

iauto ^{polska}

Numer 107, 28 marca 2018





Ciekawe, że wiele osób kupując samochód, za jeden z najważniejszych parametrów uważa jego kolor. Ale jeśli bliżej przyjrzeć się tej, marginalnej w sumie, sprawie to jakaś logika w tym jest. Nie w tym, że czerwony jeździ inaczej niż zielony, czy niebieski. To przecież zależy od silnika, układu zawieszenia, przekładni, opon i, przede wszystkim, kierowcy.

A jednak kolor jest ważny. Lepiej się czuje kierowca w ładnym samochodzie, a przecież kolor samochodu ma podkreślać jego urodę. Nie bez powodu projektanci dobierają kolory do konkretnych modeli samochodów tak, aby starannie zaprojektowana bryła pokryta była stosownym do niej kolorem. Można zrozumieć, że ktoś nie traktuje zbyt poważnie estetycznych preferencji twórców samochodu i woli mieć białe auto. Może mieć ku temu powód praktyczny. Bo nie tylko latem, ale o każdej porze roku, w pełnym słońcu, białe auto nagrzewa się nieco mniej, niż czarne, i każde inne, w ciemnej barwie. Różnica jest niewielka, ot kilka stopni, ale jest.

Ale uroda, piękno samochodu jest ważna. I tu pojawia się kłopot. Bo, jak wiadomo,

nie to piękne, co piękne, lecz co się komu podoba. Jedni wolą kanciaste, agresywnie wyglądające klasyki terenowe czy wojskowe, inni miękkie, płynne linie i elegancję limuzyn, jeszcze inni gustują w płaskatych supersamochodach.

Powszechną aprobatą cieszą się klasyki o ponadczasowej linii karoserii. Co to znaczy - ponadczasowej? Ano takiej, która się nie starzeje. I tu znowu jest kłopot, bo dla jednych Celica ST185 to najpiękniejszy samochód sportowy, dla innych klasykiem sportowych aut jest tylko 911. I nie mówię to o autobusie wrocławskiej linii 911... A Volvo Amazon? A Mercedes 300 SL? A znacznie późniejsza, wręcz współczesna Alfa 156 SW? Można wymieniać bardzo wiele marek i modeli. Ale każdy z nich ma swoje kolory, w których wyglądają najlepiej. Być może dlatego wiele osób kupując samochód, za jeden z najważniejszych parametrów uważa jego kolor...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

As w rękawie - str. 10



Prezentacje

Pojazd czterokołowy - str. 14

Technologie

Automatyczny SOS - str. 8

Opinie

Szaleństwo dużych gabarytów - str. 10



Wydarzenia

Carsharing na Śląsku i w Zagłębiu - str. 12

Sport

Podium w Abu Dhabi - str. 14

Premiera Polo R - str. 16

Z Kia Lotos Race do NASCAR - str. 24

Pierwsze punkty Szejów - str. 27



Babskie Gadanie

Wiosna - str. 29

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 30

As w rękawie



Suzuki Vitara Boosterjet 4WD

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po raz kolejny Vitara. Tym razem to Suzuki Vitara Boosterjet z napędem na obie osie, z automatyczną skrzynią biegów i z turbodoładowanym silnikiem o pojemności 1,4.

Suzuki nie należy do najpopularniejszych marek w Polsce, ale z roku na rok przyciąga do salonów coraz większą liczbę klientów. Wśród modeli tej japońskiej marki to właśnie Vitara cieszy się największym zainteresowaniem. Powodów może być przynajmniej kilka.

Stylistyka aut Suzuki może się podobać lub nie, wielkich kontrowersji nie budzi. Atutem marki jest to, że każdy model ma swój odrębny styl. Vitara od zawsze budzi moje największe emocje. Znacznie większe niż np. Baleno czy Ignis. Auto ma charakterystyczny pas przedni z zadziorne



umiejscowiono ergonomiczny panel automatycznej klimatyzacji. Zegary są czytelne i estetyczne. Kierownica miło układa się w dłoniach. Na niezły komfort podróżowania wpływają wygodne fotele o sporym zakresie regulacji i dobrym bocznym trzymaniu, a jako bonus otrzymujemy skórzano-zamszowe wykończenie, eleganckie i estetyczne. Na tylnej kanapie znajdziemy sporo miejsca – zarówno na nogi, jak i głowy. Pasażerowi na tylnej kanapie zwracają uwagę na wygodne, bo długie siedzisko. W standardowej, 5-osobowej konfiguracji bagażnik Vitary dysponuje pojemnością 375 litrów. Jest foremny, a dwie boczne

spoglądającymi reflektorami, przyjemnym wlotem powietrza i niemal płaską maską bez zbędnych przetłoczeń. Z tyłu też nieźle wygląda dzięki lampom o nietypowym kształcie i niewielkiej lotce nad szybą. Warto dodać, że wersja S, ma dodatkowo czarne lusterka i dach, które kontrastują z czerwoną karoserią, oraz chromowane uzupełnienia, przyciemnione szyby oraz felgi o charakterystycznym wzorze. W sumie wygląda atrakcyjnie i bojowo.

Wnętrze Vitary miło mnie zaskoczyło. To już nie czasy surowego i nieco topornego kokpitu. Bardzo spodobał mi się zegarek umieszczony na szczycie konsoli centralnej z japońskimi oznaczeniami cyfr. To taki dowcipny gadżet. Kokpit ożywiają srebrne i czerwone wstawki. Materiały wykończeniowe są umiarkowanie miłe w dotyku, ale sprawiają solidne wrażenie. Poza tym liczne i pojemne schowki ułatwiające rozmieszczenie drobiazgów i czynią wnętrze Vitary funkcjonalnym i praktycznym.

Ekran dotykowy z prostym i czytelnym interfejsem to centrum multimedialne. Pod nim



wnęki i podwójna podłoga ułatwiają odpowiednie rozłożenie bagażu. Po złożeniu drugiego rzędu możliwości przewozowe Vitary rosną do 710 litrów.

Zupełnie nowy, turbodoładowany silnik z rodziny BOOSTERJET o pojemności 1,4 litra spodobał mi się ogromnie. Dzięki doładowaniu ma moc 140 KM (przy 5500 obr./min.) Współpracuje z nim 6-biegowy automat, który przekazuje potencjał na jedną lub obie osie. Auto wykorzystuje system ALLGRIP. Vitara tak skonfigurowana osiąga pierwszą setkę w 10,2 sekundy i rozpędza się do 200 km/h. To naprawdę nieźle rezultaty. W każdej sytuacji czuć, że auto jest →→



to trochę gadżet, który ma dowartościować użytkownika samochodu. Opcja Snow skutecznie pomaga na śliskich nawierzchniach, a w trybie Lock napęd stale przekazywany jest na wszystkie koła. Ten ostatni działa do prędkości 60 km/h. Vitara w terenie jest niezła, ale Jimniemu nie dorównuje.

