

# iauto *polska*

Numer 106, 14 marca 2018





Słowa jeszcze kilkanaście lat temu uważane za obrzydliwe, dziś używane są bez najmniejszego skrępowania nie tylko w czasie spotkań towarzyskich. Męskie i żeńskie części ciała, określenia najstarszego zawodu świata, czasowniki dotyczące czynności związanych z rozmnażaniem polatują sobie na imprezach sportowych, festynach, w autobusach i tramwajach, w galeriach handlowych i osiedlowych sklepikach. Plugawym językiem posługują się ludzie nikczemni, ale też świetnie wykształceni, zajmujący eksponowane stanowiska, słowem ludzie na pozór kulturalni. Ordynarne określenia usprawiedliwiają potrzebą ekspresyjnego wyrażania myśli i uczuć.

Zarówno ci, którym w miejsce znaków przestankowych z ust wypływają fekalia, jak i ci, którzy mocnym słowem chcą podkreślić emocje, w istocie informują o lekceważeniu rozmówców i braku szacunku do... samych siebie. Jest ten język również oznaką agresji, nieustającego napięcia i niepewności. W dyskusjach objawia się kompletnym ignorowaniem wypowiedzi innych, na wprost zadane pytania odpowiada się opowieściami "od

czapy" - powszechne jest to, że wzajemnie przestaliśmy się słuchać.

Powszechne schamienie objawiające się, między innymi, kloacznym językiem przenosi się na najróżniejsze sfery aktywności. Ten język jest jednym z objawów narastającego napięcia i niepewności jutra i u coraz większej liczby ludzi. Ten język także informuje, jak bardzo się nie lubimy, wzajemnie nie rozumiemy i rozumieć nie chcemy.

Zaczyna się od słów, potem przechodzi do czynów. Ktoś komuś zajechał drogę - furia. W większości przypadków wylewająca się stekiem obrzydliwych obelg. Ale również chęcią "odegrania się". Ktoś komuś zwraca uwagę - w odpowiedzi obelgi, niekiedy także agresja i rękoczyn. Ktoś popełni błąd - to samo.

Panowanie nad językiem, to panowanie nad sobą. To kontrola emocji i własnych zachowań. To również pewność siebie i spokój tak bardzo potrzebne za kierownicą samochodu.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



### **Wrażenia z jazdy**

**Kolejne Polo - str. 4**

**Auto na miarę sukcesu - str. 8**



### **Wydarzenia**

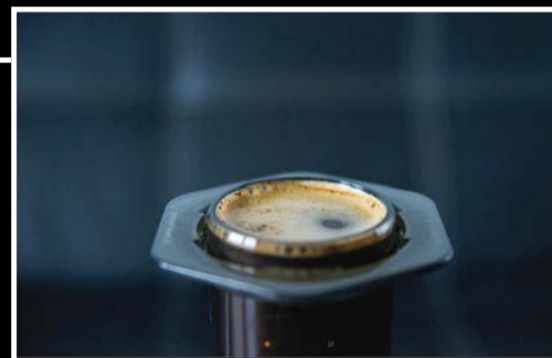
**Zaskakujący werdykt? - str. 12**



### **Kalejdoskop**

**Jak pomagałem kupować samochód - str. 16**

**Po paliwo i na kawę - str. 24**



### **Sport**

**KIA Platinum Cup- str. 26**

**RSMŚI 2018 - kalendarz - str. 29**

### **Babskie Gadanie**

**Autostopem przez Europę - str. 31**

### **Kalendarium**

**Kalendarium M. Rzońcy - str. 32**





---

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

VW Polo, który do tej pory znalazł ponad 14 milionów nabywców, to jeden z najpopularniejszych małych samochodów. Teraz pojawiła się jego szósta generacja.

---

**J**ak wygląda kolejna wersja Polo? Wiadomo, że pierwsze wrażenie jest bardzo ważne i Polo pod tym względem nie robi nam zawodu. Na ekspresyjny design składają się dynamiczne proporcje z długim rozstawem osi, krótkimi zwisami oraz nieco większą długością i szerokością w stosunku do poprzednika. Trochę życia, estetyki i koloru projektanci wprowadzili także do wnętrza. Polo jest dostępne (opcjonalnie)

z cyfrowymi wskaźnikami – Active Info Display najnowszej generacji. Na tej samej wysokości wzroku co wskaźniki umieszczony jest dotykowy ekran systemu multimedialnego o przekątnej do 8 cali, w najwyższych wersjach ze szklanym ekranem. Cyfrowe interfejsy dla smartfonów umożliwiają korzystanie z aplikacji telefonu oraz różnych usług online. Smartfony mogą być ładowane nie tylko przy użyciu przewodu, lecz

także bezprzewodowo (indukcyjnie). Wnętrze nowej generacji Polo urosło i oferuje więcej miejsca dla wszystkich pięciu pasażerów. Bagażnik ma pojemność 351 litrów (zamiast 280 litrów w modelu poprzedniej generacji).

Jak na nowoczesny hatchback przystało do wyposażenia seryjnego tego auta należą systemy częściowo zaadaptowane bezpośrednio z Golfa i z Passata. Jest system obserwacji otoczenia przed autem – Front Assist, z funkcją awaryjnego hamowania w mieście i systemem wykrywającym pieszych, a także system automatycznego hamowania przed kolizją. Optymalnie wyposażony model podstawowy kosztuje 44.490 zł (Polo 1.0 Start o mocy 65 KM). Najdroższa jest wersja GTI za którą trzeba zapłacić 89 690, ale fani sportowych VW nie będą rozczarowani – ta wersja wygląda i jeździ super. W Polsce aktualnie oferowane są cztery trzycylindrowe silniki benzynowe: dwa silniki 1.0 MPI o mocy 65 KM i 75 KM oraz dwa silniki z turbodoładowaniem 1.0 TSI o mocy 95 KM i 115 KM. Najmocniejszą

jednostką jest 2.0 TSI o mocy 200 KM w Polo GTI. Wszystkie modele są wyposażone w system Start-Stop i tryb rekuperacji. Silnik o mocy 95 KM można połączyć z dwusprzęgłową przekładnią DSG. Ofertę silników benzynowych w drugiej połowie roku uzupełni udoskonalony 1.5 TSI ACT o mocy 150 KM.

Sześć wersji wyposażenia. Polo jest dostępne w czterech liniach wyposażenia: Start, Trendline, Comfortline i Highline oraz – jako model specjalny – w wersji Beats i jako sportowa wersja GTI. Polo Beats jest wyposażone w opracowany wspólnie przez Volkswagena oraz amerykańskiego producenta sprzętu audio, firmę Beats 300-watowy system nagłaśniający.

Co istotne dla wielu użytkowników samochodów jest w Polo wiele możliwości indywidualizacji auta. Umożliwia to bogata oferta nowych kolorów (łącznie 14 kolorów lakieru nadwozia) i dwanaście rodzajów obręczy kół (o średnicy od 14 do 18 cali, niektóre w kontrastowym kolo- ➔➔





rze), 5 wersji kolorystycznych dodatków do wnętrza, 2 kolorystyki wnętrza i 7 różnych tapicerek. Poza tym można zamówić panoramiczne okno dachowe, największe w tej klasie aut, w pełni diodowe reflektory główne, diodowe światła

tylne, wyposażenie R-Line i takie elementy, jak system nagłaśniający Beats o mocy 300 W czy opcjonalna funkcja bezprzewodowego ładowania smartfonów (na życzenie z indukcyjnym połączeniem z anteną samochodową).



Nowy Volkswagen Polo to także rozsądny wybór ponieważ ma niskie koszty utrzymania w porównaniu z rynkowymi konkurentami i przewagę nad nimi, jeśli chodzi o trzymanie wartości (a właśnie jej utrata stanowi największą część łącznych kosztów posiadania samochodu). Jak wynika z danych firmy Eurotax, po czterech latach i 60 000 km przebiegu Polo Trendline 1.0 TSI będzie wciąż warte 56,5% wyjściowej ceny, podczas gdy np. Ford Fiesta z podobnym silnikiem i wyposażeniem jedynie 51%.



