

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 102, 11 stycznia 2018



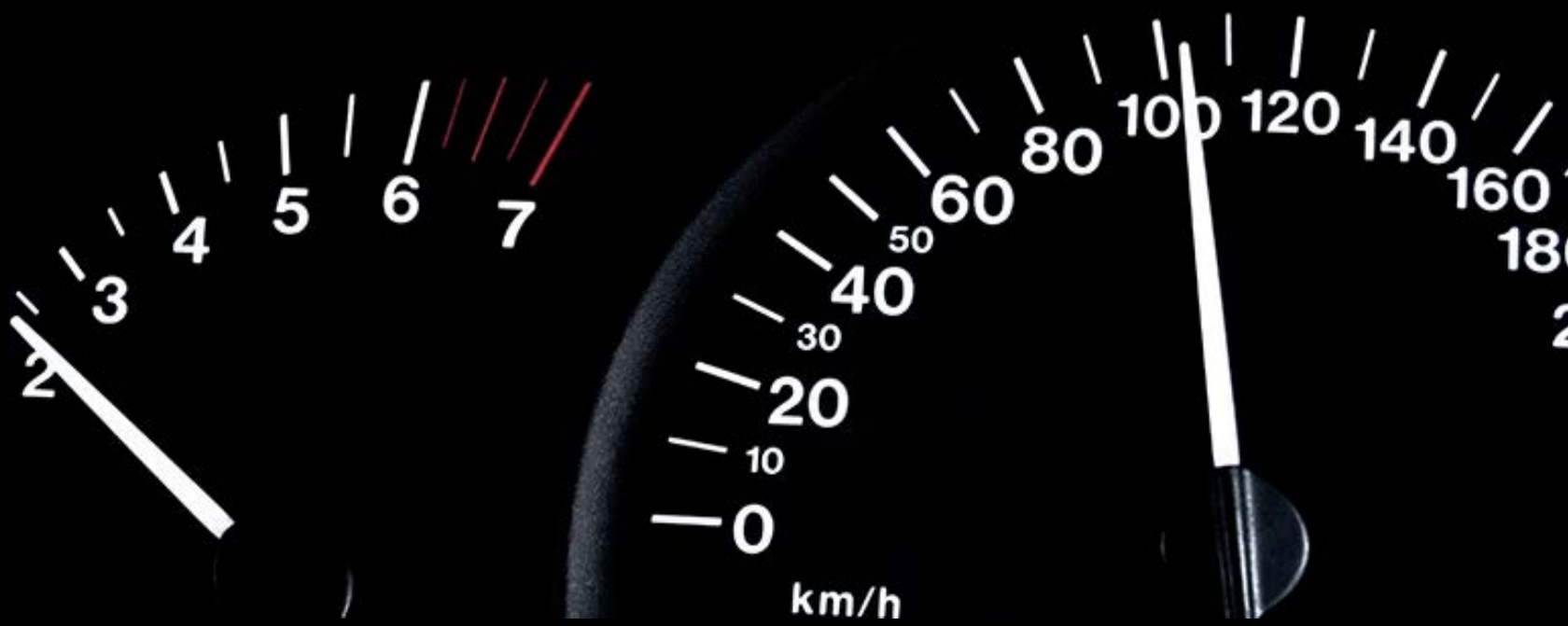
Jeździ po polskich drogach około osiemnastu milionów samochodów osobowych. Ponad połowa, to auta leciwe, kilkunastoletnie, nie zawsze w idealnym stanie, ale sprawne, przechodzą obowiązkowe badania techniczne. Oczywiście, można spotkać na drodze samochód z niesprawnymi hamulcami, oponami bez bieżnika lub rozjechaną zbieżnością, ale to wcale nie jest takie częste. Większość posiadaczy samochodów stara się o nie dbać w dobrze pojętym własnym interesie. I wcale nie o mandat tu chodzi, a o bezpieczeństwo własne i przewożonych osób.

Co rok krajowy park samochodowy rośnie o trzysta, czterysta, w ubiegłym roku o pół miliona nowych aut. Więcej na ten temat corocznego raportu SAMAR w opracowaniu Macieja Rzońcy (str. 21). Do tego należy doliczyć niemal dwa razy więcej samochodów używanych, sprowadzonych przez firmy i osoby prywatne. Z sygnalizowanych danych statystycznych wynika, że bardziej zaawansowane systemy wspierające kierowcę, standardowe w nowych, również tych najtańszych, autach dla większości polskich kierowców są opowieściami o żela-

znym wilku. Wiedzą, że w nowych samochodach są np. sygnalizatory martwego pola, kamery cofania, doświetlanie zakrętów, sygnalizatory zmiany pasa ruchu, awaryjnego hamowania czy utrzymywania bezpiecznej odległości od pojazdu poprzedzającego. Ale w samochodach dziesięcioletnich i starszych takich gadżetów nie ma. Kierowca musi sam się orientować, czy w martwym polu jest jakiś inny pojazd i czy zmiana pasa jest bezpieczna. Kierowcy starszych samochodów mają trudniej. Automaty nie zastąpią ich uwagi i skupienia, nie będą alarmowały, gdy zbyt szybko będą się zbliżali do jadącego przed nimi auta. Warto czasem - miałem właśnie taką przyjemność - przesiąść się na kilka dni do samochodu, który ma silnik, kierownicę, manualną skrzynię i... nic więcej. Do auta, w którym lusterka trzeba ustawić ręcznie, a hamulce działają tak, jak działały 20 lat temu, a wycieraczki i światła trzeba samodzielnie włączyć. I wyłączyć, bo inaczej akumulator padnie...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazd**

**Niby mały, a duży - str. 4**



**Historia**

**Dakar – kartka z historii - str. 10**



**Kalejdoskop**

**Kolem světa Žigulem - str. 14**

**Skoda, Toyota, VW - str. 21**



**Wydarzenia**

**Żegnamy przyjaciół- str. 22**

**Babskie gadanie**

**Noworoczne postanowienia - str. 28**

**Kalendarium**

**Kalendarium M. Rzońcy - str. 29**



# Niby mały, a duży

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Nie da się go włożyć do katalogu małych aut (segment B), bo za duży, na segment C jest za mały. Może dlatego odniosłem wrażenie, że ten samochód jest szyty na moją miarę.



KIA Rio

**N**arodził się w końcu ubiegłego wieku, w Polsce pojawił się już w tym tysiącleciu. Nie powalał urodą, ni to kombi, ni to hatchback dość szybko jednak zdobył uznanie, jako porządnie zaprojektowany i zrobiony

samochód. To nie było takie proste, samochody koreańskich producentów wciąż jeszcze nie miały najlepszej opinii, do tego ich wiarygodność mocno nadszarpał niechlubny koniec mariażu Daewoo z FSO.