No i wreszcie cena – bardzo istotna dla potencjalnych nabywców. Bazowa Vitara z silnikiem benzynowym o pojemności 1,6litra,

zwawie, silnik pracuje z duża werwą, a automatyczna skrzynia zmienia biegi płynnie i bezproblemowo. Poza tym, ci co użytkują Vitare w mieście docenią jej kompaktowe rozmiary i zwrotność. Trzeba także docenić rozsądne zużycie paliwa – średnia z całego testu wyniosła około 7 litrów, ale było bez szaleństw.

A terenowe możliwości Vitary? Są przydatne w trudniejszych warunkach drogowych i nie tylko. Czujemy się wtedy bezpiecznie i nie straszna jest błotnista czy piaszczysta, leśna droga. Do wyboru mamy 4 tryby jazdy. Wybierając tryb Auto, system aktywuje tylną oś, gdy przednie koła tracą przyczepność. Tryb Sport

który współpracuje z 5-biegowym manuałem przekazującym moc na oś przednią, to wydatek stosunkowo niewielki – 61 900 zł. Natomiast wersja testowa kosztuje 102 900 zł.

Vitara ma sporą rzeszę fanów i potencjalnych klientów – głównie indywidualnych, bo oferuje atrakcyjną stylistykę, przestronne wnętrze, niezłe wyposażenie oraz bardzo dobrą cenę. Jest okazja do zakupu bo możliwości kredytowe są duże: np. umowa na okres do 96 miesięcy (8 lat) oraz wpłata własna od 0% wartości pojazdu. Z kolei przedsiębiorcy mogą liczyć na leasing z opłatą wstępną od 0% i wartością końcową od 1 do 38% wartości pojazdu. ■



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

Automatyczny SOS

KOMUNIKAT PRASOWY ITS

System automatycznego wzywania pomocy stanie się obowiązkowym wyposażeniem nowych samochodów, które po 1 kwietnia br. uzyskają świadectwo homologacji. Ogólnoeuropejskie rozwiązanie ma zmniejszyć liczbę ofiar na drogach o 2,5 tys. rocznie.

W ramach inicjatywy eSafety, która ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa i efektywności w transporcie drogowym na terenie Unii Europejskiej, a więc i w Polsce, zostanie uruchomiony system eCall. Od 1 kwietnia 2018 roku wszystkie homologowane, nowe typy pojazdów osobowych oraz dostawczych do 3,5 tony będą wyposażone w moduł wykrywania kolizji drogowej i automatycznego wzywania pomocy na miejsce zdarzenia. System będzie funkcjonował w oparciu o infrastrukturę telefonu alarmowego 112.

Rolą systemu eCall jest skrócenie czasu powiadamiania służb ratunkowych o wypadkach drogowych o 60% w mieście i 50% na obszarach niezabudowanych. Szacuje się, że zmniejszy to liczbę ofiar śmiertelnych o 4%, a poważnych obrażeń o 6%. Tym samym przełoży się to na całkowite zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych w krajach UE o 2,5 tys. rocznie.

Zamontowany w pojeździe system będzie „uśpiony” do chwili



wypadku bądź kolizji, w następstwie których zostaną aktywowane poduszki powietrzne auta. Wówczas eCall automatycznie wygeneruje powiadomienie do Centrum Powiadamiania Ratunkowego (CPR) za pomocą numeru alarmowego 112. Będzie ono zawierało informacje o lokalizacji pojazdu, czasie zdarzenia, kierunku jazdy, rodzaju paliwa w aucie, maksymalnej liczbie przewożonych pasażerów, numerze identyfikacji auta (VIN) oraz czy zgłoszenie było wywołane ręcznie czy automatycznie. W przypadku automatycznego wywołania alarmu wyszkolony operator centrum ratunkowego, poprzez urządzenie eCall, będzie próbował kontaktować się z podróżującymi w celu ustalenia dodatkowych informacji. Gdy kontakt nie będzie możliwy podejmie decyzje o udzieleniu pomocy i o jej

zakresie. System może być także aktywowany zdalnie przez kierowcę bądź pasażera (niekoniecznie biorących udział w zdarzeniu drogowym) za pomocą przycisku „SOS”.

Usługa ratunkowa eCall ma charakter publiczny i będzie bezpłatna. Fabrycznie zamontowanego systemu nie da się wyłączyć, nie będzie też pełnił roli tzw. „czarnej skrzynki”. Nie ma zatem mowy o stałym monitorowaniu pojazdu np. lokalizacji i zapisywaniu danych dotyczących sposobu jazdy.

System eCall zostanie wdrożony jednocześnie we wszystkich krajach Unii Europejskiej, zapewniając bezpieczeństwo jego użytkownikom nawet poza granicami ich ojczystych krajów. ■