Ponadto używane Polo znajdzie szybko nabywcę, gdyż Volkswagen jest od lat numerem 1 w statystykach wyszukiwań np. w serwisie ogłoszeniowym OTOMOTO. Poza tym przeglądy serwisowe w nowym Polo wykonuje się nawet

co 30.000 km, co więcej, są atrakcyjne cenowo w porównaniu z konkurencją, a nowoczesne formy finansowania pozwalają nabyć to auto za miesięczną ratę w wysokości zaledwie 340 zł. (za Polo w wersji Start) ■



# Auto na miarę sukcesu

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Qashqai to najlepiej sprzedający się crossover w Europie. Według założeń Nissana to auto do miasta.

Wydawało mi się, że samochód jest za duży do manewrów w mieście, a silnik może nie sprostać trudom autostradowych podróży. A jak było?



NISSAN QASHQAI 1,6 dCi 130 KM





**A**le od początku. To już druga generacja tego modelu i można śmiało stwierdzić, że modę na crossovery zapoczątkował właśnie Nissan w 2006 roku prezentując po raz pierwszy ten model. Nissan był prekursorem, bo wtedy konkurencji Qashqai nie miał prawie wcale. Teraz na rynku crossoverów jest bardzo ciasno. Nissan specjalizuje się w tego typu samochodach, więc Qashqai to ukoronowanie wieloletnich doświadczeń firmy w ich projektowaniu. Nic więc dziwnego, że to bardzo udane auto. Zmiany w drugiej generacji tego auta są niewielkie, przynajmniej te widoczne gołym okiem.

Wygląd auta znacznie/nieznacznie (do wyboru, w zależności od spojrzenia na ten samochód) w stosunku do poprzedniej generacji poprawiono. Jest teraz bardziej proporcjonalny, nowoczesny, nieco bojowy dzięki doskonale poprowadzonym przetłoczeniom i ogromnej, mocno pochylonej przedniej szybie. LED-owe reflektory, chromowane elementy, tylny spojler, starannie dobrane kolory lakieru – to wszystko sprawia, że miło się ten samochód ogląda, choć nie bardzo wyróżnia się z tłumu innych aut i specjalnych emocji nie budzi.

We wnętrzu jest szaro, mimo że była to topowa wersja czyli Tekna+ z pakietem Premium. Ale poza tym kokpit zaprojektowano bardzo poprawnie, praktycznie i ergonomicznie. Solidność, to

ogromna zaleta auta. Zresztą nie o design konstruktorom zmian chodziło, a o poprawienie tego, na co narzekali użytkownicy. Tak więc, jeżeli chodzi o wyciszenie, komfort podróżowania, wyposażenie, to zmiany na korzyść są wyraźnie odczuwalne. Materiały wykończeniowe są przyjemnie miękkie, dopracowane i idealnie spasowane, a w kabinie podczas jazdy, dzięki dobremu wygłuszeniu wnętrza, panuje cisza. Na pokładzie znalazła się częściowo skórzana tapicerka, okno dachowe, audio BOSE, w pełni LED-owe światła przednie oraz wiele innych dodatków zwiększających komfort i przyjemność użytkowania. Jak już siadziemy za kierownicą w wygodnych fotelach, to przede wszystkim czujemy się swobodnie, miejsca jest sporo, a szklany dach idealnie doświetla wnętrze. Gorąco polecam auto z tą opcją: szklany, panoramiczny dach z filtrem UV i z regulowaną elektrycznie przesłoną, bo dopłata niewielka, a samochód z tą opcją robi wrażenie. System bezkluczykowy to idealne rozwiązanie zwłaszcza w mieście, kiedy nie musimy każdorazowo poszukiwać kluczyka, by otworzyć samochód. Bagażnik o pojemności 430 litrów nie jest może zbyt wielki, ale jest doskonale zorganizowany: ma duże kieszenie po bokach, a w podłodze drugie dno, czyli spory schowek dodatkowo dzielony.

Silnik wysokoprężny 1,6 o mocy 130 KM (w który wyposażony był testowany Qashqai) to



może nie jest jednostka najbardziej lubiana przez nabywców Nissanów, ale mnie się podobała. Do jazdy w mieście w sam raz, na autostradzie, np. przy manewrach wymijania czy wyprzedzania również dobrze sobie radzi. Co istotne i warte podkreślenia – rzadko odwiedzamy stacje benzynowe, bo auto apetyt na paliwo ma bardzo niewielki, poza miastem spala około 5 l /100km, w mieście nieco więcej. W oszczędnej jeździe pomaga system Start/Stop. Z tą jednostką napędową doskonale współpracuje manualna, 6-biegowa skrzynia o krótkich przełożeniach. Nasz model dostępny był z napędem tylko na przednie koła. Zwiększony prześwit sprawia, że auto jest odporne na miejskie pułapki; wysokie krawężniki, koleiny, dziury. Auto jest wyposażone we wszystko, co konieczne i co sprawia, że podróż jest komfortowa. Jest i pakiet bezpieczeństwa. Samochód pomaga uniknąć zderzenia czołowego, ostrzega o zagrożeniach znajdujących się w martwym polu lusterek oraz zapobiega niezamierzonemu zjeżdżaniu z pasa ruchu. Rozpoznawanie znaków drogowych ostrzega o ograniczeniach prędkości i zakazach. Oprócz

kamery cofania jest system kamer 360 stopni, który pokazuje teren dookoła auta, co znacznie ułatwia manewry w mieście. Natomiast nowoczesny system Nissan Connect wyposażony jest w bogatą gamę funkcji. Łączy on w sobie audio, nawigację oraz pakiet możliwości łączności ze smartfonem, a tym samym dostęp do aplikacji muzycznych, społecznościowych i rozrywkowych.

Nissan Qashqai to auto bardzo przyjazne dla swoich użytkowników – ma niezły, ponadczasowy wygląd, przestronne, dobrze zaprojektowane wnętrze, komfortowo zestrojone zawieszenie. Nie brakuje wszelkich dostępnych dziś technologii. Nissan daje przyjemność z jazdy i poczucie bezpieczeństwa. Doskonały na rodzinne podróże, do których jest wręcz stworzony. Warto więc dołączyć do grona zadowolonych klientów.

Cena wersji podstawowej Visia 1,2 DIG-T to 75 750 zł, tej najbardziej topowej Tekna+ z pakietem Premium to około 130 tys. ■

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 stron

# AutoRok

1900-2000



Ford Model T

**CAR OF THE CENTURY**

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



www.autorok.pl

# NAMNIAŻENIE PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
www.autorok.pl



# Zaskakujący werdykt?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Tradycyjnie już, w przeddzień (trwającego właśnie) Genewa Motor Show ogłoszono wyniki tegorocznego dziennikarskiego plebiscytu na Samochód Roku.



**J**ak informowaliśmy w setnym numerze iAuto do ścisłego finału COTY 2018 zakwalifikowanych zostało siedem modeli - (w alfabetycznej kolejności): Alfa Romeo Stelvio, Audi A8, BMW 5-series, Citroen C3 Aircross, Kia Stinger, Seat Ibiza oraz Volvo XC40... Car Of The Year, to

najstarszy (organizowany od 1964 roku) i najbardziej prestiżowy europejski plebiscyt na samochodowy debiut.

