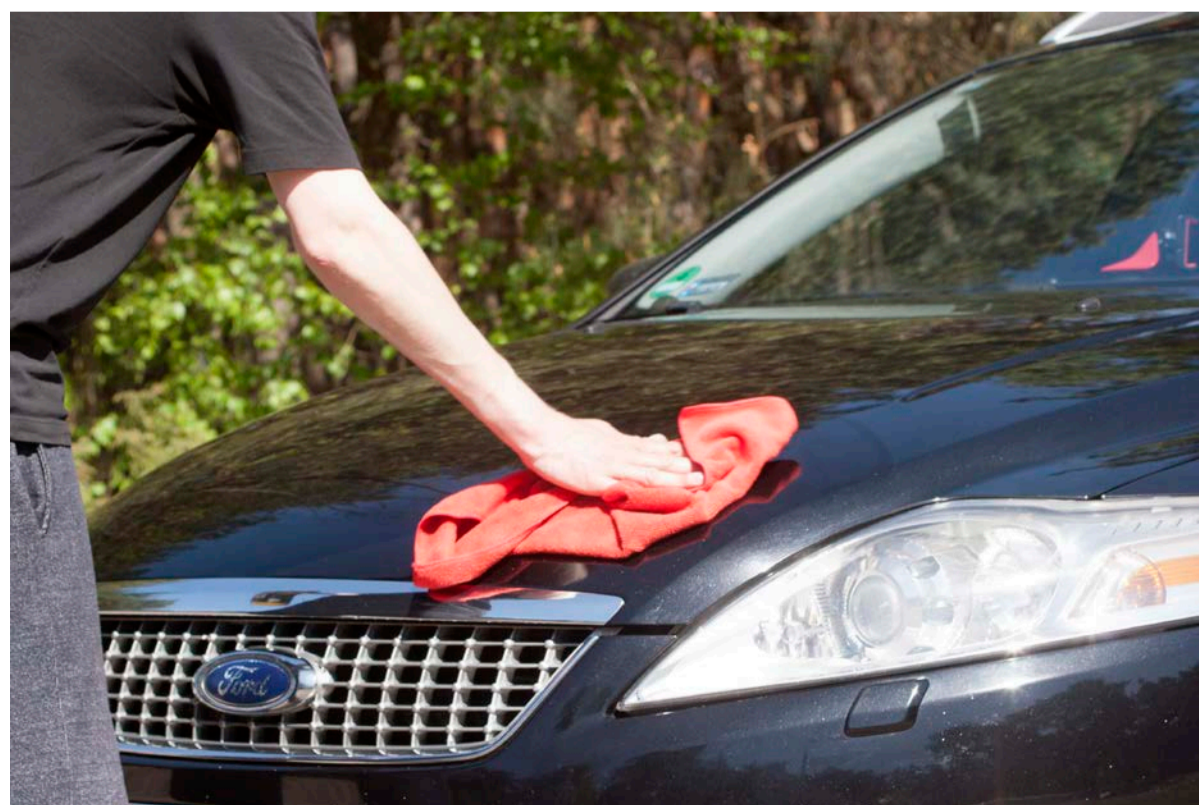
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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.