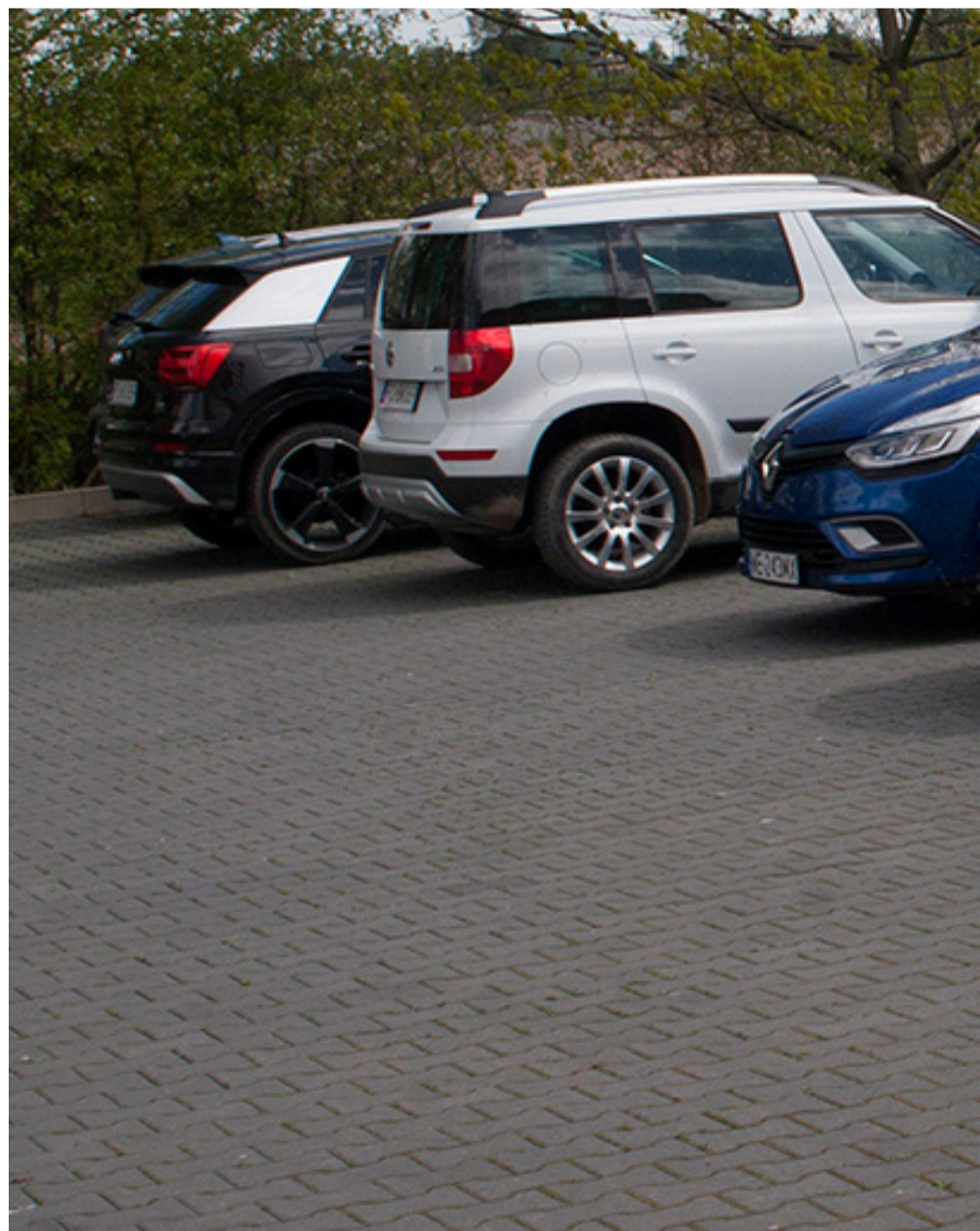


SZALEŃSTWO DUŻE

TEKST: ANDRZEJ DĄBROWSKI

Podobno życie zaczyna się po czterdziestce. Ja zaryzykuję pogląd, że życie zaczyna się na emeryturze. Komunikację miejską mam darmową. W tramwaju młode dziewczyny ustępują mi miejsca. Nie muszę o szóstej rano wyjeżdżać do pracy samochodem, by nie stać w porannych korkach. Co trzy lata przysługuje mi z NFZ kuracja w sanatorium. Dla zdrowia spaceruję po mieście i obserwuję ruch samochodowy... i co widzę?

Z niedowierzaniem dostrzegam wielką inwazję SUVów. Widzę na ulicach coraz więcej tych pojazdów. Trochę mnie to dziwi, bo ich gabaryty są zaprzeczeniem aktualnej pojemności ulic i dróg. To przecież większe trudności z parkowaniem, manewrowaniem i poruszaniem się w ciasnych miejskich uliczkach. Może tylko w korkach ma się lepszy ogłąd sytuacji, bo jak wiadomo z wysoka dalej widać. Jednak kiedy w godzinach szczytu, jadąc miejskim autobusem, widzę dziesiątki stojących w korkach Range Roverów, BMW X5, Audi Q7, czy Volvo XC 60, to zastanawiam się czy warto inwestować spore pieniądze, by przeważnie jednoosobowo dojeżdżać do pracy? Może się mylę? Przecież wiadomo, że duży może więcej, a mały dużemu ustępuje. SUV zapewnia komfort i bezpieczeństwo. Z kolei zużywa więcej paliwa. Ale co tam moje rozmyślenia za, a nawet przeciw. Moje „przeciw” legły ostatnio w gruzach! Mało, że sprzedaż wielkich aut rośnie, to pojawiły się nowe, zaskakujące propozycje. Przecież kilka lat wcześniej nikt nie myślał, że Alfa Romeo znana z produkcji pięknych modeli o zacięciu sportowym, przedstawi SUV-a Stelvio. Czy ktoś



WIELKICH GABARYTÓW

przypuszczał, że popularna u nas Skoda zaskoczy nas nowym pojazdem, dopełniającym i tak bogatą gamę modeli. To atrakcyjny SUV - Skoda Kodiaq. To jeszcze nic! Najnowsze propozycje ekskluzywnych producentów zwalają z nóg jak próby rakietowe modnie uczesanego przywódcy Korei Północnej. Coś musi w tym być, że takie firmy jak Lamborghini i Bentley oferują Urusa i Bentaygę. Oba ważą między 2250 – 2450kg i do setki przyspieszają w 4 sekundy. Silniki to 8-cylindrowe jednostki o mocy około 600KM. Dane techniczne pasują jak ulał na warszawskie ulice... Z pełną odpowiedzialnością, co najmniej taką, jaką ponoszą polityczni decydenci na całym świecie, mogę zagwarantować, że kilka egzemplarzy najszybszych SUV-ów świata znajdzie w Polsce nabywców. Dodam jeszcze, że w Ameryce na rynku pojawił się już potężny



Lincoln Nautilus, a Rolls Royce też szykuje wielkogabarytową niespodziankę o nazwie Cullinan. Czyste szaleństwo! A może ja zapominam, że żyjemy w XXI wieku, a w głowie śpiewa mi Czesław Niemen: „Dziwny jest ten świat”... ■



Carsharing na Śląsku i w Zagłębiu

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Od kilku dni mieszkańcy czternastu miast Śląska i Zagłębia mogą wypożyczać samochody na minuty, czyli korzystać z usługi znanej także pod nazwą carsharing. Z systemu firmy Traficar będzie można korzystać na terenie Będzina, Bytomia, Chorzowa, Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Jaworzna, Katowic, Mikołowa, Mysłowic, Rudy Śląskiej, Siemianowic, Sosnowca, Tychów i Zabrze oraz lotniska w Pyrzowicach.