Pierwszą generację Kii Rio zaprezentowano w wersji kombi w 1999 roku. Od 2002 roku dostępny był także sedan, natomiast w 2003 roku Rio przeszło pierwszą, poważną modernizację. Zaporowe cło sprawiało, że w latach 1999-2004 dostępna była tylko jedna wersja samochodu. Wyposażenie było dość skromne obejmowało m.in. wspomaganie kierownicy

i poduszkę powietrzną kierowcy i elektryczne szyby przednie. W kolejnych latach Rio wzbogacono o klimatyzację, system ABS czy poduszkę powietrzną pasażera. Obecnie Rio to dwa całkowicie oddzielne i niespokrewnione ze sobą modele: wersja na rynek azjatycki, rosyjski i ukraiński występuje pod nazwą Rio, bądź K2 oraz 3 lub 5-drzwiowy hatchback i 4-drzwiowy →→





sedan Rio bądź Pride przeznaczona na rynki Ameryki Północnej, Europy i Australii. W Polsce dostępne są trzy wersje wyposażenia M, L i XL, najsensowniejsza wydaje się ta pośrednia. Po zamówieniu silnika benzynowego 1.4 DOHC 6MT 100 KM i doposażeniu w przydatny Pakiet Aktywnego Wspomagania Jazdy oraz Kia Navi System cena auta wzrośnie z 48 tys. (M ze słabszym silnikiem 1,25) do 63 tysięcy złotych. Silnik Diesla oznacza wzrost ceny o kolejne 6 tysięcy złotych. Jak na auto segmentu „B” tanio nie jest,



jak na takie z segmentu „C” cena jest atrakcyjna. A przecież za podane kwoty klient otrzymuje bogato wyposażony, dość obszerny i atrakcyjny samochód. Do tego naprawdę niebrzydki. Od dobrej dekady projektanci zatrudnieni przez Kię robią dobrą robotę. Samochody tej marki trzymają w miarę jednolity styl i urodą często wyprzedzają konkurencję. Nawet jeśli komuś się samochód tej marki nie podoba, to nie może zarzucić braku charakteru czy stylistyczną niedoróbkę. Charakterystyczny dla marki wlot powietrza, kompaktowa sylwetka, zderzaki, tylne lampy (zwłaszcza z diodami) robią bardzo dobre wrażenie. Rio można zamówić w jednym z ośmiu kolorów; zdziwiłem się że konfigurator na stronie producenta wskazuje, że za każdy lakier trzeba dopłacić – za czystą biel 900 zł, za pozostałe 1900 zł.



Wnętrze jest przestronne, funkcjonalne i... miłe. Rosły mężczyzna, czy drobna niewiasta czują się w Rio dobrze, panu miejsca nie brakuje, pani nie gubi się w przestrzeni. Producent skutecznie zadbał, aby w samochodzie z niższej półki poczuć się jak... no, może nie w premium, ale w znacznie droższym i większym. Niby drobiazg – klamki drzwi kierowcy i pasażera robią wrażenie podgrzewanych. A może rzeczywiście są, nie doczytałem w instrukcji. Takich drobnych ułatwień jest cały szereg; niby we wszystkich współczesnych samochodach lekkie dotknięcie dźwigni kierunkowskazów powoduje trzykrotne sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy – bardzo przydatne na rondach. Doświetlanie zakrętów po lekkim skróceniu kierownicy – nic nadzwyczajnego, a bardzo ułatwia manewrowanie. →→

Wskaźniki czytelne, warto poświęcić chwilę, aby rozpoznać jakie informacje mają być wyświetlane i jak je zmieniać za pomocą przycisków na kierownicy. Podoba mi się system sterowania multimediami, dotykowy ekran działa bezbłędnie, sterowanie z poziomu kierownicy lub przyciskami również. Menu jest przejrzyste i przyjazne. Oczywiście radio, bluetooth, nawigacja...



Wygodne, dobrze wyprofilowane fotele z odpowiednio dużym zakresem regulacji umożliwiają każdemu znalezienie optymalnej pozycji za kierownicą. Z tyłu sporo miejsca, chociaż na dłuższe podróże rosłe osoby powinny zająć fotel przedni. Zaskakująco sporo miejsca w bagażniku, który, oczywiście, można znacznie powiększyć składając oparcia tylnych foteli.

Rio prowadzi się pewnie, jest zwrotne i dość odporne na nierówności jezdni. Dość sztywne zawieszenie zapewnia stabilną jazdę na zakrętach, bez uszczerbku dla komfortu. Każdy z oferowanych silników zapewnia co najmniej wystarczającą dynamikę przy umiarkowanym apetycie na paliwo. Najoszczędniejszy jest, oczywiście, Diesel, ale i z silnikami benzynowymi można podróżować za 5 litrów na każde 100 kilometrów. Pomaga w tym czytelny wskaźnik chwilowego i średniego zużycia paliwa i – w mieście – dobrze działający system „stop&go”. Rzecz jasna, autostradowe





prędkości powodują, że zużycie paliwa nieco wzrasta. O silnikach i współpracujących z nimi skrzyniami przekładniowymi w zasadzie nie ma co pisać. Działa wszystko bez zarzutu, nie absor-

bując uwagi kierowcy. Zarówno manualna, jak i automatyczna skrzynia są zestopniowane w taki sposób, aby w warunkach miejskich zapewnić odpowiednią dynamikę, natomiast w warunkach szosowych

jechać zwawo i ekonomicznie. A i z wyprzedzaniem nie ma żadnych problemów.

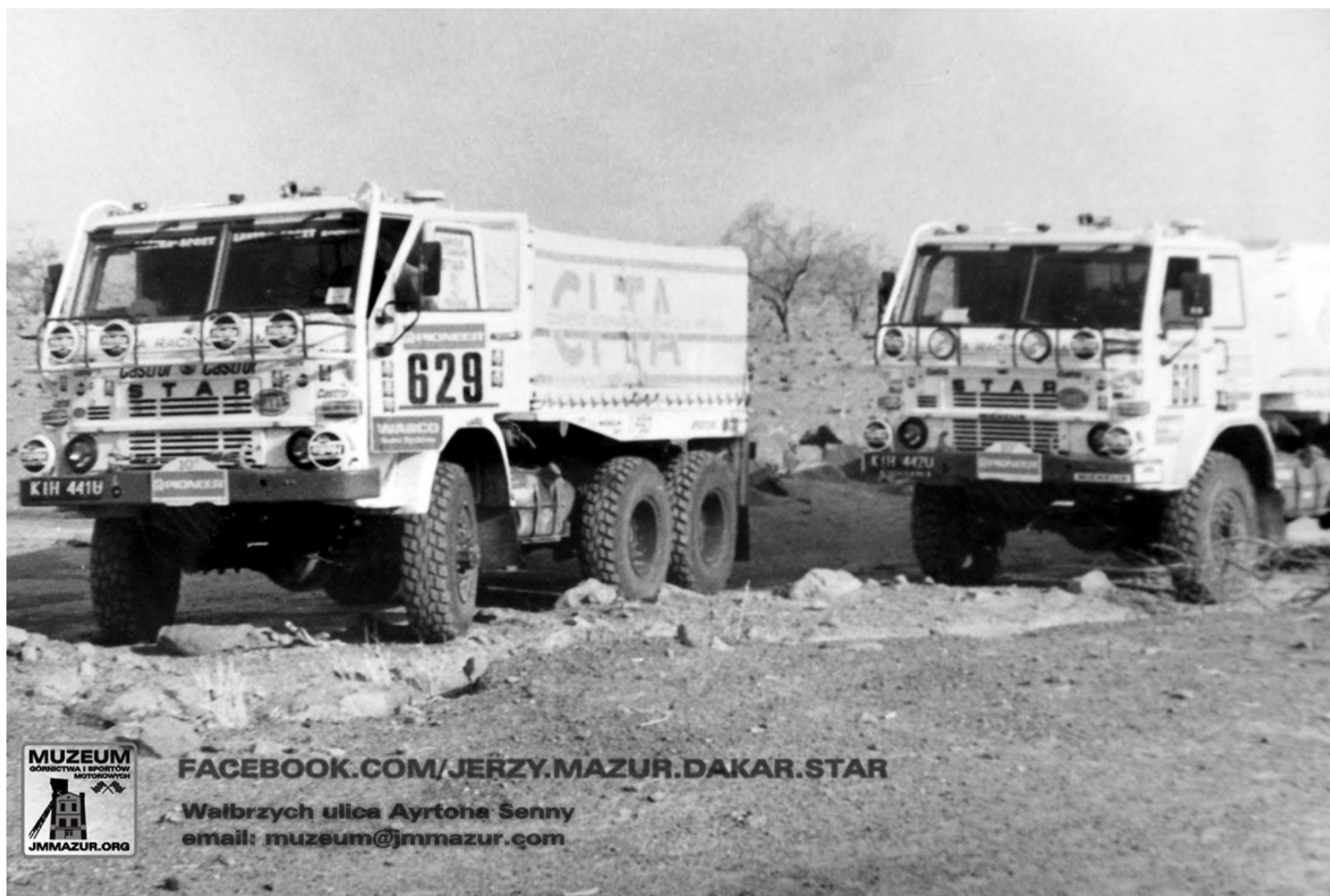


Kia Rio należy do tej grupy samochodów, które po zakończeniu redakcyjnych testów z żalem odprowadzałem do parku prasowego. W czasie tygodniowych jazd polubiłem to auto...