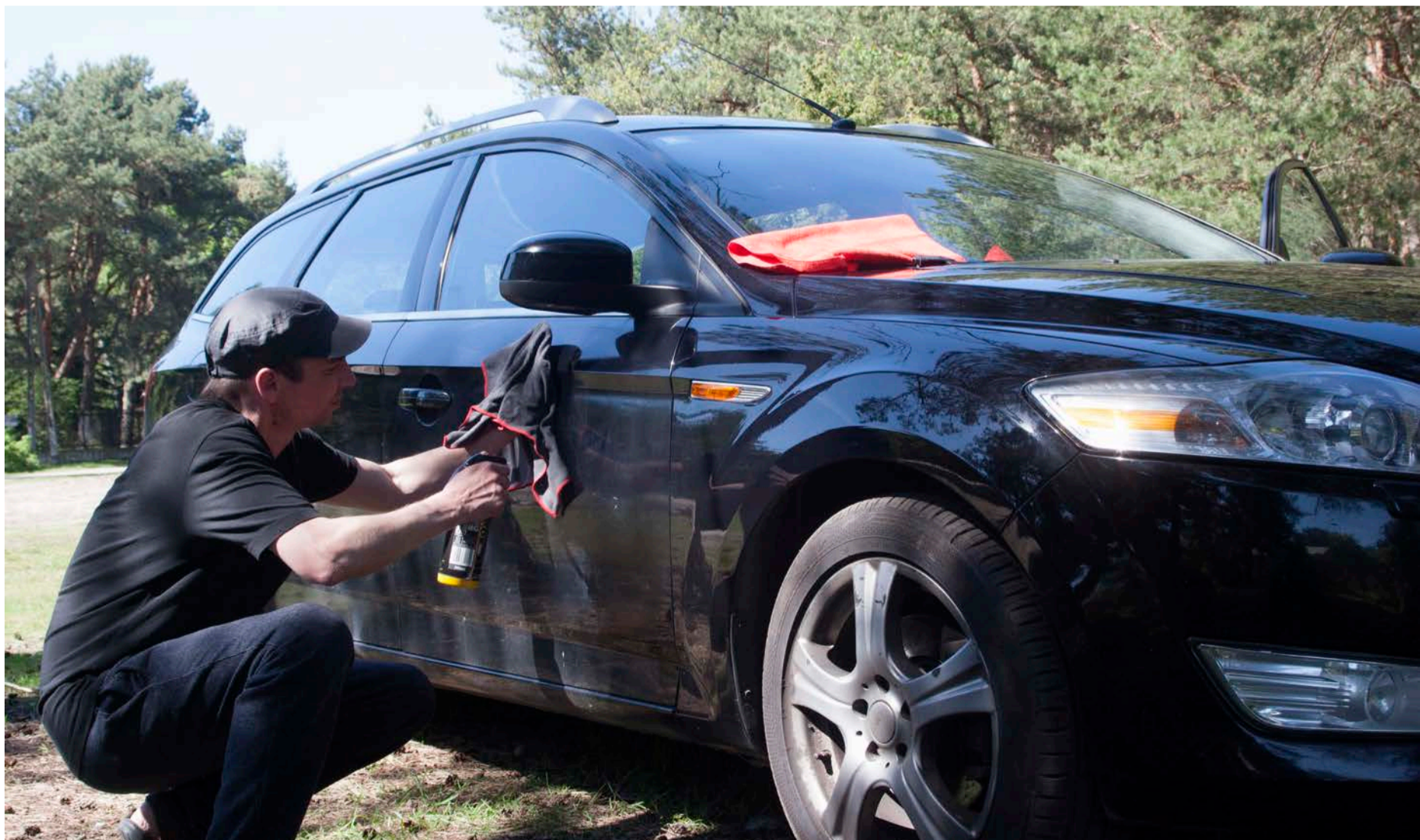
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i 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 ładu dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmalki 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. ■



ODSZEDŁ STANISŁAW SZELICHOWSKI

27 grudnia w wieku 87 lat zmarł w Warszawie red. Stanisław Szelichowski – nestor polskiego dziennikarstwa motoryzacyjnego i wychowawca wielu dziennikarskich pokoleń.

Urodził się 3 czerwca 1930 r. w Krakowie. Był absolwentem Wydziału Samochodowego Politechniki Warszawskiej. W połowie lat pięćdziesiątych XX wieku podjął pracę w redakcji tygodnika „Motor” i przez długie lata był nie tylko czołowym publicystą tego najślawniejszego w powojennym półwieczu czasopisma motoryzacyjnego, ale również zastępcą redaktora naczelnego.