Zanim przedstawię wyniki, przypomnę zasady głosowania. W jury znalazło się 60 dziennikarzy



motoryzacyjnych z 23 europejskich krajów. Warto jednak dodać, że aż po sześciu przedstawicieli mają przedstawiciele pięciu państw: Francji, Niemiec, Hiszpanii, Wlk. Brytanii oraz Włoch. Oznacza to, że dysponują oni taką samą pulą głosów, co 30 przedstawicieli 18 innych państw (w tym Wojciech Sierpowski i Maciej Ziemek z Polski). Każdy z jurorów ma do dyspozycji pulę 25 →→

→→



punktów. Musi nimi obdzielić nie mniej niż pięć aut, faworyt może (ale nie musi) dostać maksymalnie 10 punktów, ponadto najwyższą ocenę może dostać tylko jeden kandydat. Jak więc widać, reguły są proste, a wynik głosowania można uznać za rzetelną wypadkową odczuć wszystkich jurorów. Sędziowie biorą pod uwagę przede wszystkim bezpieczeństwo auta, jego design, wyposażenie, właściwości jezdne, a także jego cenę i koszty eksploatacji. Z tego względu do finału z reguły nie trafiają luksusowe i drogie limuzyny, ale bardziej popularne modele, chociaż w historii COTY zdarzały się również dosyć kontrowersyjne wybory. Ostateczne testy samochodów z finałowej siódemki odbywają się na torze testowym ośrodka badawczego w Mortefontaine niedaleko Paryża, na różnych nawierzchniach i przy różnych prędkościach.

Pora na przedstawienie wyników COTY 2018. Ten prestiżowy tytuł przypadł w tym roku **Volvo XC40** – samochód otrzymał łącznie 325 punktów. Zdecydowanie mniej – 242 pkt – uzyskał **Seat Ibiza**. Na podium znalazło się także **BMW 5-series** z 226 pkt. **KIA Stinger** zdobyła 204 pkt, **Citroen C3 Aircross** 171 pkt, Audi A8 169 pkt, **Alfa Romeo Stelvio** 163 pkt. Trzeba tutaj wyraźnie zaznaczyć, że jest to pierwszy tytuł COTY dla Volvo w historii tego konkursu!

Łącznie jurorzy mieli do dyspozycji 1500 punktów, a zwycięski samochód mógł teoretycznie zdobyć 600 z nich (60 osób x 10 punktów). Volvo zdobyło niewiele ponad połowę tej puli, nie dostało też żadnej „10”. Z jednej więc strony jest tytuł Car of the Year, z dużą



przewagą nad Seatem Ibizą, z drugiej wygrana nie jest miażdżąca, jeśli weźmiemy pod uwagę „zgarńnięcie” niewiele ponad 50 procent możliwej puli. Trzeba też podkreślić, że zaledwie trzech jurorów zagłosowało „dziesiątkami”, a i to na dwa niemieckie modele.

Wpadło mi też do głowy, by sprawdzić jak głosowali przedstawiciele krajów z największą ilością jurorów, o ile w nominowanej do finału siódemce znajdował się „ich” samochód. I tak, dla sześciu hiszpańskich jurorów zwycięzcą zostało Volvo (37 pkt), ale zaledwie 2 mniej uzyskał Seat (przypadek?). Volvo najwyżej ocenione zostało także przez (sześciu) Włochów (36 pkt), ale na drugim miejscu (33 pkt) uplasowali... Alfę Romeo (przypadek?). Sześciu Niemców najwyżej oceniło... BMW (44 pkt), potem Seata (28 pkt), Audi (23 pkt) i dopiero na czwartym miejscu Volvo (21 pkt). Pozostali Francuzi, z Citroenem. Łącznie przyznali oni Volvo 33 pkt (najwięcej), a kolejnym był... Aircross. Wyciąganie wniosków pozostawiam czytelnikom...

A jak głosowali polscy jurorzy? Maciej Ziemek największą ilością punktów (7) obdarował model KIA Stinger i nie ukrywam, że w pełni zgadzam się z jego typem. Po 5 punktów oddał ponadto na Volvo oraz Audi. Dla Wojciecha Sierpowskiego numerem „1” stał się Citroen (6 pkt). Poza tym po cztery punkty dostała KIA, Alfa oraz Volvo. Tak więc najwyżej ocenili oni Stingera (11 pkt) oraz Volvo i Audi (po 8 pkt).

#### Inne nagrody:

**SEAT Ibiza** otrzymał nagrodę **Red Dot Award: Product Design 2017**.

**Kia Stinger** została wyróżniona **EyesOnDesign** za projekt nadwozia auta produkcyjnego w Detroit.

**Alfa Romeo Stelvia** uzyskała tytuł **Auto Lider 2017** w kategorii SUV i crossover kl. średniej.

**Citroen C3 Aircross** nagrodzony przez firmę Argus w kategoriach **Najlepszy SUV miejski** i **Argus Car 2018** oraz otrzymał tytuł **Best Buy**



**Car of Europe** przyznawany przez europejskich dziennikarzy w konkursie Autobest 2018, a czytelnicy Auto Świata przyznali **Złotą Kierownicę** w kategorii małych SUV-ów.

#### Laureaci Car of the Year:

1964 – Rover 2000, 1965 – Austin 1800, 1966 – Renault 16, 1967 – Fiat 124, 1968 – NSU Ro 80, 1969 – Peugeot 504, 1970 – Fiat 128, 1971 – Citroen GS, 1972 – Fiat 127, 1973 – Audi 80, 1974 – Mercedes 450 S, 1975 – Citroen CX, 1976 – Simca 1307-1308, 1977 – Rover 3500, 1978 – Porsche 928, 1979 – Simca-Chrysler Horizon, 1980 – Lancia Delta, 1981 – Ford Escort, 1982 – Renault 9, 1983 – Audi 100, 1984 – Fiat Uno, 1985 – Opel Kadett, 1986 – Ford Scorpio, 1987 – Opel Omega, 1988 – Peugeot 405, 1989 – Fiat Tipo, 1990 – Citroen XM, 1991 – Renault Clio, 1992 – Volkswagen Golf, 1993 – Nissan Micra, 1994 – Ford Mondeo, 1995 – Fiat Punto, 1996 – Fiat Bravo/Brava, 1997 – Renault Megane Scenic, 1998 – Alfa Romeo 156, 1999 – Ford Focus, 2000 – Toyota Yaris, 2001 – Alfa Romeo 147, 2002 – Peugeot 307, 2003 – Renault Megane, 2004 – Fiat Panda, 2005 – Toyota Prius, 2006 – Renault Clio III, 2007 – Ford S-MAX, 2008 – Fiat 500, 2009 – Opel Insignia, 2010 – Volkswagen Polo, 2011 – Nissan Leaf, 2012 – Opel Ampera/Chevrolet Volt, 2013 – Volkswagen Golf, 2014 – Peugeot 308, 2015 – Volkswagen Passat, 2016 – Opel/Vauxhall Astra, 2017 – Peugeot 3008. ■

# Jak pomagałem kupować samochód

TEKST I ZDJĘCIE: TOMASZ CIECIERZYŃSKI

Pewna zaprzyjaźniona ze mną pani o włosach blond poprosiła mnie, żebym pomógł jej w zakupie samochodu. Wiedziałem, że rola doradcy-eksperta nie będzie łatwa, bo pani słynie z braku decyzyjności. Przy zakupach także.

**P**rawda jest taka, że owszem posiada ona włosy blond, ale nie jest „blondynką”. Pani inżynier z wykształcenia, także o samochodach miała bardziej skryzalizowane poglądy. Zmieniała je mniej więcej co siedem lat. Jeździła już Fordem K – urokliwym, małym samochodem, który bardzo kochała. Potem troszkę większym, ale banalnym Yarisem, którego nie lubiła z racji braku urody. Ostatnio cieszyła się sty-

lowym Citroenem C3, który mimo podobnych gabarytów posiadał więcej miejsca w środku, a zwłaszcza jego bagażnik był wielki, jak na tak mały samochód.