Traficar rozpoczął swoją działalność 1,5 roku temu od Krakowa. Z czasem carsharing stał się dostępny także w Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu oraz Trójmieście. Obecnie trwa testowanie tej formy wypożyczania, ale z samochodami dostawczymi we współpracy z IKEA oraz Castoramą. Na razie flota oddana do użytkowania w aglomeracji śląskiej liczy

300 pojazdów Renault Clio i w miarę potrzeby będzie powiększana.

Sposób wynajmowania samochodów jest bardzo prosty. Podstawowym krokiem jest ściągnięcie na telefon specjalnej aplikacji mobilnej. Po jej uruchomieniu i zalogowaniu się ukazuje się mapa, na której zaznaczone są miejsca parkowa-



nia aut Traficara. Po wyborze i zarezerwowaniu jednego z nich mamy 15 minut, by dojeść do niego i zeskanować z maski kod QR. W tym momencie drzwi samochodu zostaną odblokowane. Można wsiadać i jechać. Pojazd można zostawić w dowolnym miejscu w granicach wyznaczonej na mapie strefy. Dodatkowe miejsca parkingowe wyznaczono na 10 stacjach benzynowych ORLEN. Przykładowo, wsiadamy w Mikołowie, zostawiamy auto na lotnisku w Pyrzowicach i nic więcej nas nie obchodzi. System automatycznie naliczy opłatę w wysokości 0,80 zł za przejechany kilometr oraz 0,50 zł za minutę jazdy (dodatkowo 0,10 zł za minutę postoju, o ile chcemy, by auto na nas „poczekало”. Oczywiście, tak wynajętym samochodem można pojechać np. do Wisły, ale nie ma możliwości, by go tam zostawić i zakończyć wypożyczenie. Jednym z największych ograniczeń jest fakt, że auta nie są wyposażone w foteliki do przewozu dzieci (chyba, że ktoś zamontuje własny). Ważnym udogodnieniem jest natomiast to, że śląskie auta nie są ściśle przypisane do wyznaczonych w tym regionie stref parkowania. Oznacza to, że auto „zabrane” np.

w Chorzowie może pozostawić w granicach np. warszawskiej czy krakowskiej strefy.

Od startu Traficara ważnym punktem w rozwoju usługi było dotarcie na Śląsk – powiedział prezes Traficar Piotr Groński. To bardzo wymagający obszar z uwagi na duże rozproszenie regionu, dlatego z dużą starannością zaplanowaliśmy tutaj naszą obecność. Mamy nadzieję, że mieszkańcy Śląska i Zagłębia docenią wygodę korzystania z samochodów na minuty. Za sprawą Traficara podróżowanie między miastami będzie nie tylko szybsze i wygodniejsze, ale również bardziej ekologiczne. Analiza niemieckiego rynku, gdzie z usługi carsharingu korzysta ponad 2 mln osób, wykazała, że jedno takie auto jest w stanie zastąpić nawet 20 prywatnych samochodów. To przekłada się m.in. na zmniejszenie liczby parkujących całymi godzinami w centrach miast samochodów.



Podiumw Abu Dhabi

TEKST | ZDJĘCIE: ORLEN TEAM

Załoga ORLEN Team, Kuba Przygoński i Tom Colsoul, zakończyła rajd Abu Dhabi Desert Challenge na drugiej pozycji. Motocyklista Maciek Giemza, pomimo problemów ze zdrowiem, ukończył rajd, notując na ostatniej próbie jedenasty czas.



Ostatniego dnia rajdu zawodnicy mieli do pokonania etap o długości niecałych 219 km. Najszybszy na zakończenie zmagania w Zjednoczonych Emiratach Arabskich był Cyril Despres (Buggy 2WD). Francuz o dwie i pół minuty wyprzedził swojego rodaka Luca Alphanda (Mini John Cooper Works Buggy). Trzeci na mecie, ze stratą czterech minut, był Władimir Wasiliew (Mini All4 Racing). Czterdzieści sekund za Rosjaninem dojechał Kuba Przygoński pilotowany przez Toma Colsoula (Mini John Cooper Works Rally). Cały rajd wygrał

Martin Prokop (Ford F-150 Evo), dla którego jest to pierwsza wygrana w rajdach terenowych. Czech wyprzedził o ponad trzynaście minut Przygońskiego. Trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej wywalczył Wasiliew.

– Jesteśmy na mecie Abu Dhabi Desert Challenge. Bardzo się cieszymy z drugiego miejsca, choć jednocześnie czujemy lekki niedosyt, bo była duża szansa, żeby wygrać te zawody. Dwa razy się zakopaliśmy i to zadecydowało o ostatecznym wyniku. Przez cały rajd mieliśmy świetne tempo, ale do zwycięstw



wając nieznacznie ze światową czołówką.

– Ostatni etap był bardzo podobny do tego z pierwszego dnia z tą różnicą, że pokonywaliśmy go w przeciwną stronę. Po wspólnym starcie z drugiej linii przewodziłem całej grupie. Do końca miałem bardzo dobre tempo i straciłem niecałe dwieście minut do zwycięzcy, co jest świetnym prognostykiem na przyszłość. Sam rajd nie do końca ułożył się po mojej myśli z powodu nieprzewidzianych problemów ze zdrowiem. Na szczęście jest już lepiej

potrzebne jest też szczęście. Takie są rajdy i musimy się z tym liczyć. – podsumowuje Kuba Przygoński i dodaje: – W klasyfikacji Pucharu Świata wyprzedził nas Martin Prokop. Zapowiada się, że będziemy z nim bezpośrednio rywalizować przez cały sezon, bo tak jak my, jedzie równo i szybko. Już za niespełna trzy tygodnie czeka nas start w Katarze, który jest znany z bardzo wymagającej nawigacji, co będzie dużym wyzwaniem dla Toma. Walczymy dalej.



W ramach motocyklowych Mistrzostw Świata FIM zwycięstwo odniósł Pablo Quintanilla (Husqvarna). Chilijczyk na ostatnim etapie uzyskał piąty czas, kontrolując przewagę nad rywalami. Próbę wygrał Austriak Matthias Walkner (KTM), który wyprzedził o zaledwie pół sekundy Argentyńczyka Kevina Benavidesa (Honda) i o 19 sekund Brytyjczyka Sama Sunderlanda (KTM). Na podium rajdu, oprócz Quintanilli, stanęli Sunderland i Benavides. Maciek Giemza ostatniego dnia uzyskał dobry jedenasty czas, tracąc zaledwie 9 minut do zwycięzcy. Na zakończenie rajdu zajął drugie miejsce w klasyfikacji juniorów. Młody zawodnik ORLEN Team pokazał, że jeśli tylko nie zмага się z problemami zdrowotnymi, może jechać świetnym tempem, przegry-

i nie mogę się doczekać kolejnego startu w Katarze – mówi Maciek Giemza.