# Dakar - kartka z historii

OPR: RAJMUND G. BINISZEWSKI  
ZDJĘCIA: ARCHIWUM J. MAZURA, SERWIS PRASOWY

W 1988 r rozegrano 10. Rajd Paryż-Algier-Dakar. Wtedy był to najdłuższy z dotychczas rozegranych rajdów. Zawodnicy mieli o przejechania ponad 12 800 km, z czego 6 605 km stanowiły odcinki specjalne.

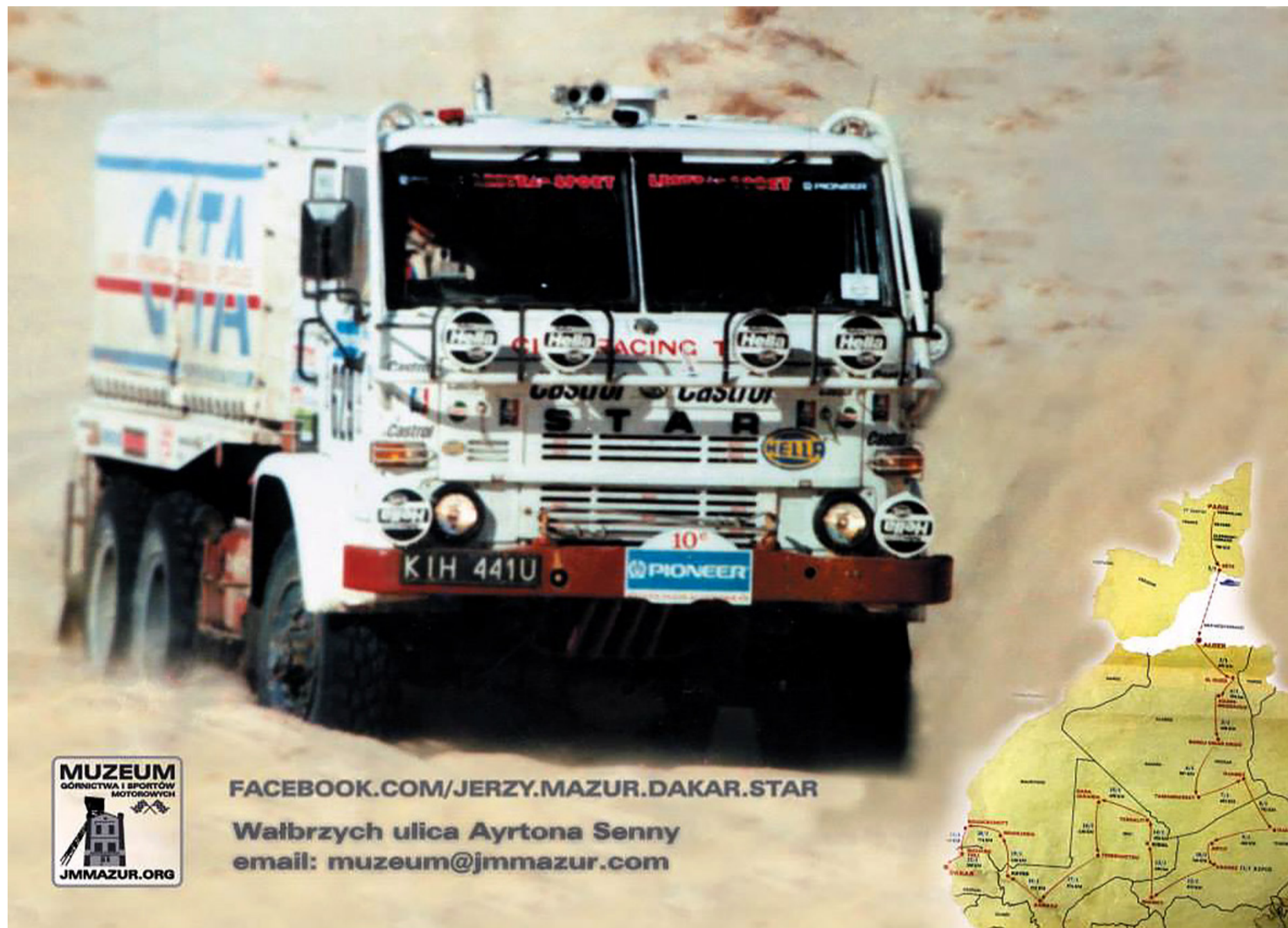


[FACEBOOK.COM/JERZY.MAZUR.DAKAR.STAR](https://www.facebook.com/jerzy.mazur.dakar.star)

Wałbrzych ulica Ayrtona Senny  
email: [muzeum@jmmazur.com](mailto:muzeum@jmmazur.com)

W jubileuszowym rajdzie na starcie stawiała się rekordowa liczba uczestników, aż 603 załogi (ten rekord nie został pobity to dzisiaj), wśród nich 4. załogi z Polski.

Końcówka lat 80-tych ubiegłego stulecia, to był trudny okres dla Polski, zarówno politycznie jak i gospodarczo. A mimo to dyrekcja Jelczańskich Zakładów Samochodowych, podjęła



decyzję o wystawieniu 2 załóg do tego arcytrudnego rajdu. Pierwszy raz nasi zawodnicy dwoma Jelczami S-442 wystartowali w 1987 r. Były to seryjne ciężarówki, ich jedynymi modyfikacjami było przystosowanie do wymogów regulaminowych. Polskie załogi nie miały żadnego wsparcia serwisowego, więc na pacy znalazł się magazyn części zamiennych i mobilny warsztat naprawczy. Po Prologu obie załogi kla-

syfikowały się w pierwszej dziesiątce. Niestety to był koniec dobrych wiadomości. Przeciążone ciężarówki zaczęły mieć problemy techniczne. W efekcie na czwartym etapie obie załogi wycofały się z rywalizacji.

W następnym roku tropem Jelcza poszły zakłady w Starachowicach. Jeżeli Kamazy, Tatry, czy Liazy mogą rywalizować na pustyni, to my też. Nie wiadomo jaką wiedzę miały osoby decydujące o starcie w tak wymagającym rajdzie, można się domyślać, że znikomą. Ale na pewno byli przekonani, że nasze ciężarówki są równie dobre, a może nawet lepsze, niż czechosłowackie albo radzieckie. I tak oto w 10. rajdzie wystartowały dwa Jelcze S442 i dwa Stary 266. Podobnie jak w poprzednim roku, nasi zawodnicy jechali seryjnymi samochodami bez zaplecza serwisowego. A zatem wożenie części zamiennych i dokonywanie wszelki napraw spoczywało na zawodnikach. Można powiedzieć, że ten rajd był w pewnym sensie sukcesem. Obydwie →→





załogi jadące Starami dojechały do mety w Dakarze. Ze 109 ciężarówek, tylko 22. załogom udało się tego dokonać. Niestety tylko 14. zmieściło się w limicie spóźnień. Jerzy Mazur z Julianem Obrockim przyjechali na metę jako 15. załoga. Niewiele zabrakło do pełnego sukcesu.