Kolejny samochód ma być nowy, mały, bo łatwiej zaparkować i na pewno nie Diesel. Musi mieć automatyczną skrzynię biegów, klimatyzację i lakier - srebrny metalik. Ważna była także





cena, w której określony został górny pułap. Dużo rozmawialiśmy o samochodach niemieckich, japońskich, koreańskich i francuskich, które zresztą nie zawsze produkowane są w tych państwach. Sądziłem, że być może uda się namówić koleżankę na trochę większy samochód, już z segmentu C. Przy okazji okazało się, że istnieje między nami różnica zdań co do definicji małego i dużego samochodu.

Ruszyliśmy na salony. Na pierwszy ogień poszła Toyota. Sugerowałem Aurisa, ale szybko okazało się że nie, zbyt duży, cena także. Zainteresowaliśmy się Yarisem.

Toyota Yaris w segmencie B jako jedyna oferuje samochód hybrydowy. Jest najtańszą i najmniejszą hybrydą na rynku. W odróżnieniu od samochodów z silnikami tylko spalinowymi hybryda pali mniej w mieście, niż na szosie. A potrzebny był samochód z przyjemnym zużyciem paliwa w ruchu miejskim i przyjemną automatyczną skrzynią biegów. Znajac styl jazdy mojej koleżanki przekonany byłem, że jej hybryda spalać będzie w mieście 4 litry benzyny, a może i mniej. Osiągi hybrydowego Yarisa może nie są najlepsze, ale w mieście wystarczające. Trochę gorzej poza miastem, gdzie zużycie paliwa staje się już zdecydowanie większe. Koleżanka jednak zdecydowanie wolała wersję z silnikiem konwencjonalnym. Argumentem była tu cena zakupu, prawie o 8 tys. mniejsza. Zrozumiałe, że nieprzekonująco brzmiał oszczędność na stacjach paliw - niskie zużycie paliwa hybrydy wyrówna cenę zakupu dopiero po 7 latach. Wbrew moim radom już prawie zdecydowana była kupić konwencjonalnego Yarisa z silnikiem benzynowym, ale z sentymentu do C3 zdecydowała się jeszcze odwiedzić salon Citroena.

Nowy Citroen C3 okazał się bardzo ładnym pojazdem, wyróżniającym się wśród samochodów miejskich. Kreuje on własny, dobry styl, trochę podobny do Citroena „kaktusa”. Dobre wrażenie robi także w środku i zdecydowanie zaspakaja poczucie estetyki. Ładna jest deska rozdzielcza i ładne są obszycia foteli. Wykończony jest lepiej niż Toyota Yaris. C3 wydaje się także znacznie większy, niż wskazywałyby

na to wymiary. Zdziwieni byliśmy, że nowy model nie oferuje przedniej szyby Visiodrive, która była w C3 poprzedniej generacji. Mocno zachodziła ona na dach, dzięki czemu w kabinie było jaśniej. Lepiej widać było niebo, a także, co ważniejsze zbyt wysoko czasem zawieszoną sygnalizację świetlną. W pierwszej chwili bardzo podobała nam się cena; 39900 zł, ale dotyczy ona wersji bazowej Live. Dosyć siermiężnej, bez kolorowych aplikacji, bez paneli Airbump, do tego z trzycylindrowym, wolnossącym, słabym silnikiem benzynowym. Nas interesował mocniejszy silnik, automatyczna skrzynia biegów i srebrny kolor. Ale to było już w innej wersji z kosztownymi, zbędnymi dodatkami i ceną przekraczającą założone siedemdziesiąt tysięcy. Zdecydowała ocena:

– *Nie jest tak banalny, jak Yaris i ma lepsze wykończenie, ale jest droższy, a na wersję w wymarzonej kolorze musiałabym długo czekać.*

Zrezygnowała. Wychodząc obojętnie jeszcze C3 z silnikiem diesla za 66 300, którego cena w najlepszej wersji dochodziła do 77 tysięcy. Diesel na miasto? W czasach, gdy jest odwrót od diesli? Trochę nas to dziwiło.

Tego dnia odwiedziliśmy jeszcze salony Hyundai, Kia i Suzuki, rozmawialiśmy o Fordzie Fiesta, Nisanie Micra i nic z tych odwiedzin i rozmów nie wynikało. W końcu znużeni pojechaliśmy do salonu Mazdy. Myślałem, że może uda się namówić koleżankę na bardziej prawdziwy samochód, Mazdę 3. Większe auto, to jednak trochę inna bajka, lepsze osiągi, lepsze wyciszenie i większy komfort. Nic z tego. Spojrzała na Mazdę 2 i usłyszałem:

– *To jest to, ona mi się podoba i kolor mi się podoba, mimo, że nie jest to srebrny metalik, tylko perłowa czerwień i jest ładniejsza w środku, niż tak chwalona przez Ciebie Toyota.*

„Bo to jest klas premium” - dodał sprzedawca. Już wtedy wiedziałem, że moja ulubiona blondynka będzie właścicielką Mazdy 2.

Mazda 2 ma chyba najbardziej zaawansowany design w swojej klasie. Jest kobietą bardzo zgrabną, z bardzo piękną twarzą. Jest projektem bardzo ambitnym i dopracowanym pod każdym względem. Minimalnie większa od

swojej poprzedniczki, jest od niej lżejsza, bardziej dynamiczna, bardziej ekonomiczna i bardziej ekologiczna. Mazda nie poszła w kierunku downsizingu. Posiada silnik wolnossący, czterocylindrowy, szesnastozaworowy o pojemności 1500 cm i mocy 90 KM. Producent szczyci się tym, że ma mały apetyt na benzynę, w mieście tylko 6,1 litra, ja dodałbym do tego 1 litr więcej. Wnętrze, patrząc z pozycji kierowcy, jest uszyte jakby na miarę, również dla tych o sporym wzroście. Fotele bardzo wygodne, ale kierowca czuje się trochę zepchnięty w stronę drzwi. Po ruszeniu miłym zaskoczeniem jest dobre wyciszenie a także wysoki komfort jazdy. Samochód sprawia dużą przyjemność w poruszaniu się po mieście, jest bardzo łatwy w manewrowaniu i parkowaniu. Świetna widoczność w każdym kierunku. Przyjemny promień zawracania. Natomiast po tak lekkim samochodzie spodziewałem się lepszego przyspieszenia. Tylko 12 sekund do setki przy dosyć ospale działającej automatycznej skrzyni biegów. Mogłoby być lepiej. Ładna deska rozdzielcza z podobnym do motocyklowych zestawem zegarów. Na środku deski monitor dotykowy, który także można obsługiwać dżojstikiem. „Dwójka” jest bogato wyposażona w systemy związane z bezpieczeństwem i komfortem jazdy, a wszystko jest łatwe, intuicyjne w obsłudze. Ale jeżeli miałbym się jeszcze czegoś czepiać, to lepsze mogłyby być plastiki na desce rozdzielczej i lepsze materiały na siedzeniach. Największą wadą jest Mazdy 2 jest cena.

Z trudem zmieściliśmy się w założonych siedemdziesięciu tysiącach. Skończyło się na 68 900 zł, ale trzeba było zrezygnować z kilku dodatków; z przydatnego wyświetlacza head-up, nawigacji, systemu bezkluczykowego i kilku przydatnych drobiazgów, z którymi cena zamknęłaby się na 79 000 zł.

Byliśmy w kilku salonach sprzedaży, wszędzie byliśmy bardzo miło przyjęci, we wszystkich oferowano nam jazdę próbną, w niektórych poczęstowani byliśmy kawą. Najbardziej profesjonalni byli sprzedawcy w Toyota Radość, Toyota Bielany i Mazda Bołtowicz i miałbym tu problem w określeniu, który z nich był najlepszy.