Qatar Cross Country Rally będzie czwartą rundą samochodowego Pucharu Świata FIA i drugą rundą motocyklowych Mistrzostw Świata FIM w rajdach terenowych.

Punktacja Pucharu Świata FIA Cross Country:
1. Prokop 93, 2. Przygoński 84, 3. Wasiliew 69, 4. Al-Attiah 30, 5. Seaidan 26, 6. Despres 24,

Punktacja motocyklowych Mistrzostw Świata FIM w rajdach terenowych:

1. Quintanilla 30, 2. Sunderland 24, 3. Benavides 19, 4. Walkner 17, 5. Gonçalves 14, 6. Brabec 13, 7. Price 13, 8. Cornejo 11, 9. Metge 10, 10. Melot 9. ■

Premiera Polo R

OPR.: MACIEJ RZOŃCA

W głównej siedzibie Volkswagena w Wolfsburgu odbyła się premiera nowego Polo R Supercar przygotowanego przez Volkswagen Motorsport. Samochód z silnikiem o mocy 570 KM i z napędem na cztery koła został zbudowany z myślą o startach w Mistrzostwach Świata FIA w rallycrossie (WRX).



Prezentacja nowego Polo R miała miejsce z udziałem aktualnego mistrza świata w rallycrossie – Johana Kristoffersena – właściciela zespołu i gwiazdy tej dyscypliny sportu Pettera Solberga, a także dyrektora Volkswagen

Motorsport Svena Smeetsa, szefowej zespołu PSRX Pernilli Solberg oraz dyrektora Volkswagen R Josta Capito.

Nie ma wątpliwości, nowy sezon zapowiada się bardzo emocjonująco – stwierdził Sven Smeets.

– Konkurencja zrobi wszystko, żeby odebrać nam tytuł. Oczywiście nasz cel, to przekazać w ręce Johana i Pettera mocny samochód, który pozwoli im na podjęcie walki o mistrzowski tytuł. Jestem pewien, że nam się to uda oraz, że nowe partnerstwo →→



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



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

**ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/**

z Volkswagen R wniesie do gry solidny zastrzyk mocy.

Polo R Supercar wyglądem znacznie różni się od swojego poprzednika. Najważniejszych zmian w porównaniu z samochodem ubiegłorocznym dokonaliśmy z przodu nadwozia – powiedział Fabrice van Ertvelde, odpowiedzialny od strony technicznej za starty Volkswagena w mistrzostwach WRX. Układ chłodzenia silnika, szczególnie wrażliwy w wyścigach rallycrossowych, został przekonstruowany z uwzględnieniem wymogów aerodynamiki, przez co Polo R Supercar roku 2018 uzyska znacznie lepsze parametry. Inny ważny aspekt to kształt tylnego spojlera, który wytwarza teraz większy docisk do podłoża i daje możliwości różnorodnego dostrajania. Także pod maską Polo dokonano wielu modyfikacji, które jeszcze lepiej przygotowały je do startów w krótkich, ciasnych i spektakularnych wyścigach Rallycrossowych Mistrzostw Świata FIA.



Zespół PSRX Volkswagen Szwecja zyskał ponadto nowe partnerstwo strategiczne w postaci Volkswagen R – centrum kompetencyjnego przygotowujące najmocniejsze i najbardziej sportowe seryjne modele Volkswagena.

Pierwsze testy w nowym Polo R Supercar wypadły bardzo dobrze – stwierdził Johan Kristoffersson, który jako mistrz świata wystartuje w wyścigu z numerem 1. – Zespół inżynierów z Vol-

kswagen Motorsport wykonał znakomitą pracę. Jako mistrz świata znajduję się oczywiście pod szczególną presją, ale to mi nie przeszkadza. Przeciwnie, cieszę się już na spektakularne i mam nadzieję pełne emocji pojedynki z konkurentami.

Na Mistrzostwa Świata FIA w rallycrossie 2018 złoży się 12 wyścigów na trzech kontynentach. Sezon rozpoczyna się 14-15 kwietnia w Barcelonie w Hiszpanii, a kończy 24-25 listopada w Kapsztadzie w RPA. Po raz pierwszy zawody WRX zawitają na przebudowany tor w Silverstone w Wielkiej Brytanii, a także do USA, gdzie w Austin w Teksasie zostanie rozegrana jedna z rund. W tej chwili do najwyższej klasy, tzw. RX Supercar Series, zgłoszono 15 samochodów i kierowców. Oprócz kierowców Volkswagena – Johana Kristofferssena i Pettera Solberga są wśród nich inne prominentne nazwiska ze świata sportów samochodowych, jak rajdowa gwiazda Sebastien Loeb czy mistrz DTM – Mattias Ekström. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB MORSKI

Rajdowe Mistrzostwa Pomorza rozpoczęte

Do rywalizacji w inauguracyjnej rundzie cyklu – 4 Rajdzie Żuławskim - przystąpiło prawie 30 załóg. Trasa rajdu przebiegała po bardzo wymagającej nawierzchni, składającej się z betonowych płyt drogowych. Duża liczba załóg zgodnie przyznała, że odcinki były bardzo trudne i zmuszały do detalicznego opisania każdego zakrętu oraz punktów charakterystycznych na trasie.

Ostatecznie pierwsze miejsce zajęła załoga z najmocniejszej klasy K5 - Daniel Ptach / Marcin Krzywda jadąca Skodą Octavią tracąc jedynie 0,16 sekundy do duetu Sławomir Łukawski / Łukasz Włoch w Mitsubishi Lancer Evo VI, sklasyfikowanych w klasie GOŚĆ. Obie załogi prezentowały wysoki poziom i bardzo podobne tempo. W pozostałych klasach zwyciężyli:

K4 – Tomasz Laskowski / Dariusz Piotrowski,

K3 – Jacek Wojtas / Monika Szczepańska,

K2 – Krzysztof Karwowski / Michał Pyrka,

K1 – Agata Moenert / Remigiusz Moenert.

Sekcja Sportowa Automobilklubu Morskiego pragnie złożyć gorące podziękowania gminie Cedry Wielkie za współpracę przy organizacji wydarzenia.