Po tym wyczynie w Starachowickiej fabryce podjęto prace nad prototypową ciężarówką, która

w kolejnej edycji Rajdu Paryż – Dakar, znajdzie się wśród najlepszych. Tak powstały 3 egzemplarze samochodu o nazwie Unistar. Niestety Unistar nie mógł pokazać na co go stać. W 1989 roku organizator zmienił przepisy i nie dopuszczono do startu konstrukcji prototypowych. W wyniku dalszych przemian w kraju nikt już nie myślał, ani o startach rajdach, ani o rozwoju prototypowej konstrukcji.

### Happy End

Ta historia ma jednak (w miarę) szczęśliwe zakończenie. Jerzy Mazur utworzył Muzeum Górnictwa i Sportów Motorowych, a co ważniejsze z własnych środków zbudował replikę Stara 266 Turbo Rally z numerem 629, identycznego jakim dojechał 30. lat temu do Dakaru. Następnie na podstawie zdjęć, bo żadna dokumentacja techniczna nie przetrwała, zbudował replikę Ustar-a. Te dwa auta oraz wiele innych ciekawych eksponatów można podziwiać w prywatnym muzeum Jerzego Mazura w Wałbrzychu. ■





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



*ul. Jagielska 42e, Warszawa  
tel. recepcja: 885 90 70 70  
[www.powerfactory.waw.pl](http://www.powerfactory.waw.pl)*

### **SERWIS SAMOCHODOWY**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

### **MOTORSPORT**

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

**ul. Jagielska 42E Warszawa  
tel 885 90 70 70  
[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)  
[facebook.com/POWERFACTRY/](https://facebook.com/POWERFACTRY/)**

# Kolem świata Żigulem

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

W części drugiej uczestnicy opowiadają o podróży od Kirgistanu przez Syberię do Japoni.

## 24 maja

Policjanci są różni w Azji Środkowej, ale wszyscy lubią gotówkę w formie grzywny lub przynajmniej opłaty. Chcieli nas już karać za:

- reklamy na samochodzie i zagroda na dachu (Kirgistan)
- śmieszne, nic nie dostali;

- usterkę hamulca ręcznego (Kirgistan) - Policjant mocował się z Żigulem z zaciągniętym ręcznym, też bez powodzenia;

- światła włączone w dzień (Uzbekistan) - nic nie chcieliśmy dać, ale kiedy kontroler zbliżył się do pudła z dronem, dostał paczkę papierosów (wwóz dro-

nów do Uzbekistanu jest nielegalny, więc go przemyciliśmy),

- brak świateł w dzień (Kirgistan) – ok, to był nasz błąd. Negocjowaliśmy od oryginalnych 2000 somów do 800 (około 40 złotych). Zasady są niejasne, w niektórych regiony się świeci, w innych nie.



- nie zatrzymanie na stopie w punkcie kontrolnym (Tadżykistan) – jechaliśmy naprawdę wolno. Od pierwotnej groźby zabrania prawa jazdy doszło do 30 somów (około 2 złote),

- chcieli 5000 rubli (Kazachstan) – znowu nic nie dostali.

Policjanci czasami chcą pieniędzy za wypełnienie dokumentów lub tak po prostu, ale ponieważ nie są dobrymi negocjatorami nie dostają nic. Przed wyjazdem wszyscy radzili nam brać czeskie piwo lub papierosy na łapówki. To nie jest prawda. Największym powodzeniem u policjantów i żołnierzy cieszą się kromki chleba. W razie zagrożenia zaczynamy je jeść, kiedy policjant to zobaczy prosi o kilka kromek i puszcza nas wolno. Po degustacji uśmiechają się gorzko i żałują, że nie poprosili o piwo lub papierosy.

### 25 maja

Po kilku tygodniach w krajach Azji Środkowej znów jesteśmy na równinach rozległej Rosji, a jutro jedziemy do Nowosybirsk. Śpimy, a wokół miliony komarów. Komary prześladują nas od kilka dni, a na Syberii będzie jeszcze gorzej

### 29 maja

Jedziemy przez Syberię. Od tysiąca kilometrów jedziemy przez nas lasy brzoźowe, z rzadka trafiamy jakieś miasto. Dzisiaj musieliśmy ustawić geometrię, ponieważ mieliśmy złą zbieżność. Dwieście kilometrów dalej, dla urozmaicenia, pękły tylne sprężyny. To trochę pech, ale jedziemy dalej. Jutro znowu nas czeka naprawa. Mimo to

powoli zbliżamy się do Bajkału. Teraz jesteśmy około 600 km przed Irkuckiem.

### 31 maja

BAJKAL - Jeden z naszych większych celów zdobyty, a na kolację mieliśmy kotlet i, oczywiście, wódkę. Dokładniej jesteśmy przy wyspie Olchoj na zachodnim wybrzeżu, gdzie są się piękne skaliste klify. Woda w jeziorze znów jest zimna, ale nawet kąpaliśmy się. Kąpiel była tak szybka, że nawet nie zdążyliśmy zrobić zdjęcia. Zrobiliśmy ognisko. Gałęzi tu niewiele, ale krów dużo, dlatego też zadaliśmy sobie pytanie: pali się łąno? Tak, pali się

### 2 czerwca

Od dwóch dni jeździmy po południowej części Bajkału, a teraz jesteśmy w Ułan-Ude. Odwiedziliśmy też klasztor w Posolskoje, gdzie wzbudziliśmy zdziwienie miejscowego popa. Oprowadził nas po klasztorze i pobłogosławił nam Żigulika, aby wytrzymał podróż. Więc od teraz bez awarii.

### 4 czerwca

Całe dni połykamy kilometry do Władywostoku. Pozostało nam jeszcze ponad 2500 km.

### 6 czerwca

Trzy dni w lesie. Syberia już za nami i podróżujemy przez rosyjski Daleki Wschód. Od trzech dni jedziemy drogą, wokół tylko las, od czasu do czasu dróżka do osady ze stacją benzynową (co kilkaset kilometrów). Dość nudno. Jutro chcemy dotrzeć do Chabarowska, a potem, według rosyjskiej miary, do Władywo-

stoku już blisko.

### 9 czerwca

WŁADYWOSTOK. Dwa miesiące, 19.100 km, osiem krajów, niezliczona ilość zjedzonych konserw rybnych, po śniegu, piasku, błocie i kamieniach przejechaliśmy największy kontynent i jesteśmy największym celem azjatyckiej części podróży.

### 12 czerwca

Ostatnie dni spędziliśmy z Żigulikiem na rosyjskiej wyspie przy Władywostoku, który był w czasach ZSRR strefą zakazaną i strategiczną bazą artyleryjską. Teraz jest to bardziej teren rekreacyjny, chociaż jakieś działa i twierdze tu są, a my je zwiedziliśmy. Żigulika myliśmy i czyściliśmy z błota i gliny, a drobne usterki karoserii naprawiliśmy uniwersalnym produktem – silikonem. Jutro zajmujemy się papierami i być może w środę Żigulik trafi do kontenera i popłynie do USA.