U każdego producenta mogliśmy zaobserwować podobne działania marketingowe: cena już od 45 290 zł (Toyota Yaris 5 drzwiowa, z klimą i radiem). Widzimy to w telewizji, prasie, internecie i na ulicznych billboardach. Niska, zachęcająca cena wersji bazowej wzrasta gwałtownie, gdy określamy co chcielibyśmy mieć. Automatyczna skrzynia biegów to 5000 zł, wybrany lakier – 2 000 zł, nawigacja – 2500. Jeszcze kilka rzeczy i okazuje się, że cena jest prawie dwa razy wyższa, bo to, co sobie życzymy jest na ogół w specjalnym pakiecie z opcjami często niepotrzebnymi. Takie są niestety prawa rynku producenta.

A co z naszą niedecyzyjną „blondynką”. Okazało się, że wcale nie jest niedecyzyjna. Za to jest inteligentną, długonogą kobietą o blond włosach, zadowoloną z życia i ze swojej świeżo kupionej Mazdy 2.

A ja? Wystąpiłem w roli konsultanta, doradcy i – teoretycznie – fachowca. Byłem tam niepotrzebny, no może trochę przydatny jako kierowca. Blondynka wysłuchała mnie uważnie, a i tak zrobiła swoje. I co mi zostaje? Może się odegram jakimś „dowcipem” o blondynkach... ■





*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/)**

# Czyste auto

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

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

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

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

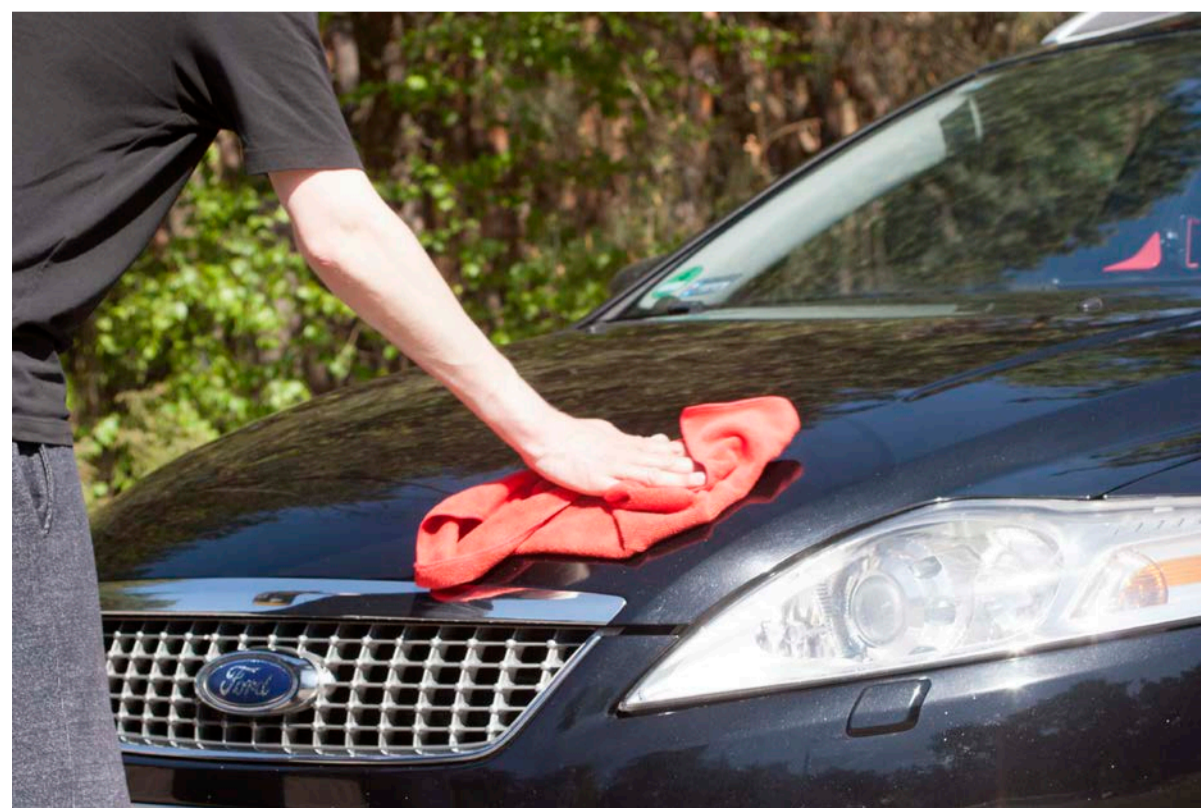
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



# BRAYT®



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



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

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

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

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

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

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



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

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



# Po paliwo i na kawę?

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN RZOŃCA

Ostatnio przez media przeszła seria informacji o tym, że Orlen w sieci 1200 stacji paliw poszerzy ofertę o najróżniejsze produkty, nie tylko spożywcze. Nas najbardziej interesuje oferta dotycząca paliw, olejów, akcesoriów i najróżniejszych „przydasiów” samochodowych. Zatankować, kupić co potrzebne, napić się kawy i w drogę. O kawie na stacji paliw opowiada specjalista i autor tematycznego bloga – Marcin Rzońca.



popularcoffee.pl

**O**statnio na jednej ze stacji Orlen, natknąłem się na półkę z Aeropressami, młynkami, filtrami... i kawą jed-

norodną, z dokładnym opisem pochodzenia, metodą obróbki czy profilem smakowym. Cena bardzo przyzwoita... Dla celów

poznawczych po prostu musiałem kupić sobie paczkę. Poczyniłem testy, zaparzyłem na różne sposoby i...



## Etiopia Chelektu z Orlen Cafe

Kiedy na facebooka i instastory wrzuciłem zdjęcie z tą paczką, komentarze i wiadomości posypały się jak szalone! Koniecznie chcieliście się dowiedzieć, co to tam siedzi i czy jest zdatne do pożytku. Kilka osób podpowiedziało mi, że już testowali i jak za te pieniądze, wybór był zupełnie przyzwoity. Zatem, mam nadzieję, że dzisiejszy tekst zaspokoi Waszą ciekawość!

Opakowanie zawiera większość informacji, które znajdzie się na kawach dobrej jakości. Czyli kraj i region pochodzenia, metodę obróbki, odmianę botaniczną, wysokość upraw czy profil smakowy. Niestety, zabrakło informacji o dacie palenia. Jest tylko podana data przydatności, która w moim wypadku wskazywała 12. 2018. Zakładałam zatem, że palona była w grudniu 2017. Zapach dobiegający z paczki (a kupowałem ją na początku stycznia) sugerował, że tak raczej było. Ponadto, oczywiście, logo Orlen Stop Cafe, ale udało się znaleźć palarnię, która wypaliła ziarna - Miko Koffie z Belgii, natomiast dystrybucją u nas zajmuje się polski oddział Miko, który w swoim portfolio ma, między innymi, znaną wielu osobom palarnię Freehand Coffee Roasters - corocznie występująca choćby jako jeden ze sponsorów Mistrzostw Polski Aeropress.