Działał także w Polskim Związku Motorowym – w latach 1979-1987 był jego sekretarzem generalnym. W ostatnim czasie był członkiem zespołu do spraw wyróżnień i odznaczeń ZG PZM. Pełnił odpowiedzialne funkcje w organizacjach międzynarodowych. Jako współtwórca polskiego kartingu zasiadał m.in. w Międzynarodowej Komisji Kartingowej CIK (przez kilka kadencji jako jej wiceprzewodniczący). Reprezentował PZM w Międzynarodowej Komisji Sportowej FISA. Wielokrotnie był wyznaczany na obserwatora najważniejszych światowych rajdów (m.in. Rajdu Monte Carlo 1985 oraz Rajdu Wybrzeża Kości Słoniowej). W latach sześćdziesiątych był członkiem zarządu i przewodniczącym Komisji Propagandy ówczesnego Automobilklubu Warszawskiego. W Automobilklubie Polski przewodniczył zespołowi historycznemu, a w zespole redakcyjnym monumentalnej monografii stulecia A.P. był zastępcą przewodniczącego. Przez wiele lat działał także w Komisji Seniorów A.P. W Auto Klubie Dziennikarzy Polskich przez parę kadencji zasiadał



w zarządzie, a ostatnio w komisji rewizyjnej tego stowarzyszenia.

Od lat dziewięćdziesiątych pracował w wydawnictwie AUTO Technika Motoryzacyjna publikując swe artykuły w magazynie Transport Technika Motoryzacyjna. Jednocześnie pracował nad ważnymi w polskiej literaturze motoryzacyjnej książkami; wydał m.in. „Sto lat polskiej motoryzacji” oraz „120 lat sportu samochodowego w Polsce” i „Polacy w rajdach i wyścigach samochodowych” (dwie ostatnie wspólnie z Robertem Muchą). Za pierwszą z tych książek otrzymał prestiżową nagrodę im. Nicolas-Josepha Cugnota, przyznaną w 2004 r. przez Stowarzyszenie Historyków Motoryzacji z siedzibą w Bostonie (USA) za najlepszą książkę nie-anglojęzyczną.

Pogrzeb red. Stanisława Szelichowskiego odbył się w czwartek 4 stycznia 2019 na stołecznym Cmentarzu Powązkowskim.

ODSZEDŁ DARIUSZ DOBOSZ

W dniu 29.12.2017 w wieku 55 lat po ciężkiej chorobie odszedł Darek Dobosz, wszechstronny dziennikarz motoryzacyjny, wybitny znawca tematyki motocyklowej.

Debiutował w 1992 r. na łamach ówczesnego tygodnika Auto Motor Sport. Najpierw pisał o modelarstwie samochodowym i motocyklowym, potem o jednośladach, by wreszcie zająć się szeroko pojętą tematyką motoryzacyjną. W latach 1994–96 był etatowym pracownikiem tego czasopisma.

W latach 1993–1994 współtworzył miesięcznik Motocykl – pierwszy po II wojnie światowej polski periodyk motocyklowy – jako członek stałego składu redakcji. Po zmianie wydawcy kontynuował współpracę z tym czasopismem od 1996 do 1998 r.

W latach 1996–1999 pracował na stałe w miesięczniku Auto Sukces.

Najdłuższy etap motocyklowej aktywności publicystycznej Darka Dobosza był związany z miesięcznikiem Świat Motocykli – w skład jego zespołu wchodził od 1994 r. aż do śmierci.

Od 2008 r. był stałym współpracownikiem Gazety Wyborczej (m.in. dodatki lokalne i tematyczne, dział Gospodarka).

Współpracował z telewizjami TVP i TVN/TVN Turbo, dla której m.in. w latach 2000–2003 realizował program Automaniak.