### 15 czerwca

Przedłuża się pobyt we Władywostoku. Żigulik miał być w kontenerze i przygotowywać się do podróży. Ale nie jest i jeszcze długo nie będzie. Szacowany koszt transportu skacze to w górę, to w dół. Tak naprawdę nie rozumiemy dlaczego. Każdy dzień jest taki sam. Załatwiamy dokumenty, piszemy dużo e-maili i czekamy na odpowiedzi. Następny termin ładowania Żiguli do kontenera w poniedziałek. Trzymajcie kciuki.

Podczas gdy walczymy z władzami i przewoźnikami, czasami wyskakujemy coś →→

zwiedzić. We wtorek byliśmy w latarni morskiej, a dziś na cmentarzu legionistów czechosłowackich. Nasi legioniści walczyli wzdłuż Kolei Transsyberyjskiej przeciwko ówczesnym bolszewikom i zdołali wyzwolić główne miasta na Syberii, ale w końcu musieli zostać ewakuowani z Władywostoku. Niektórzy z nich wrócili do Czech pierwszym statkiem towarowym płynącym pod banderą czechosłowacką.

### 18 czerwca

Na środę zarezerwowaliśmy statek do Japonii, ale termin załadunku Żiguli do kontenera już tydzień się odwleka. Według naszego agenta Jurija mamy dwie możliwości: 1. uda się, 2. nie uda się.

W czasie oczekiwania cho-

dzimy we mgle Władywostoku i oglądamy jego atrakcje, takie jak okręty wojskowe i pomniki. Pomników jest więcej, niż statków.

### 19 czerwca

Zostaliśmy bezdomni. Załadowaliśmy Żiguli i na miesiąc pożegnaliśmy się z nim. Jutro czekają na nas urzędy i papierkowa robota. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, w następny wtorek wypłynię, a 23 lipca powinien dotrzeć do wybrzeży Kalifornii. A tam będziemy na niego czekać.

### 22 czerwca

Gorzkie pożegnanie z Rosją. Żigulik był już w kontenerze w porcie, ale celnicy nie chcieli go puścić. Zażądali kontroli w celu sprawdzenia, czy w kon-

tenerze jest VAZ 2101 a nie na przykład Ferrari. Podobna kontrola zostaje przeprowadzona w jednym na kilkaset przypadków i kosztuje kilkaset dolarów, a ponieważ władze pracują bardzo, bardzo powoli wisiła nad nami możliwość opóźnienia rzędu kilku tygodni do kilku miesięcy i związanych z nimi astronomicznych opłat, co dla nas by było po prostu katastrofą.

Ale Rosja to ogromny kraj, w którym spotkaliśmy wielu super-ludzi. W zeszłym tygodniu spotkaliśmy na przykład Igora, który zostawił nam numer telefonu, na wszelki wypadek. Mimo że nie wiedzieliśmy, gdzie pracuje, zadzwoniłem do niego i poprosiłem o pomoc. Niestety nie udało mu się anulować inspekcji, ale dał radę ją przenieść na dzisiaj- →→





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



Teraz także na smartfony i tablety



szy ranek. Chociaż musieliśmy zapłacić 230 USD, nasz transport może ruszać.

Ostatni dzień w Rosji spędziliśmy biegając po biurach, kancelariach i prawnikach. Nasz agent Jurij otrzymał od nas wszelkie pełnomocnictwa, ponieważ nie jesteśmy Rosjanami i nie wpuszcziliby nas do portu. Zrobiliśmy wszystko, co było niezbędne i wczoraj mogliśmy odpluć. Mamy nadzieję, że nasz Żigulik wkrótce też popłynie.

#### 24 czerwca

Po dwóch dniach żeglugi po Morzu Południowochińskim jesteśmy w Japonii. Żigulika nie mamy, więc jedziemy niemal równie łatwo i szybko Shinkansenem. W Japonii jest bardzo drogo i wszędzie są miasta, ale i tak można spać bezpłatnie

w parkach w centrum miast, to się nazywa „urban camping”. Żigulik przeszedł wszystkie kontrole we Władystoku, w najbliższy wtorek powinien wyjechać do Chin, gdzie zosta-

nie przeniesiony na inny statek i popłynie do USA.

#### 25 czerwca

Kilka dni przed końcem drugiej wojny światowej bomby



**27 czerwca**

Bambusowy las Arashiyama w Kioto. Trafiliśmy na początek pory deszczowej. Czasami pada deszcz, ale ludzie tutaj są bardzo mili i pomocni. Ukryliśmy się przed deszczem pod dachem i zobaczyliśmy panią, która po chwili przyniosła nam parasole. Od tego czasu już ich nie potrzebowaliśmy.

**28 czerwca**

W Japonii ludzie z tatuażami są trochę dyskryminowani. Nie mogą na przykład chodzić do basenów i term tylko do „onsen”, których dzięki aktywności wulkanicznej w Japonii jest dużo. Filip wytatuował sobie obie ręce i już na granicy przeszedł gruntowną kontrolę osobistą, bo celnik podkre- ➔➔

nuklearne zostały zrzucone na dwa japońskie miasta. Hiroshima była jednym z nich. Najbliższy od epicentrum wybuchu dom, który przetrwał eksplozję, zaprojektował czeski architekt

Jan Letzel z Nachodu. Obecnie „Atomowy Dom” jest częścią Pomnika Pokoju. Hiroshima została odbudowana, nawet zamek z drewna sosnowego, o wysokości prawie 27 metrów.





ślił związek tatuaży z potencjalnym członkostwem w gangu. W Japonii ludzie z tatuażami są podejrzani o przynależność do Jakuzi, zorganizowanej grupy przestępczej. Tatuaże dla człon-

ków Jakuzi były dowodem siły i oddania. Tatuaże zawsze były ukryte pod ubraniem, a więc były widoczne w termach. Z tego powodu w większości z nich zabrania się używania

tatuaży, dlatego Jakuzi prowadzi „onseny”, do których można wejść z tatuażami. Takich właśnie szukaliśmy

### 30 czerwca

Biały Zamek Himeji jest jednym z trzech największych w Japonii i ma jedną wspólną cechę z czeskimi zamkami. Ducha, który straszy po nocach. Okiku była młodą pokojówką na zamku, wiernie służyła swojemu panu, szanowanemu samurajowi Tessanowi i jego żonie. Jednym z jej obowiązków była opieka nad rzadkim skarbem, dziesięcioma złotymi talerzami. Tessan nie był wierny swojej żonie, upatrzył sobie młodą i piękną Okike i chciał, by była jego kochanką. Okiku, oddana swojej pani odmówiła mu. Tessan rozgniewał się i jako zemstę ukrył jeden z dziesięciu złotych talerzy. Kiedy Okiku odkryła, że brakuje jednego złotego talerza, zaczęła go szukać. Niestety nie znalazła go, została oskarżona przez żonę Tessana o kradzież, a następnie torturowana i utopiona w studni zamkowej. A do dzisiaj duch wychodzi ze studni i próbuje znaleźć dziesiąty złoty talerz.

### 3 lipca

„Inteligentny człowiek raz, głupiec wiele razy w życiu, wchodzi na Fuji”. Przysłowie japońskie. Dzisiaj był nasz przedostatni dzień w Japonii, a przed odjazdem byliśmy zajęci wspinaczką na najwyższą górę Japonii, wciąż czynny wulkan, Fuji. Dla porównania, wejście na Fuji, które mierzy 3775 metrów, było nieco bardziej wymagające niż wejście na naszą Snieżkę. ■



# Skoda, Toyota, VW

OPR: MACIEJ RZOŃCA

**R**enomowany Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR opublikował swój coroczny raport dotyczący kondycji polskiej motoryzacji. Opracowany został na podstawie danych z bazy CEPiK o rejestracji nowych samochodów osobowych i dostawczych (o DMC do 3,5 t) w naszym kraju w 2017 roku. Generalnie jest nieźle – miniony rok był kolejnym ze wzrostem takich rejestracji: od 373,2 tys w 2014 do (rekordowej, najwyższej w XXI wieku ilości) 542,5 tys sztuk w 2017. Przyglądając się jednak szczegółom obraz ten nie jest już taki optymistyczny.