Na półce, prócz dzisiejszej Etiopii, można było znaleźć jeszcze kolumbijskie ziarenka. Cena? 24,99 za paczkę 250g. Więc bardzo atrakcyjnie,



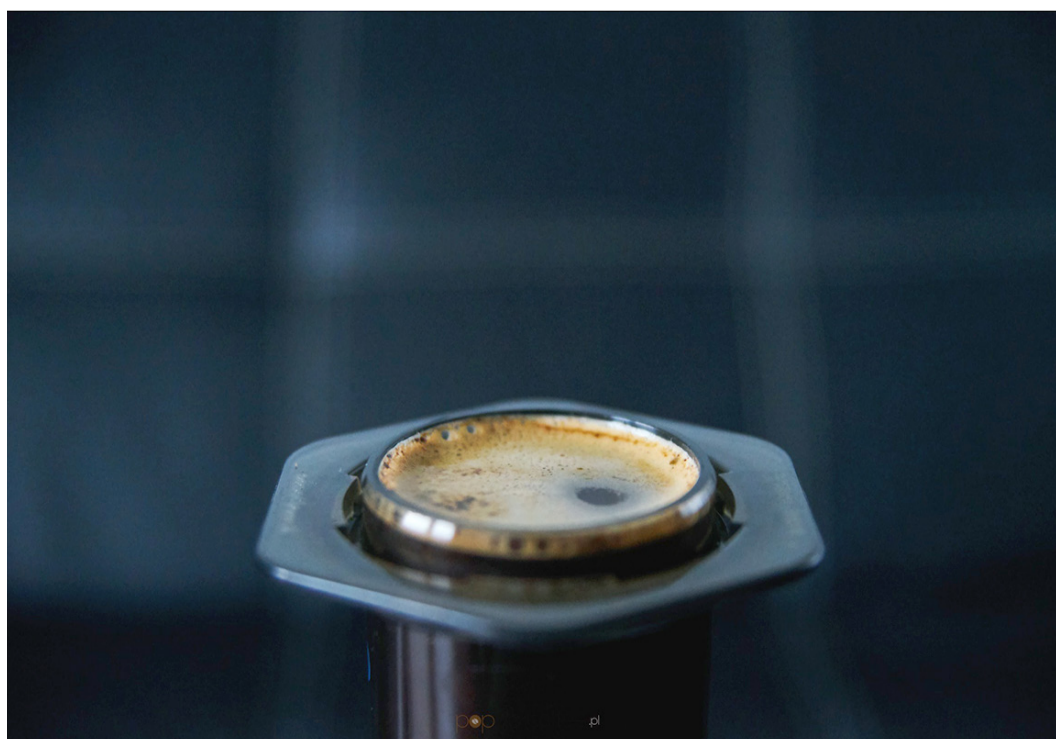
a z drugiej strony może podpowiadać, że coś nie do końca dobrze jest z tymi ziarnami. Nie pozostało mi nic innego, jak sprawdzić to.

### Test kawy z Orlenu

#### Opinia

I znów zadaję sobie pytanie. Czy Etiopia Chelektu z Orlen Stop Cafe jest kawą niepijalną? Ponownie odpowiadam - nie, nie jest. Nadal uważam, pomimo, że w cuppingu porównawczym wypadła dość blado, jest kawą bardzo znośną i sensowną. Zważywszy na to, że nie jest to kawa segmentu specjalty, jej cena jest bardzo rozsądna, jest dość powszechnie dostępna i świeża, to ostateczny rozrachunek i tak jest na plus. Tym bardziej, że trzeba pamiętać, iż oferta Orlen Cafe nie jest kierowana raczej do kawowych świrów, tylko do zdecydowanie szerszego grona klientów.

Niestety, nie udało mi się uzyskać odpowiedzi ze strony Orlenu na temat ich oferty kawowej, dlatego zdecydowali się na taki nietypowy krok, jak wprowadzenie takiego asortymentu na stacje i jakie są dalsze plany rozwoju tej gałęzi produktów. Mnie osobiście jednak cieszy, że kawa ze stacji benzynowej, przynajmniej w przypadku tej sieci, przestała być niepijalną, syfiastą, rozpuszczalno-spaloną lurą, a czymś, co faktycznie może poratować w czasie długiej podróży samochodem. ▣







OPR.: MACIEJ RZOŃCA

Nowy sezon, nowe auto, nowi partnerzy...

To będzie już trzynasty sezon, w którym polscy kierowcy wyścigowi mogą rywalizować w markowych Pucharze KIA. W tym roku kierowcy otrzymają do dyspozycji zupełnie nowe Picanto, którego bazą stało się zupełnie nowe, 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) oraz wyścigowe zawieszenie i układ wydechowy, wyczynowe klocki hamulcowe i 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. Wszyscy kierowcy pojedą ponadto na takich samych oponach, 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 tym roku serial będzie nosił oficjalną nazwę KIA PLATINUM CUP w związku z podpisaniem umowy pomiędzy Kia Motors Polska z firmą ORLEN OIL. Określa ona zasady długoterminowej współpracy handlowej i marketingowej, w tym

działania przy projekcie KIA PLATINUM CUP. Wyścigowa rywalizacja stanowi najlepszy poligon doświadczalny dla olejowej marki, która w ten sposób zazębi swój proces technologiczny o ostatni, najbardziej wiarygodny tryb w testowej maszynie.

- Trzeba przyznać, że motorsportowa rywalizacja jest najlepszym sprawdzianem dla doskonałych olejów – powiedział Wojciech Szyszko, dyrektor zarządzający Kia Motors Polska. W obecnych czasach testy laboratoryjne są w stanie dać nam bardzo dobre rezultaty, ale ostatecznym egzaminem jest sprawdzenie produktu w jak najcięższych warunkach. W związku z tym firma ORLEN OIL rozszerza swoją dzia- ➔➔

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



Teraz także na smartfony i tablety

łałność w sportach motorowych i przyjęła naszą propozycję współpracy przy wyścigowym projekcie Kia Motors Polska, jakim są Mistrzostwa Polski KIA PLATINUM CUP. Zespół badawczy będzie miał możliwość sprawdzenia swoich olejów PLATINUM PRO na kolejnej arenie sportowej rywalizacji, dzięki czemu zyska jeszcze więcej danych niezbędnych do opracowania nowych olejów oraz smarów. Należy pamiętać, że wszystkie te działania mają zapewnić naszym klientom perfekcyjną i niezawodną ochronę silników cywilnych modeli Kii.

Współpraca z tak istotnym partnerem jakim jest Kia, w popularnej serii Mistrzostw Polski KPC jest potwierdzeniem wysokiej jakości naszych produktów – dodała Agnieszka Grzegorzczak, Dyrektor Marketingu w ORLEN OIL. Wierzymy w ogromny sukces współpracy na linii Kia – ORLEN OIL ponieważ oprócz profesjonalizmu, zaufania klientów, doświadczenia łączy nas pasja do motoryzacji.

Tegoroczny kalendarz KIA PLATINUM CUP kolejny raz będzie niezwykle atrakcyjny dla zawodników. Składa się

na to kilka czynników. Przede wszystkim będzie to sześć (podwójnych) rund – każda na innym torze i w innym kraju. Poza tym zawody będą towarzyszyły innym, międzynarodowym serialom wyścigowym, często z udziałem renomowanych kierowców. Młodzi zawodnicy z Pucharu Picanto będą więc mieli okazję „podejrzeć” rywalizację utytułowanych kolegów oraz organizację i pracę profesjonalnych zespołów.

KIA PLATINUM CUP rozpocznie się w ostatni weekend kwietnia na węgierskim Hungaroringu. W tym czasie i miejscu rozegrana zostanie także runda serii FIA WTCR, która w tym roku zastąpiła mistrzostwa świata samochodów turystycznych (WTCC). W dniach 19-20 maja kierowcy Picanto spotkają się – po rocznej przerwie - na austriackim Red Bull Ringu. Niecały miesiąc później (16-17 czerwca) odbędzie się jedyna runda na polskim torze. Będzie to oczywiście obiekt w Przeźmierowie koło Poznania. Czwarta oraz piąta runda sezonu będzie towarzyszyła niezwykle widowiskowym mistrzostwom Europy ciężarówek, które wraz z KIA PLATINUM CUP pojawią się na Slo-



vakiaringu (14-15 lipca) oraz na czeskim Autodromie Most (1-2 września). Finał sezonu zaplanowano w dniach 20-21 października na belgijskim torze Zolder, gdzie po raz ostatni kibice mogli oglądać zaciętą walkę kierowców Kii w 2015 roku. Tym razem rywalizacja będzie towarzyszyć europejskiej serii NASCAR!

Partnerem strategicznym Kia Motors Polska przy organizacji Mistrzostw Polski KIA PLATINUM CUP jest ORLEN OIL. Projekt wspomagają także Bank BGŻ BNP Paribas oraz Ergo Hestia. ■



# Sześć rund RSMŚI 2018

OPR.: MACIEJ RZOŃCA

Zbliża się wiosna, a z nią początek nowego sezonu w rajdach samochodowych na Śląsku. Okręgowa Komisja Sportu Samochodowego w Katowicach zatwierdziła i opublikowała kalendarz Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska 2018. Znalazło się w nim wiele bardzo ciekawych nowości.

Przede wszystkim rajdowe załogi będą rywalizowali w tegorocznych RSMŚI podczas sześciu rund, a więc o jedną więcej w porównaniu do minionego sezonu. Poza tym, pojadą w dwóch zupełnie nowych rajdach, na nieznanym dotąd odcinkach specjalnych.

Pierwsza z nowości jednocześnie rozpocznie RSMŚI 2018. Będzie to Rajd Baborów, który rozegrany zostanie w dniach 13-14 kwietnia na asfaltowych oesach w południowej części województwa opolskiego. Organizatorem zawodów jest Automobilklub Opolski.

Na kolejną rundę zawodnicy przeniosą się do Małopolski. Będzie to już szósta edycja Rajdu Ziemi Bocheńskiej im. Janusza Kuliga. Zawody - które odbędą się w dniach 1-2 czerwca - organizowane są przez krakowskie Koło Środowiskowe Automobilklubu Śląskiego, zdo-

były uznanie wielu zawodników i na dobre wpisały się już w kalendarz RSMŚI.

Niezwykle ciekawie zapowiada się trzecia runda śląskich mistrzostw, której termin przypada na dwa ostatnie dni czerwca (29-30). Odbędzie się wówczas 2 Rajd Śląska z bazą na Stadionie Śląskim w Chorzowie. Warto dodać, że zawody te będą połączone terminem i miejscem z czwartą rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski oraz rundą z kalendarza Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Będzie to więc najważniejsza impreza rajdowa sezonu 2018 w tym regionie.

Po wakacyjnej przerwie załogi powrócą do rywalizacji w RSMŚI w dniach 14-15 września. Tak, to będzie już 64 edycja Rajdu Wisły organizowanego tradycyjnie przez Automobilklub Śląski. Słynna „Wiselka” ponownie odbędzie

się w potrójnej formule, która sprawdziła się w sezonie 2017. Równie trudne, co malownicze odcinki specjalne w Beskidach będą bowiem areną zmagania także w ramach Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski oraz Mistrzostw Polski w Historycznych Rajdach na Regularność.

Przedostatnie zawody w kalendarzu RSMŚI 2018, to druga tegoroczna nowość. Tym razem załogi pojadą na prawie na drugi koniec Polski (ze śląskiego punktu widzenia), gdyż będą rywalizowali na oesach w okolicach Biecza i Jasła w ramach 4 Rajdu Grodzkiego. Odbędzie się on w dniach 6-7 października, a w poprzednich edycjach gościł uczestników HRSMP. W tym roku będzie to także runda mistrzostw Podkarpacia oraz Super KJS.

Sezon 2018 tradycyjnie zakończy słynąca z kapryśnej pogody oraz wymagających odcin- ➔➔



ków specjalnych 44 Cieszyńska Barbórka (16-17 listopada) organizowana niezmiennie przez Automobilklub Cieszyński.

Jacek Spentany - Przewodniczący OKSS PZM Katowice:

- Cieszymy się, że chęć przeprowadzenia rund mistrzostw Śląska wyrazili także organizatorzy spoza województwa Śląskiego. Dzięki temu możemy wyjść z tym popularnym cyklem do szerszego grona kibiców, a także pójść w kierunku, którego oczekiwali zawodnicy. W tym miejscu chciałbym również podziękować wszystkim automobilklubom, które zdecydowały się podjąć wyzwanie organizacji rundy RSMŚl. Prace nad kalendarzem trwały od listopada, a za wytrwały udział w nich chciałbym podziękować przedstawicielom dwóch nowych rund – Panu Michałowi Czapko - wiceprezesowi AK Opolskiego ds. sportowych i Panu Markowi Sitkowi – prezesowi AK Bieckiego. W tym sezonie, podobnie jak w poprzednich, chcemy nadal

rozwijać śląskie mistrzostwa pod względem sportowym, jednocześnie utrzymując w ryzach koszty udziału i rywalizacji. Jak wynika z obliczeń Instytutu Monitorowania Mediów w ubiegłym roku dotarliśmy z informacjami dot. rund cyklu do ponad 115 mln odbiorców. Dlatego wierzę, że dyrektorom poszczególnych rund, tak jak mi, zależy na kontynuowaniu działań zmierzających do podniesienia wartości marketingowej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska. Z pewnością pomocny w realizacji tych celów będzie fakt, że dwie rundy RSMŚl ponownie będą zawodami w randze mistrzostw Polski. Co więcej, staramy się również, by dwa rajdy z kalendarza RSMŚl stanowiły także rundy mistrzostw Podkarpacia. Szanownym zawodnikom chciałbym przekazać, że już wkrótce podamy wszystkie szczegóły dotyczące przebiegu tegorocznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska, a także zorganizujemy coroczne spotkanie dla kierowców i pilotów

### Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Śląska 2018:

**13-14 kwietnia** – 1. Rajd Baborowa (Baborów, woj. opolskie) – zawody łączone z Super KJS

**01-02 czerwca** – 6. Rajd Ziemi Bocheńskiej (Bochnia, woj. małopolskie) – zawody łączone z Super KJS

**29-30 czerwca** – 2. Rajd Śląska (Chorzów, woj. śląskie) – zawody będące także rundą RSMP i HRSMP

**14-15 września** – 64. Rajd Wisły (Wisła, woj. śląskie) – zawody będące także rundą HRSMP i MPHRR

**06-07 października** – 4. Rajd Grodzki (Biecz/Jasło, woj. małopolskie i podkarpackie) – zawody także będące rundą RSMPk, łączone z Super KJS

**16-17 listopada** – 44. Cieszyńska Barbórka (Cieszyn, woj. śląskie) – zawody łączone z Super KJS

# Autostopem przez Europę

TEKST: MARZENA PIÓRO

Wycieczkę po Europie wymyśliłam już dawno. I najchętniej autostopem, zimą. W myśl zasady „Bo wtedy mogę dużo zobaczyć i poznać mnóstwo ludzi”. A że sprytną kobietą jestem, to wymyśliłam, że los zadecyduje gdzie pojedę. Oczywiście skrycie licząc, że będzie to chociażby Paryż. No



dobra, ostatecznie Wiedeń albo Wenecja. I losowanie się odbyło. Ogromna mapa Europy i rzut lotką miał zdecydować o przyszłej podróży. Nie podglądałam. No żeby było uczciwie. No i co? Ano nic. Wycieczka do Niemiec. Tego nie brałam pod uwagę. Ale skoro plan wyjazdu był gotowy, plecak prawie spakowany, nie ma co się zastanawiać. Pojedę zatem nad Morze Północne. Jednak pomysł podróży „na stopa” oddalał się z każdym dniem. Po pierwsze nadeszły najbardziej mroźne dni tej zimy. Po drugie, plecak jest ciężki, a do tego kurtka, szalik, czapka, rękawiczki i z niczym innym już się nie mieszczą. Nie ma na co czekać, pakuję swoje autko! Pierwsze trzysta kilometrów, to ciągły wyścig z czasem i ciężarówkami. Bo albo blokowały, albo się wyprzedzały. I w pewnej chwili wszystko się zmieniło. Dla mnie bardzo. Tiry jechały swoim pasem. I tylko radio zaczęło mówić w dziwnym języku.

Ale za to droga szeroka, stacje benzynowe jakby częściej i ogromne parkingi. Ale i tak hitem jest wirująca deska w toalecie! Przez chwilę myślałam że mam omamy. Ale gdzież tam. To fakty. Jednak najbardziej podobała mi się kultura jazdy. To trzeba zobaczyć.