Informujemy ponadto, że rozpoczęły się już zapisy na drugą rundę Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Pomorza – 3. Rajd Kwidzyński - który odbędzie się w dniach 14-15 kwietnia 2018. Więcej informacji na www.rajdkwidzynski.pl. Zapraszamy.

Galeria zdjęć z Rajdu Żuławskiego dostępna pod adresem: <https://tinyurl.com/y9xdnyc>.

Dominik Zięba



Czyste auto

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

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

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

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

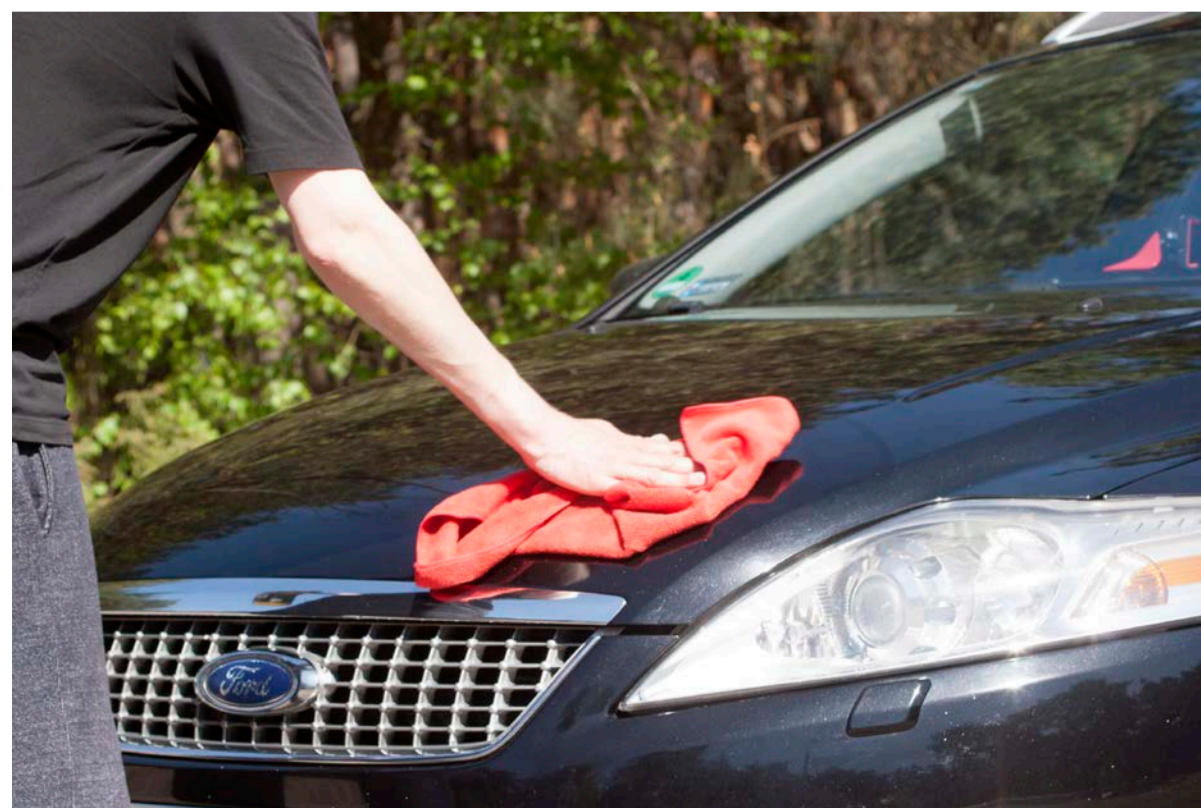
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



BRAYT®



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



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

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

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

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

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

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



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

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



Z Kia Lotos Race do NASCAR

OPR.: MACIEJ RZOŃCA

To będzie drugi sezon Macieja Dreszera w wyścigach NASCAR Whelen Euro Series.



Młody i utalentowany kierowca podpisał kontrakt z włoskim zespołem CAAL Racing, w barwach którego jest także Alon Day, ubiegłoroczny zwycięzca tej europejskiej serii. W minionym sezonie Dreszer startował w zespole DF1 Racing i pomimo problemów z samochodem wywalczył osta-

tecznie trzecie miejsce w klasie Rookies oraz siódme w Elite 2.

– Udało się! Podpisaliśmy kontrakt i ponownie wystartuję w serii wyścigów NASCAR – powiedział zadowolony Maciej Dreszer. – Bardzo się cieszę, bo z jednej strony bardzo spodobała mi się specyfika tego ścigania, czyli widowiskowa i często kontaktowa jazda

zderzak w zderzak. Z drugiej strony czuję ogromny niedosyt po poprzednim sezonie, kiedy nie wszystko poszło tak jak chcieliśmy, szczególnie w kwestii przygotowania samochodu. Wiem, że z doświadczonym zespołem, który zapewni mi najlepsze możliwe wsparcie, mogę osiągnąć dużo, dużo więcej. Nie ukrywam, że celem jest wygra- ➔➔

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



nie serii europejskiej, a kolejnym krokiem ściganie na amerykańskich torach. Wierzę, że ta współpraca to właśnie duży krok w kierunku realizacji tych planów.

– Cieszymy się, że możemy przywitać Maćka w naszym zespole, tym bardziej że będzie on pierwszym Polakiem ścigającym się w naszych barwach – stwierdził Team Manager CAAL Racing, Luca Canneori. – Już rok temu rozmawialiśmy o możliwości współpracy, ale niestety do wszystkich samochodów mieliśmy już wtedy zaangażowanych kierowców. Bar-

dzo uważnie jednak obserwowaliśmy jego umiejętności i rozwój w trakcie sezonu, dlatego jestem przekonany, że w tym roku razem możemy walczyć o najwyższe pozycje w każdym z wyścigów.

21-letni Maciej Dreszer, mimo młodego wieku, ma już na koncie wiele obiecujących sukcesów. Swoją karierę rozpoczął jako 16-latek debiutując w KIA Lotos Race. W 2014 roku zdobył I miejsce w Pucharze Toyoty GT86 Cup na torze Nürburgring stając się najmłodszym zwycięzcą w historii tych wyścigów. Rok później wygrał BMW M235i Racing Cup, zdobył też II miejsce w mistrzostwach świata 24H Endurance Series oraz III miejsce w mistrzostwach Belgii. Podobnie rok 2016 był dla niego pasmem sukcesów – I miejsce w ADAC Zurich 24h Rennen – Nürburgring, II miejsce w mistrzostwach Europy GT4 European Series oraz III miejsce w 12-godzinnym wyścigu w holenderskim Zandvoort. Sezon 2017 upłynął mu na startach w serii NASCAR, które

ukończył na III miejscu w klasie Rookies.