Zajmował się obsługą prasową zespołów rajdowych JVC Mobil 1 (2000–2001) i Fiat Auto Poland (2001) oraz wyścigowego Pucharu Alfa Romeo (2002–2003).

W latach 2006–2007 przygotowywał prezentacje wprowadzanych na polski rynek nowych modeli samochodów.

W czasie swojej 25-letniej kariery dziennikar-



skiej publikował w wielu polskich czasopismach motoryzacyjnych. Były to m.in. (w kolejności chronologicznej): Auto Moto, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, Moto Magazyn, Samochody Specjalne, AMS, Auto Technika Motoryzacyjna, Auto Bazar, Motor, Auto+, Katalog Samochody Świata, Wysokie Obroty, Rzeczoznawca Samochodowy, Truck Serwis, KM/H 24, Moto Express, Auto Gratka, Auto Moto Technika. Dla Wydawnictw Komunikacji i Łączności opiniował książki o tematyce motocyklowej i weryfikował merytorycznie ich tłumaczenia.

W latach 2004–2007 redagował portal internetowy www.zakret.pl i współpracował z portalem Moto Fakty, a ostatnio – z portalami Moto.pl, Motogen.pl i Onet.pl.

Od 2004 r. był członkiem Stowarzyszenia Dziennikarzy RP.

Zimowa czystość (sumienia)

ANDRZEJ DĄBROWSKI

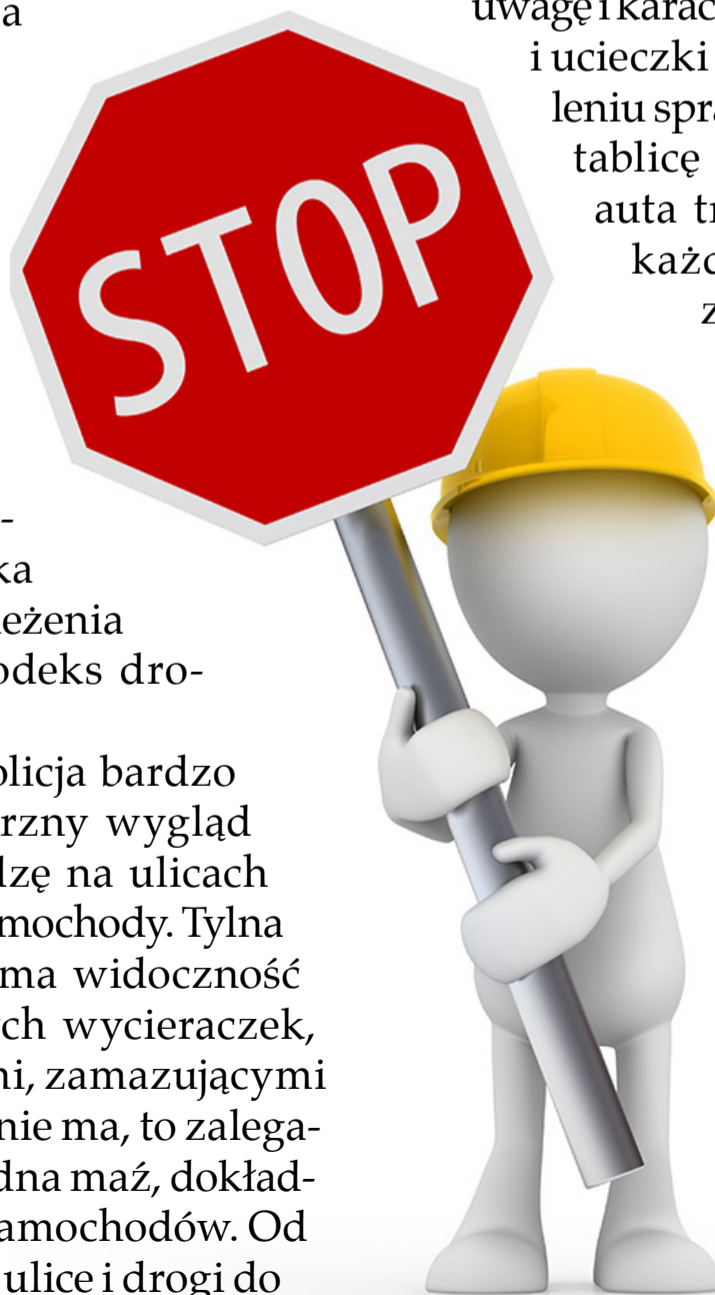
Kiedy mamy śnieżną zimę, właściciele samochodów parkujących „pod chmurką” – a takich są setki tysięcy – mają kłopot z częstym odśnieżaniem pojazdu. Choćby z tego powodu nie lubię zimy. Przepisy wyraźnie mówią, że przed wyruszeniem na ulicę należy auto oczyścić ze śniegu. Nie tylko szyby, ale z wszystkich powierzchni pojazdu (maska, dach, bagażnik).