Kierowcy sobie ustępują, ułatwiają włączenie do ruchu i ogólnie są zdecydowanie życzliwsi wobec innych kierowców. Szkoda tylko, że wszystko to skończyło się jak sen w chwili gdy tylko wjechałam do Polski. O ile brakowało mi melodyjnego polskiego języka, to bardzo przeszkadzała brawura i agresja kierowców na drodze.

**PS.**

**Zalecenia od Marzeny:**

Dziewczyny, ta wyprawa pokazała mi w sposób bardzo naoczny, jak ważne jest kulturalne zachowanie na drodze. Jak bardzo ułatwia podróżowanie. A przede wszystkim, podnosi bezpieczeństwo. Może jedzenie mamy lepsze, ale w kwestii kultury jazdy na pewno warto czerpać wzory od naszych zachodnich sąsiadów. Powodzenia i do zobaczenia za kierownicą, bo wkrótce jadę do Rosji!

# Wydarzenia i rocznice: marzec 2018

## Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

### Nadworny architekt F1

Wśród setek i tysięcy kierowców rajdowych i wyścigowych mnóstwo jest takich, którzy swą sportową karierę rozpoczynali w wielu kilkukilkunastu lat, by z czasem zdobywać puchary, mistrzowskie tytuły, sławę i godziwe kontrakty. Nie jest to nic nowego w sporcie zawodowym, który praktycznie we wszystkich dyscyplinach wymusza jak najwcześniejsze rozpoczęcie treningów. Sporty samochodowe są o tyle „mniej wymagające”, że pozwalają rozpocząć karierę mając „2”, a nawet „3” na początku dwucyfrowego



wego wieku. Ale w tym przypadku – nie łudźmy się – trzeba mieć naprawdę wyjątkowy talent, by zdążyć wspiać się na mistrzowskie szczyty. Taką postacią nie stał się Hermann Tilke, chociaż trzeba przyznać, że stał się wyjątkową osobą w świecie wyścigów samochodowych...

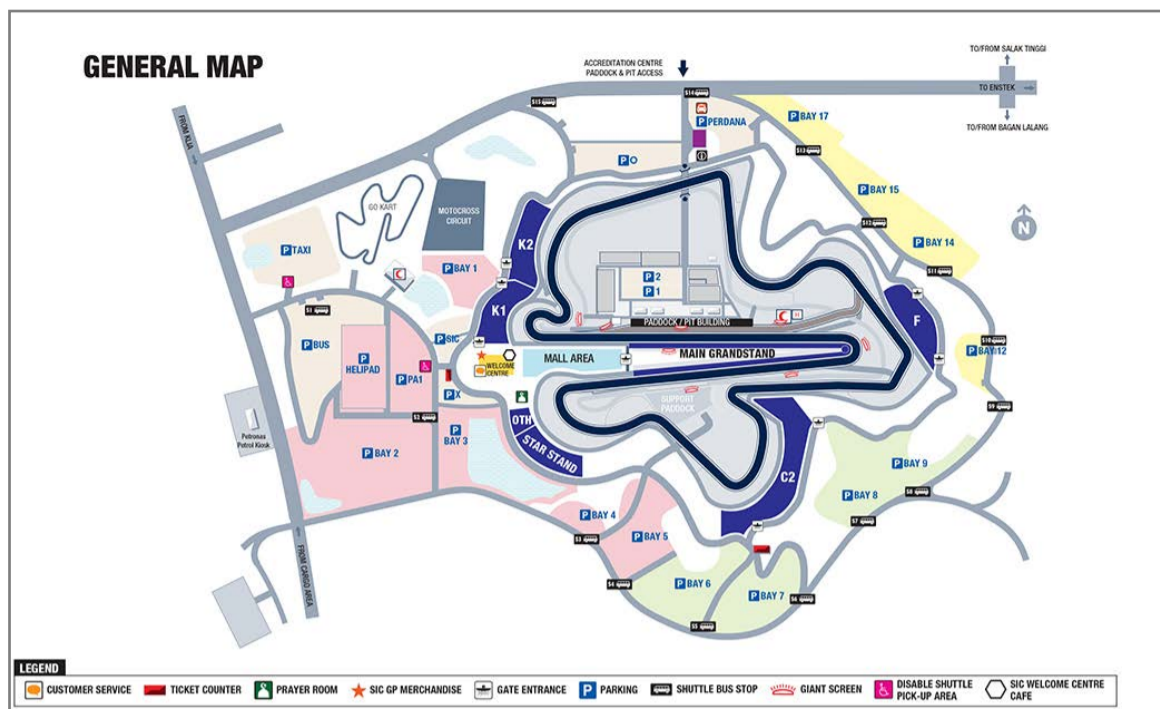
Tilke urodził się 31 grudnia 1954 roku w niemieckim Olpe. Ukończył prestiżową uczelnię techniczną Fachhochschulen Aachen – co można przetłumaczyć jako Uniwersytet Nauk Stosowanych (Ścisłych) – ze specjalizacją transport i zarządzanie ruchem drogowym. W 1984 roku założył własną firmę (Tilke Engineering) zajmującą się szeroko rozumianą architekturą oraz projektowaniem. Jednocześnie Tilke, będąc miłośnikiem sportów samochodowych postanowił spróbować swych sił w wyścigach. No cóż, nie mógł pochwalić się w tej dziedzinie spektakularnymi sukcesami – brał udział w wyścigach samochodów turystycznych (głównie na północnej pętli Nurburgringu) oraz wyścigach długodystansowych. Wygrał kilka zawodów jadąc w zespole z Dirkiem Adorfem. I właściwie, to tyle. Nic szczególnego, a podobną karierą sportową, a nawet lepszą, mogą poszczycić się tysiące kierowców-amatorów.

Początek prawdziwej kariery Tilkego w wyścigach nastąpił w latach 90-tych ub. wieku, kiedy to dostał zlecenie na gruntowne przebudowanie toru wyścigowego Österreichring koło austriackiego Spielbergu. Po ukończeniu prac w 1997 przemianowano nazwę obiektu na A1-Ring. Remontowi austriackiego toru musiał przyglądać się „cesarz” Formuły 1 Bernie Ecclestone i zapewne przypadł mu do gustu. W tym czasie gwałtownie rosła popularność tej serii wyścigowej i rządy wielu krajów miały ambicję, by



mieć u siebie certyfikowany tor F1. Mający niezwykły talent do biznesu Ecclestone skwapliwie skorzystał z tego trendu. Na „pierwszy ogień” poszła Malezja. Zlecenie zaprojektowania toru otrzymał Tilke. Spisał się na medal i 9 marca 1999 roku oficjalnie otwarty został tor Sepang, 85 kilometrów od stolicy tego kraju Kuala Lumpur.

Tilke swoim projektem odniósł niesamowity sukces, po którym runęła lawina kolejnych zamówień. Obecnie w portfolio niemieckiego architekta znajdują się tory (m.in.) - Bahrain, Shanghai, Istanbul Park, Marina Bay Street Circuit, Yas Marina, Moscow Raceway oraz wiele, wiele innych. Tilke zyskał przy okazji przydomek „nadwornego architekta Ecclestone oraz FIA”. W ciągu minionych 20 lat praktycznie każdy w każdym ważniejszym obiekcie wyścigowym na świecie „maczał” palce Hermann Tilke i jego zespół.



Ma (mają) też na swoim koncie projekty ośrodków szkolenia kierowców, ośrodków testowych (np. Mercedesa w Szwecji), klubów samochodowych (np. Colorado Motorsports Country Club) hoteli, szpitali czy centrów wystawowych rozsianych po całym świecie. Z perspektywy czasu wydaje się mało prawdopodobne, by Hermann Tilke żałował teraz, że nie udało mu się zrobić kariery, jako kierowca... ■



---

**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

---

Zdjęcie na okładce: Gran Turismo Sport – zrzut ekranu



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