W dalszej części tego omówienia najważniejszych faktów zawartych w raporcie, skupię się na statystykach dotyczących wyłącznie nowych samochodów osobowych, z pominięciem dostawczych. To oznacza, że ogólna ilość zarejestrowanych w Polsce w ub. roku nowych samochodów osobowych wynosi 483 195 sztuk.

Najbardziej popularną marką okazała się Skoda (61,7 tys). Na podium znalazła się także Toyota (50,7 tys) oraz Volkswagen (48,6 tys). W pierwszej dziesiątce znalazł się także Opel (35,7 tys) oraz Ford, Renault, Kia, Dacia, Hyundai oraz... Mercedes (16,7 tys). Warto podkreślić,

że wszyscy wymienieni producenci zwiększyli swą sprzedaż w porównaniu do 2016 roku.

Wśród zarejestrowanych samochodów znalazły się także Maserati (101 szt), Tesla (64), Bentley (28), Ferrari (27), Rolls Royce (10), Lamborghini oraz Aston Martin (po 5 szt), a nawet Lotus i McLaren (po 2 szt).

Prawie pół miliona (nowych) samochodów może robić wrażenie. I robi, ale bardzo złudne, gdyż okazuje się, że prawie 70 procent tych samochodów zarejestrowanych zostało przez tzw. klientów instytucjonalnych, a więc na firmy, przedsiębiorstwa, korporacje. Jedynie 3 na 10 rejestracji przypadło natomiast na osoby fizyczne (prywatne), a i tutaj zapewne będą przekłamania, gdyż Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców do tej kategorii zalicza także osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą oraz spółki cywilne.

Kolejnym procederem, który zawyża statystyki dotyczące polskiego rynku motoryzacyjnego jest tzw. reeksport. Polega to na tym, że kupiony i zarejestrowany w Polsce samochód jest praktycznie natychmiast odsprzedawany klientowi z zagranicy. I nie są to bynajmniej sporadyczne przypadki, a w dodatku wielkość tego

„reeksportu” jest praktycznie niemożliwa do oszacowania.

Bardziej obiektywny obraz polskiej motoryzacji można dostrzec uwzględniając ranking bazujący na tzw. wskaźniku chłonności rynku. Sprzedaż na poziomie nieco ponad 483 tysięcy samochodów plasuje nasz kraj na siódmym miejscu wśród 30 europejskich krajów. Ale wspomniany w poprzednim zdaniu wskaźnik (liczba nowych samochodów na 1000 mieszkańców) spycha nasz kraj na 23. pozycję w rankingu obejmującym 30 europejskich państw. W Polsce wynosi on 11,5 sztuk. Lepszy współczynnik ma m.in. Estonia (16,8), Czechy (24,5) i Słowenia (33,6), o Niemczech czy Francji nie wspominając...

SAMAR opublikował również ranking najpopularniejszych w Polsce w 2017 roku modeli. Tutaj też Skoda może mieć powody do zadowolenia. Najchętniej kupowanym autem okazała się Fabia (18 979 szt), a tuż za nią znalazła się Octavia (18 775). Ponadto w pierwszej 15-ce znalazł się także Rapid (9,4 tys i miejsce 10) oraz Superb (7,2 tys i 15 lokata). W czołówce znalazła się także Astra (15,8 tys), Golf (13,2), Yaris (12,5), Focus (10,9), Auris (10,5), Clio (9,8) oraz Duster (9,5 tys). ■

# Żegnamy przyjaciół

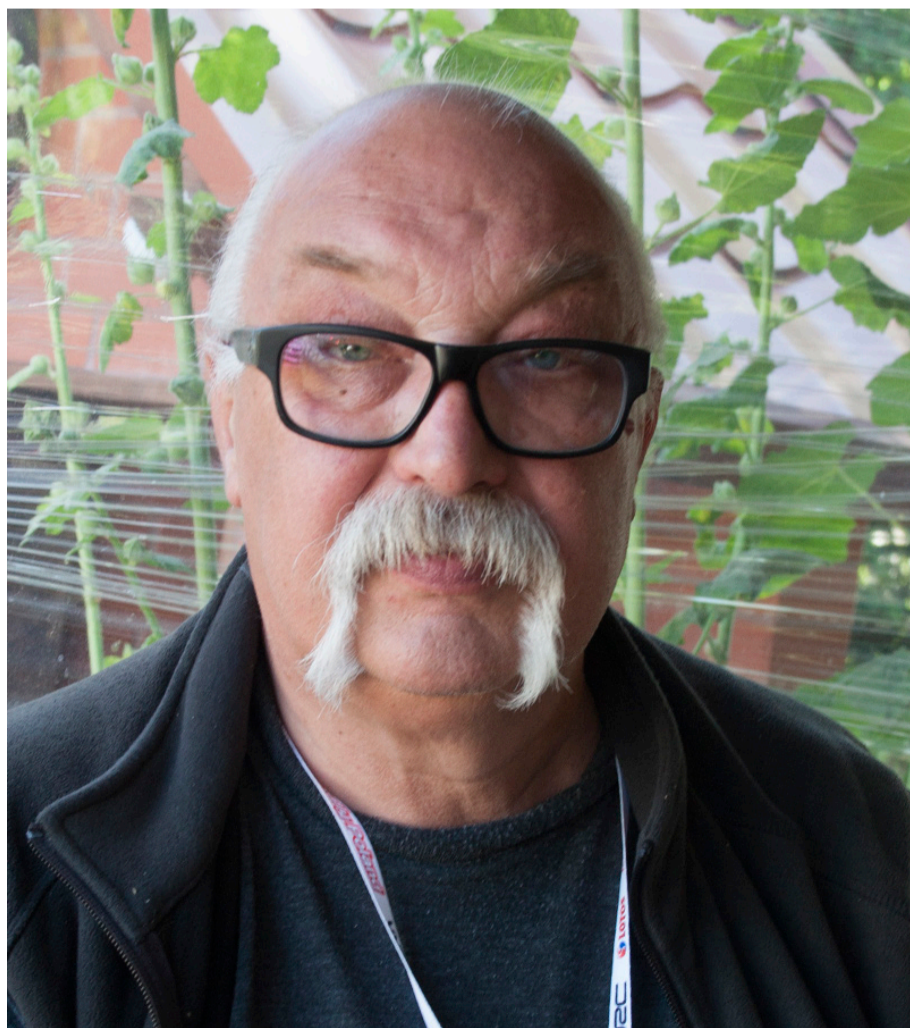
---

I nagle świat się zmienia. Jeszcze wczoraj byli, rozmawialiśmy, a dziś już ich nie ma. Pozostają wspomnienia, fotografie, czasem jakieś zapiski w druku, albo w notatniku. Zaskoczenie, niedowierzanie, a przecież każdy od chwili narodzin podąża ku śmierci. Taki jest porządek świata, wszystko, co ma swój początek, ma też swój koniec. Rozum to wie, ale serce nie chce się pogodzić. Zwłaszcza, gdy dowiadujemy się o ostatecznym odejściu tych, bez których trudno sobie wyobrazić znane od lat miejsca, wydarzenia, okoliczności. Jak Kryterium Asów na ulicy Karowej bez Krzyśka, czy rajdy Legend bez Marka.