Jeśli pozostawilibyśmy na samochodzie sypki śnieg, podczas jazdy z większą prędkością, byłby zwiwiany na auta jadące za nami. Twarda i zlodowaciała warstwa śniegu na dachu, podczas jazdy może przesunąć się podczas hamowania na przednią szybę pojazdu, bądź uderzyć w innego użytkownika drogi. Do dokładnego odśnieżenia samochodu zmusza też kodeks drogowy (art. 66 ust. 1 i 5).

Mam też wrażenie, że policja bardzo rzadko reaguje na zewnętrzny wygląd pojazdów. Zbyt często widzę na ulicach Warszawy nieodśnieżone samochody. Tylne szyby w błotku, przednia ma widoczność tylko w zasięgu pracujących wycieraczek, jakże często z niesprawnymi, zamazującymi szybę piórkami. Jak śniegu nie ma, to zalegająca nawierzchnię dróg brudna maź, dokładnie osiada na nadwoziach samochodów. Od dawna wiadomo, że polskie ulice i drogi do czystych nie należą. Utrzymanie w czystości auta w okresie jesienno-zimo-

wym jest praktycznie nierealne. Samoobsługowych myjni nie brakuje. Ale myć zimą samochód trzy razy w tygodniu? To kosztuje. Lakier też nie byłby tym zachwycony. Osobiście nie ganę właścicieli brudnych pojazdów. Do jednego mam zastrzeżenie. To brudne, kompletnie nieczytelne tablice rejestracyjne! Na taki stan tablic i tylnych lamp samochodów policja powinna zwracać uwagę i karać. W razie spowodowania wypadku i ucieczki kierowcy, będą trudności w ustaleniu sprawcy. Żeby przemyć wodą brudną tablicę rejestracyjną i punkty świetlne auta trzeba poświęcić trzy minuty na każdej stacji paliw. Kilka dni temu zrobiłem to zdjęcie...

Jednak coś tknęło właściciela. Stwierdził, że w lusterku wstecznym nie widzi, czy przypadkiem nie jedzie z tyłu policja. Wyskrobał więc na sucho (jak miemam) „prostokąt wąskiej widoczności”. Ludzie, przecież za niedokładne odśnieżenie samochodu można dostać mandat od 50 do 500 zł. Zgodnie z tymi przepisami pojazd musi mieć czyste szyby, światła i tablicę rejestracyjną. Za poruszanie się po drogach z nieczytelnymi tablicami zapłacimy 100 złotych, a dodatkowo na nasze konto wpłyną 3 punkty karne. Ale mniejsza o estetykę. Tu chodzi o wspólne bezpieczeństwo! ■



Wydarzenia i rocznice: styczeń 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Dramatyczne Boże Narodzenie

Nie od dzisiaj wiadomo, że media (prasa, radio, telewizja czy internet) potrafią nieźle namieszać – nie tylko informują, ale bardzo często wpływają – w sposób bardziej lub mniej zamierzony na losy pojedynczych ludzi, jak i całych społeczeństw i narodów. Bardzo boleśnie przekonali się o tym mieszkańcy niewielkiego miasteczka Times Beach w amerykańskim stanie Missouri, chociaż w tym przypadku nie do końca redakcja gazety przyczyniła się do ich poważnych kłopotów.

Times Beach powstało w 1925 roku, a swą nazwę wzięło od The St. Louis Times, lokalnej gazety, której właściciele wpadli na niezwykle pomysł promocyjno-marketingowy. Otóż, wykupując półroczną prenumeratę tego tytułu oraz wpłacając dodatkowo 67,5 dolarów stawało

się właścicielem niewielkiej działki budowlanej (20 x 100 stóp, czyli ok. 6 x 30 metrów) wzdłuż rzeki Merimac. Miasteczko nie stało się modnym i bardzo atrakcyjnym adresem, jak planowano w redakcji The St. Louis Times. Mimo tego, zamieszkało w nim około 2000 osób zaliczanych do klasy średniej, a jednym z (chyba niewielu) atutów było sąsiedztwo autostrady, równoległej do słynnej drogi Route 66.

Niestety, miasteczko nigdy nie było szczególnie bogate i władz nie było stać na utwardzenie dróg. W rezultacie przez całe dekady mieszkańcy borykali się z problemem kurzu i pyłu wzniesanego w powietrze przez samochody i wiatr. W 1972 lokalne władze wpadły na absolutnie zdumiewający sposób rozwiązania tego kłopotu. Zapłacono miejscowej firmie Russel Bliss, zaj- ➔➔

YOU MUST ACT NOW—OR NEVER

The THIRD and LAST Section of Lots Now THROWN OPEN

at the

ST. LOUIS TIMES New Summer Resort

TIMES BEACH

On the Meramec

The Second Section of Building Lots Sold More Quickly Than the First

Several Hundred Very Choice Locations on This Section

BE QUICK!

Experience Shows That These Won't Last Long
Subscribe to THE ST. LOUIS TIMES and Select Your Lot Today

\$67.50

per lot

\$10.00 down

\$2.50 monthly

IT TAKES 5 MINUTES TO OWN A LOT

Make Up Your Mind Before This Last Allotment Is All Sold Out

Follow the Arrows to TIMES BEACH



The Community Lodge

THE TIMES doesn't want anyone to be disappointed. That is why you are urged to come to The Times Office, or fill in and mail the coupon on this page, immediately, before this third section is sold out.



The Property Office



One of the Bathhouses



The Picturesque Meramec

TIMES BEACH
A Tremendous Success!

The splendid location, the ideal surroundings, the fine roads, the ease of purchase, all contribute to the success of this greatest of all summer resort real estate enterprises.

A Marvellous Future Predicted for This New Summer Resort

Buy one lot to five lots now. Build your bungalow or cottage, or merely hold your lots as an investment. At the extremely low price, \$67.50 per lot, you are buying in on the ground floor. Summer resort real estate is a proven gold mine.



The Beach at Times Beach

Unusual Attractions TIMES BEACH

A superbly beautiful location, ideally suited for a summer resort.

A mile of river beach, and safe play place for the kiddies.

Excellent swimming, safe wading for the youngsters, boating and fishing.

A beach front park is reserved for use of property owners exclusively.

This entire section of property along the river front has been and is continuously increasing in value.

Times Beach is little over an hour's run from St. Louis on good roads.

Community Lodge now built and furnished. Membership free to property owners.

How to Get to Times Beach

BY RAILROAD: The Franx Daily, 6:15 A. M., Sunday 9:15 A. M. and 3:30 A. M., Saturday, 8:30 A. M., 1:30 P. M. and 4 P. M.

BY BUS: Leaving Franx, Barr corner, 9:30 A. M., 12 M. and 4:30 P. M.

BY AUTO: Meramec Road to Manchester, turn left through Yal by Park along Arroyo road to Yalax Bridge.

COUPON

Name _____

Address _____

City _____

State _____

Zip _____

Phone _____

Send me _____

mująca się wywozem śmieci, by spryskała drogi użytym olejem, który miał teoretycznie „przykleić” pył do ziemi (6 centów za galon)! Firma wykonała zlecenie... tylko, że rok wcześniej koncern chemiczny zapłacił jej za utylizację kilku cystern szkodliwych odpadów. Russel Bliss wymieszała więc te odpady, które okazały się rakotwórczymi związkami heksachlorofenu skażonymi dioksynami ze użytym olejem silnikowym i taką mieszaniną zrosiła drogi Times Beach...



wiciele federalnej Agencji Ochrony Środowiska (EPA) pobrali próbki gleby. Wyniki okazały się wstrząsające. Poziomy dioksyn – najsilniejszego czynnika wywołującego raka, a stworzonego przez człowieka – okazały się tak wysokie, że 23 grudnia 1982 roku Departament Zdrowia stanu Missouri oraz

federalna Centrala ds. Kontroli Chorób (CDC) poinformowały mieszkańców Times Beach, że będą oni ewakuowani, a zabudowania zniszczone. Do lutego 1983 roku władze wydały 36



Początkowo, miejscowe dzieci były zachwycone ślizgawką na purpurowej mazi. Pierwszy niepokój wzbudziły konie, które wyjątkowo często padały mając codzienny, wielogodzinny kontakt z „nową nawierzchnią”. Zaczęło to dotyczyć także inne zwierzęta, wkrótce zaczęli chorować także ludzie. W końcu, w 1979 roku przedsta-

milionów dolarów na wykupienie domów w mieście, które oficjalnie zniknęło z map w 1985 roku. Łącznie akcja utylizacji 256 tysięcy ton skażonej ziemi kosztowała podatników 250 milionów dolarów. W 1999 roku teren byłego miasteczka Times Beach został ponownie udostępniony jako Park Stanowy Route 66.





Skarb z garażu

2 stycznia 2009 roku w brytyjskich mediach pojawiła się informacja, że w garażu zmarłego dwa lata wcześniej lekarza odkryto unikalny, przedwojenny egzemplarz Bugatti Type 57SC Atalante (Atlantic). Samochód był w idealnym stanie i miesiąc później nowi właściciele wystawili go na aukcji w Paryżu uzyskując za niego aż 4,4 mln dolarów! A był to rzeczywiście unikat, gdyż wyprodukowano zaledwie 17 egzemplarzy Type 57SC Atalante. Pierwszym właścicielem tego czarnego, dwumiejscowego auta był Francis Richard Henry Penn Curzon, piąty hrabia Howe – brytyjski arystokrata, oficer marynarki, członek parlamentu oraz współzałożyciel (i pierwszy prezes) British Racing Driver's Club, a także kierowca wyścigowy. W 1955 roku samochód trafił w ręce ortopedy Harolda Carra, który przez pół wieku praktycznie nim nie jeździł. W każdym razie podczas aukcji w 2009 roku miał na liczniku zaledwie 42 300 kilometrów przebiegu...

Gdy w 1937 roku zbudowano samochód hrabiego Curzona przeciętne ówczesne

auta rozwijały prędkość ok. 80 km/godz. Natomiast Bugatti 57S Atalante bez problemu mógł pojechać dwa razy szybciej. Ale też samochody produkowane przez Ettore Bugatti'ego słynęły ze swej niezwykle wysokiej jakości, komfortu oraz sportowych parametrów. I, oczywiście, były bardzo drogie. Firma podupadła w 1947 roku po śmierci założyciela i kilka razy zmieniała swego właściciela. Obecnie, od 1998 roku właścicielem marki jest Volkswagen. ■



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