Wyścigi NASCAR organizowane są w Europie od 2009 roku pod nazwą NASCAR Whelen Euro Series. To najszybciej rosnąca seria wyścigów, która dla występujących w niej kierowców i zespołów jest przepustką do rywalizacji na amerykańskich torach. Wyścigi co roku przyciągają łącznie ponad 150 tysięcy widzów. W europejskiej serii biorą udział pojazdy z silnikami V8 o pojemności 5,7 litra, mocy ponad 400 KM i osiągające prędkość do 250 km/godz.

Seria NASCAR Whelen Euro Series 2018 roku to sześć rund, z których pierwsza odbędzie się w hiszpańskiej Walencji 14–15 kwietnia. Następnie kierowcy będą rywalizować na torach we Włoszech, Wielkiej Brytanii, Francji. Półfinały zostaną rozegrane w niemieckim Hockenheim, a rywalizację zakończy październikowa runda finałowa w belgijskim Zolder. ■



Pierwsze punkty Szejów

OPR.: MACIEJ RZOŃCA

Bracia Jarosław i Marcin Szejowie, najlepsi obcokrajowcy ubiegłorocznych rajdowych mistrzostw Czech (5. miejsce w klasyfikacji generalnej), ponownie rozpoczęli rywalizację w czempionacie tego kraju. Za sobą mają już pierwszą rundę z kalendarza – Rajd Valasska.



Wstawce obsadzonej jeszcze mocniej niż w sezonie 2017, polska załoga z Ustronia udanie nawią-

zała walkę z rywalami. Reprezentanci zespołu GK Forge Kowax Racing jadący Fordem Fiesta R5 już od początku ściga-

nia prezentowali tempo, które plasowało ich w czołowej dziesiątce klasyfikacji generalnej. Warto wiedzieć, że na star- →→



cie stało 79 załóg, z których aż 22, to bezpośredni rywale Polaków dysponujący najmocniejszymi samochodami klasy R5 oraz WRC.

Ostatecznie bracia Szejowie ukończyli Kovax Valasska Rally Valmez na 10. miejscu w klasyfikacji generalnej oraz 9. wśród załóg walczących w mistrzostwach Czech. Na wyniku w dużej mierze zaważył drobny błąd popełniony na OS-3, kiedy to ich Fiesta otarła się o drzewo. W rezultacie kolejnych dziesięć oesowych kilometrów przejechali z przestawioną geometrią tylnego zawieszenia, co przełożyło się na sporą stratę czasową, z której część udało im się później odrobić. W każdym razie, Jarosław i Marcin Szejowie zdobyli już łącznie jedenaście punktów w mistrzostwach Czech – siedem wywalczonych za miejsce w klasyfikacji generalnej zawodów oraz cztery

punkty zdobyte za wyniki w pierwszym i drugim etapie rywalizacji.

Zwycięzcami Rajdu Valasska zostali reprezentanci fabrycznego zespołu Skody, Jan Kopecky i Pavel Dresler (Fabia R5), przed siedmiokrotnym mistrzem Czech Vaclavem Pechem z Petrem Uhela (Fiesta R5). Na podium stała też druga fabryczna załoga Skody, norweska para Ole Christian Veiby/Stig Rune Skjærmoen (Fabia R5).

Kolejną rundą rajdowych mistrzostw Czech będzie Rajd Sumava Klatovy. Ściganie na asfaltowych oesach na południe od Pilzna zaplanowano na weekend 20-21 kwietnia.

Jarek Szeja: – W mistrzostwach Czech trzeba atakować na każdym kilometrze każdej rundy. Tu nie ma taryfy ulgowej, więc teraz chcemy

popracować nad tym, by nasze tempo, które po długiej zimie jest całkiem dobre, było bardziej równe i stabilne, a co za tym idzie – przynosiło więcej punktów. Będziemy pracować nad wyeliminowaniem drobnych błędów, co ma pozwolić nam poprawiać się z odcinka na odcinek. Po tym rajdzie jestem zadowolony z tego, że w pierwszym od pół roku starcie potrafiliśmy odnaleźć się w mocnej stawce mistrzostw Czech, szczególnie że rywalizacja jest jeszcze trudniejsza i bardziej zacięta niż rok temu.

Marcin Szeja: – W pierwszej rundzie tegorocznych mistrzostw Czech najtrudniejsze było dostosowanie się do warunków panujących na trasie. Jest wczesna wiosna, więc na asfalcie leżało sporo żwiru, a na wielu zakrętach także i błota czy nawet liści. Musieliśmy jak najlepiej oceniać i przewidywać, jak trasa będzie się zmieniać wraz z kolejnymi przejazdami, a także temperaturą w ciągu dnia. ■

WIOSNA

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

No wreszcie! Stało się, zaczęła się wiosna! Nareszcie! Będzie słońko, będą kwitły i pachniały kwiaty, będą śpiewać ptaszki i będą wiosenne pikniki. Super. Z okazji pierwszego dnia wiosny wraz z moją Znajomą Kumpelą umówiliśmy się, że podwiozę ją na Targi Ślubne. Wyznaczyliśmy godzinę poranną i miejsce spotkania, czyli przy pobliskiej piekarni. Tej, przy której zawsze pachnie świeżo pieczonym pieczywem!

Zatem zapakowałam na pokład mojego ukochanego, czyściutkiego i pachnącego autka, osobistego kierowcę, w przypadku gdyby rozmowa z Kumpelą się nam nie kleiła. Ja cała dumna po metamorfozie osobowości oraz w nowej fryzurze. Podjeżdżam pod naszą pobliską piekarnię, a biorąc pod uwagę, że właśnie zaczynał się ranek z piekarni pachniało przecudnie.