To przecież normalny rzeczy porządek, podpowiada rozum. Nie! protestuje serce, nic już nie

będzie tak samo. Nikt ich nie zastąpi. A rozum, że nie ma ludzi niezastąpionych. Oczywiście, ktoś zastąpi Marka w Automobilklubie Polski, ktoś opracuje trasę Rajdu Nadwiślańskiego. Ktoś w Automobilklubie Rzemieślnik będzie spotykał się z młodymi adeptami sportu samochodowego, ktoś, być może, zadba o pucharowe gonitwy w Szayowozach. Ktoś będzie komentował Kryterium Asów... Ale to nie będzie ten sam świat. Będzie inny. Dla jednych gorszy, dla innych, może lepszy... Świat się zmienia. Odchodzą legendarni zawodnicy, działacze, koledzy i przyjaciele. Pamiętamy o nich, smutek trwa miesiąc, rok, dwa... odchodzą kolejni znajomi, koledzy przyjaciele. Wielu wspaniałych ludzi. Trudno się pogodzić, ale przecież śmierć, to wierna towarzyszka życia...

---



## Marek Pawłowski

Legendarny pilot Rajdowy, promotor Rajdowych Legend, doskonały organizator, a przede wszystkim wspaniały człowiek, niezwykle uczynny i radosny, dusza towarzystwa... Informację o śmierci przekazał Andrzej Wodziński, Przyjaciół i kierowca rajdowy Marka.

Marek Pawłowski - Rajdowa Legenda. Zawodnik, sędzia rajdowy i działacz sportowy związany z Automobilklubem Polski. Dyrektor wielu rajdów samochodowych i twórca najważniejszych tras imprez w Polsce. Trzykrotnie Wicedyrektor Rajdu Barbórka - Legend. Przede wszystkim wspaniały człowiek, serdeczny i uczynny - dusza towarzystwa.

W 1972 roku zdobył licencję rajdową i zadebiutował w Rajdzie Warszawskim jako kierowca

rajdowy. Po wypadku i kasacji swojej rajdówki zaczął startować jako pilot. Początkowo ze Zbigniewem Eysmontem, potem z Markiem Karczewskim, wielokrotnie w Mistrzostwach Polski i rajdach zagranicznych. W kolejnych latach przemiennie startował z Andrzejem Koperem, Bogdanem Dragowskim, Markiem Karczewskim, Jeremi Doria Dernałowiczem i Grzegorzem Malinowskim. Kilukrotnie startował z Marianem Bublewiczem w Polsce i za granicą. Zdobył łącznie pięć tytułów mistrzow-

skich, w tym dwa mistrzostwa w swojej klasie. Karierę sportową zakończył w połowie lat osiemdziesiątych. Po blisko trzydziestu latach powrócił do sportu wspólnie ze swoim przyjacielem Andrzejem Wodzińskim startując historycznymi rajdówkami. Od 2011 roku wzięli udział w niezliczonej liczbie imprez w Polsce i za granicą w klasie Legend. Po raz ostatni wystartowali w 51. Rajdzie Dolnośląskim 2017...

Jakub Żołędowski

## Krzysztof SZAYA Szaykowski



Nie znałem Pana dobrze, byłem po prostu kolegą Klubowym.

Za to znam Sikora, Gregora, którzy byli moimi konkurentami, a jednocześnie bardzo pomagali mi, kiedy się ścigałem. Trudno nie wspomnieć o Markusie, Andrzeju i Rodzynie. Wcześniej wspomniany Andrzej i, dodatkowo Krystian, są współtwórcami pucharowego KIA cee'd. Wyżej wymienieni są serwisantami wyścigowych KIA Picanto i cee'd. Dodatkowo pojawia się Mielony i Ozim. Mielony wcześniej zrobił wyścigowe KIA Picanto, Ozim uczestniczył w dużym projekcie dla młodych wyścigowców. Mój dobry duch Tomek, który czy w Oplu, czy w SKF zawsze dodawał mi otuchy i podnosił moje morale. Łukasz, syn, którego jazdę podziwiam. Znam też Radka – szacun za postawę i sędziowanie w RC. Mam nowych, młodych pracowników, którzy fascynowali się wyścigami Szayowozów. A Zaluś zapomniałem...

I tutaj pojawia się wspólny mianownik – Krzysztof SZAYA Szaykowski. Kurcze, co ja bym zrobił, jak by Pan nie zaszczepił w nich motosportu. Dziękuję, chylę czoło.

PS.

Przepraszam moich motosportowych kolegów, których nie wymieniłem, bo mógłbym pisać do rana: Junior, Justyna, Kozak, Zawistek, Alek, Zwierzak, Sanek ...

Krzysztof Tobiasz

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



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

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

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

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

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

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



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

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. 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 zmiększających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■



# Noworoczne postanowienia

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Święta, Święta i po świętach. Przyszedł Nowy Rok, w korowodzie przeszli trzej królowie i czas na realizację noworocznych postanowień. Czyli będę codziennie ćwiczyć, przestanę jeść słodycze, nauczę się wreszcie francuskiego, będę czytać, chodzić na basen oraz schudnę. W zasadzie odkąd skończyłam 15 lat moje postanowienia noworoczne wcale się nie zmieniają. No, ale tym razem postanowiłam kupić nowe auto. Taka narodziła się potrzeba. Miało być praktyczne, duże i ekonomiczne auto. Najlepiej dostawcze. Bo i w pracy się przyda, i w domu będę mogła je śmiało wykorzystać. Przeszukałam wszelkie dostępne oferty, na każdym z możliwych portalach. A wybór olbrzymi. I duże terenowe, i małe sportowe, i czarne, i czerwone. W końcu decyzja podjęta. Nie ma co czekać. Jedziemy obejrzeć, kupić i odebrać. I pojechaliśmy. Nasze wybrane auto już czeka. Piękne. Małe, zwinne. Wsiadłam na małą wycieczkę. No i zakochałam się. A jest to



miłość głęboka i płomienna jak kolor lakieru nadwozia. Co prawda zupełnie nie jest praktyczne. Przecież miało być duże, praktyczne. Ale to jest prześliczne. No i w klimacie świątecznym, a klimat świąteczny warto utrzymać.

Do tego właśnie to auto będzie idealnie pasowało do mojej nowej wyjściowej stylizacji. Cała szczęśliwa wróciłam do domu nowym, czerwonym autkiem. Moim drugim. No bo auta trzeba mieć dwa. Do pracy i od święta. Od święta już mam dwa, a do pracy najwyżej pojedę jutro tramwajem.

**PS.**

**Zalecenia od Marzeny:**

Dziewczyny, samochód musi być przede wszystkim bezpieczny. Taki abyście czuły się w nim dobrze i jednocześnie żeby rzeczywiście zaspokajał nasze potrzeby. Wybierając samochód warto zachować spokój i nie ulegać emocjom, bo to się kończy nienajlepiej... Szerokich i bezpiecznych dróg w 2018 roku. ■

# Wydarzenia i rocznice: styczeń 2018

## Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

---

### Chce się? Da się!

10 stycznia 2008 roku podczas wystawy New Delhi Auto Expo hinduski producent Tata Motors zaprezentował model Nano – auto reklamowane, jako najtańszy samochód świata! Jego przewidywaną cenę określono na poziomie 2500 amerykańskich dolarów. To było rzeczywiście niewiele, zwłaszcza dla potencjalnych użytkowników nie tylko z krajów wysoko rozwiniętych (czyt. bogatych), ale także z państw tzw. Europy Środkowo-Wschodniej.

Konstrukcja Nano była (przynajmniej z naszego, współczesnego i europejskiego punktu widzenia) niezwykle prosta i uboga, ale też takie było

założenie producenta. To miał być „samochód dla ludu” (niem. volkswagen). Karoseria wykonana ze sztucznego tworzywa była nieco pękata (projektanci mieli na myśli jak największą przestrzeń wewnątrz) przy skromnych rozmiarach (długość 310 cm, szerokość 150 cm, wysokość 160 cm, rozstaw osi 223 cm). Masa własna tego 4-osobowego, 5-drzwiowego hatchbacka wynosiła zaledwie 580 kg. Napędem stał się niewielki silnik o pojemności zaledwie 624 cm<sup>3</sup> oraz mocy 33 KM. Tego typu samochód stał się realną – i w miarę dostępną – alternatywą dla dziesiątków tysięcy hinduskich rodzin, które wcześniej korzystały jedynie z jednośladów. →→





Po przezwyciężeniu problemów z lokalizacją fabryki (protesty mieszkańców) Tata uruchomiła masową produkcję Nano, które do salonów sprzedaży trafiło w kwietniu 2009 roku. Cena podstawowej wersji wynosiła już równowartość 2 tysięcy dolarów, samochód był najtańszym (nowym) na świecie. Klienci musieli pogodzić się jednak z tym, że auto nie miało m.in. radia,

klimatyzacji, wspomagania kierownicy, elektrycznych szyb czy poduszek powietrznych oraz nie mieli szans jechać szybciej niż 105 km//godz.

W 2010 roku Nano było najtańszym nowym autem na świecie. Nie wiem, jak to wygląda z tą ceną na początku 2018 roku, ale jestem przekonany, że tysiące Polaków chętnie stałoby się

właścicielami tego (nowego!) auta za równowartość tych 2, a nawet 2,5 tysiąca dolarów, czyli maksymalnie 10 tysięcy złotych. Niestety – różnego rodzaju podatki, cła, a przede wszystkim unijne przepisy wymuszające określone wyposażenie samochodów sprawiają, że Nano na europejskim rynku nie ma najmniejszych szans – musi być o wiele, wiele droższe. „Nasze” samochody muszą być zdecydowanie lepiej wyposażone i oferować zdecydowanie wyższy poziom bezpieczeństwa, a to kosztuje. Poza tym, wielu graczy motoryzacyjnego interesu niekoniecznie na tym zależy...





Na przykład, może na tym nie zależeć samej firmie Tata Motors, która w 2008 roku stała się właścicielem (za kwotę 2,3 mld dolarów) szacownych, brytyjskich marek Land Rover oraz Jaguar. W związku z tym może na Starym Kontynencie zarabiać na klientach tychże marek. Natomiast Indie oraz okoliczne kraje, to grubo ponad miliard osób, a więc rynek potencjalnie

salonach sprzedaży.

Swoją drogą, naprawdę nie wiem, co bym wybrał – nędźnie wyposażone i ubogie w systemy bezpieczeństwa, ale zupełnie nowe (np.) Nano, czy – za tą samą cenę – kilkunastoletnie auto renomowanej marki o bardzo wątpliwym przebiegu i stanie technicznym...

2-3-krotnie większy od europejskiego. Po co się więc pchać do Europy, gdzie nie wpuszczą tak łatwo hinduskich aut, zasłaniając się przepisami i normami?

Zapewne nie są też zainteresowani taką konkurencją europejscy (unijni) producenci samochodów, ale też różne (unijne) organizacje stojące na straży wysokich standardów bezpieczeństwa pojazdów dostępnych w (unijnych)

## Reklama dźwignią handlu

W niejkiej opozycji do Taty Nano – najtańszego samochodu świata (przynajmniej wg reklamowych sloganów) – są niewątpliwie samochody brytyjskiej marki Aston Martin. Nie są może najdroższymi autami z oferowanych milionerom, ale niewątpliwie należą do wyjątkowej kategorii supersamochodów...

Co mam na myśli? Otóż, czy ktoś potrafi wyobrazić sobie brytyjskiego lorda, amerykańskiego multimilionera lub arabskiego szejka za kierownicą Bentley'a czy Rolls-Royce'a? Ja na pewno nie, gdyż to miejsce przysługuje osobistemu kierowcy, a miejsce właściciela znajduje się w drugim rzędzie (zapewne baaardzo luksusowych) foteli. Natomiast Aston Martin należy niewątpliwie do tego grona luksusowych, ale też sportowych samochodów, których prowadzenie należy wręcz do obowiązków właściciela. Gdybym mógł



posiadać auto tej marki, chyba nie pozwoliłbym nikomu dotknąć kierownicy. Ponadto, miałbym co najmniej 50 procentowe powodzenie u dziewczyn parkując pod klubami, co uwzględniając mój wiek (a może i wygląd) byłoby naprawdę świetnym wynikiem. A wszystko to tylko z powodu posiadania kluczyków do Astona... W każdym razie, tym nieco przydługim wstępem chciałem nawiązać do zasadniczego wątku... →→

9 stycznia 1965 roku miała miejsce filmowa premiera najnowszego filmu o słynnym agencie Jamesie Bondzie pod tytułem „Goldfinger”. I w tym dziele, po raz pierwszy w serii filmów o słynnym 007, towarzyszyło mu – dzielnie wspierając – auto ze stajni Aston Martin (konkretnie sportowy model Silver Birch DB5).

Aston Martin DB5 produkowany był w latach 1963-65. Łącznie wyprodukowano 1063 egzemplarzy tego modelu, który mimo tak skromnej ilości uznany został za „kultowy”. Wyjątkowość Aston Martina została podtrzymana w kolejnych filmach o przygodach Bonda – Operacja Piorun, Golden Eye, Jutro nie umiera nigdy, Casino Royale, Skyfall oraz Spectre.

Co więcej, wydaje się, że to była wyjątkowo udana akcja marketingowa ze strony producenta samochodu. Aston Martin stał się światową marką skojarzoną z elegancją, wytwornością, szykiem i stylem z dodatkiem sportowego „sznytu”. To wystarczyło, by do dzisiaj samochody tej marki należały do najdroższych (choć nie najdroższych) i najbardziej pożądanых.



Producenci filmów o Bondzie zarobili krocie, nie tylko na „Goldfingerze”. W tym i kolejnych odcinkach przygód agenta 007 świetnie wykorzy-



stali „lokowanie produktu”. W rezultacie, do producentów ekranizacji kolejnych filmów ustawiają się kolejki przedstawicieli wielu firm gotowych płacić bardzo poważne kwoty, by Bond założył ich garnitur, zegarek, użył konkretnej firmy telefonu, wypił drinka Martini (wstrząśniętego, nie zmieszanego) zagryzając (być może kiedyś) podhalańskim oscypkiem, itp. ■



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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



# AutoRok

2017/2018



Migawka z Dakaru  
**Citroën C5 Aircross**  
Polski samochód elektryczny

www.autorok.pl



392 570011

# AutoRok

1900-2000



Ford Model T

**CAR OF THE CENTURY**

Bliskie spotkania - rok po roku  
Jeżdżące legendy  
Twórcy motoryzacji  
Flash: 15 lat XXI wieku



1000-005-

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
www.autorok.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](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

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

---

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

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

---

Zdjęcia na okładce: Carlex Design, Mirosław Rutkowski.



**NAPISZ DO NAS:** [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)