To tu dołącza do nas Znajoma Kumpela. Zdażyła tylko zamknąć drzwi, a coś dziwnego zawisło w powietrzu. Ja i mój osobisty kierowca spojrzeliśmy sobie głęboko w oczy, prawie jak na pierwszej randce, i już wiedziałam, że łatwo nie będzie. Wraz z Kumpelą wsiadł i powalił nas obezwładniająco, mdląco – duszący zapach, hmmm... czegoś. No właśnie nijak nie mogę zidentyfikować co to jest, do czego podobne, ale zakładam, że nazwa tego hm, „zapachu” to „Okropność i duszność”? Nie chcąc zostać uznana za nieobytego gbura delikatnie pytam Kumpeli, czy czuje ten intensywny zapach? Ona radośnie mi odpowiada: „A jakże, to mój nowy zapach, prawie taki jak ten nowy, reklamowany. A że trafiłam na okazję, to zakupiłam go na pobliskim bazarku za kilkanaście złotych”. No cóż radość niektórych może być traumą ogółu. Wstrzymując oddech, regulując nawiew, uchylając okno, czekam na rozwój wydarzeń. Bo tego, że ciąg dalszy nastąpi, jestem pewna! Jadąc tym



„swoistym pachnidłowozem” (a raczej „smrodowozem”) zastanawiam się, ile czasu zajmie mi wietrzenie auta, czy będę musiała prać tapicerkę i czy mój osobisty kierowca przeżyje ten kurs, czy też jest to jego ostatnia podróż? Patrząc na zieleń jego twarzy oraz nieobecne spojrzenie, zaproponowałam mu spacer! Przystał z radością. No, ale co ze mną, przecież nie porzucę mojego Autka, no i obiecałam Kumpelę dostarczyć na miejsce!

Zważywszy, że moje auto też ma swój zapach i to fabryczny, w nawiewie po wymieszaniu z Pachnidłem Kumpeli spowodowało, że powstała swoista kakofonia zapachów. Zatem łapiąc powietrze jak ryba zbliżam się coraz szybciej i coraz bardziej nerwowo na miejsce naszej podróży. Odliczam minuty, światła wydają się strasznie długie, a pędy wybitnie wolni i irytujący. Pokonując kolejne przecznice, odliczam minuty do końca kursu i cieszę się na finał naszej podróży moim ukochanym autkiem.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Moi drodzy zbliża się lato i wiadomo najlepszym dezodorantem jest po prostu świeżość. Nie przesadzajmy z zapachami, czy ilością naszych ulubionych perfum, czy też zapachów, które umieszczamy w samochodach. Po pierwsze jest to nieeleganckie, po drugie bardzo rozprasza uwagę, po trzecie powoduje ból głowy, dekoncentruje i drażni. Przez to też nie czujemy, co dzieje się wokół nas, a to wpływa na obniżenie poziomu bezpieczeństwa nas oraz naszych najbliższych. Jako akcent świeżości i miłego zapachu niechaj będzie czyste auto i delikatny, nienachalny aromat wiosny... Na pewno będzie nam się spokojnie i komfortowo podróżowało. ■

Wydarzenia i rocznice: marzec 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Ratowanie symbolu

W 2008 roku japońska Toyota stała się największym na świecie producentem samochodów wyprzedzając pod względem produkcji amerykańskiego giganta General Motors. To nie był jakiś cios dla jankeskiej dumy, ale na pewno sążnisty policzek, gdyż GM dzierżył światową palmę pierwszeństwa na tym polu od wczesnych lat 30-tych XX wieku, a więc przez zdecydowaną



większość historii motoryzacji. Ktoś musiał za to zapłacić „głową”. I tak się stało, co więcej decyzja zapadła na bardzo wysokim szczeblu, bo aż w Białym Domu.





29 marca 2009 roku – na wniosek i pod presją administracji prezydenta Baracka Obamy – prezes i dyrektor generalny General Motors Rick Wagoner zrezygnował ze swoich stanowisk w firmie. Trzeba jednak przyznać, że „zapracował” na swoją dymisję.

G. Richard Wagoner Jr. urodził się 9 lutego 1953 roku w Delaware. Ukończył Duke University oraz prestiżową uczelnię Harvard Business School (1977). Od początku zawodowej kariery związał się z General Motors pnąc się w firmowej hierarchii. W 1998 roku został dyrektorem GM, a dwa lata później dyrektorem naczelnym. Będąc już na czele koncernu Wagoner podjął pewne działania restrukturyzacyjne mające na celu ratowanie finansów i samej firmy – m.in. dokonano redukcji zatrudnienia, zrezygnowano z produkcji samochodów przynoszącej straty marki Oldsmobile oraz pracując nad zniesieniem ogromnych kosztów opieki zdrowotnej dla emerytów GM. Były to jednak niewystarczające i zbyt powolne zmiany. Straty GM szły już w miliardy dolarów. Krytycy zarzucali, nie bez racji, że GM w tych latach przestał nadążać za zmieniającymi się trendami na rynku. Firma nadal koncentrowała się na swoich pick-up’ach i autach sportowych z dużymi silnikami mimo dużych wzrostów cen benzyny, a zainteresowanie konsumentów przesunęło się na mniejsze, paliwooszczędne samochody i hybrydy.

Wagoner postanowił ratować GM prosząc o pożyczkę ratunkową z federalnego budżetu. Popełnił jednak wizerunkowy błąd lecąc w tej

sprawie w listopadzie 2008 roku do Waszyngtonu prywatnym odrzutowcem korporacyjnym. (Mocno skrytykowani zostali także dyrektorzy generalni Chryslera i Forda, którzy również skorzystali z prywatnych samolotów udając się na przesłuchania w Kongresie). Niemniej jednak, w następnym miesiącu GM, który został mocno dotknięty globalnym kryzysem gospodarczym i spadła sprzedaż samochodów, otrzymał 13,4 miliarda dolarów pomocy federalnej.

Kolejne tygodnie nie przynosiły jednak widocznej poprawy kondycji firmy i 29 marca 2009 roku Wagoner zrezygnował ze stanowiska dyrektora generalnego General Motors. Dzień później prezydent Barack Obama oświadczył, że GM będzie musiał przejść fundamentalną restrukturyzację w ciągu najbliższych 60 dni, aby rząd mógł rozważyć udzielenie kolejnych pożyczek.

1 czerwca GM złożył wniosek o ochronę przed upadłością. Został on przyjęty i koncern otrzymał niezbędne wsparcie. Po prostu uznano, że upadek tego „symbolu amerykańskiej motoryzacji” nie wchodzi w grę. GM, założony w 1908 roku stał się gigantem i jednym z filarów amerykańskiej gospodarki w XX wieku. Producent z powodzeniem realizował strategię sprzedaży pojazdów „na każdą kieszeń i do każdego celu” – jak powiedział prezes firmy w latach 1923-56 Alfred Sloan. Szczyt rozwoju GM miał miejsce w 1962 roku, kiedy to 51% samochodów jeżdżących po USA pochodziło z fabryk należących do General Motors. ■

WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcie na okładce: Gran Turismo Sport – zrzut ekranu



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl