

# iauto *polska*

Numer 144, 15 czerwca 2020





**J**ak człowieka najdzie ochota, aby pojechać gdzieś, bez specjalnego powodu, ale żeby było ciekawie i pożytecznie, to wsiada w samochód i jedzie. Jedzie. Wciąż jedzie. Przejeżdża w jakimś zajeździe, i od rana dalej jedzie. W końcu dojechał gdzieś, gdzie prowadzą wszystkie drogi, a skąd dalej, na razie, jechać nie ma ochoty. Połączyć trochę. Kawę dobrą wypić, zadumać się nad tym i owym, kontemplując urodę starych budowli i całkiem innych obiektów. A nade wszystko zorientować się dokąd to człowieka przywiozło. Oto Koloseum. Imponujący starożytny cyrk, zbudowany przez Flawiuszów, z czasem zmieniony na kamieniołom, zniszczony siłami przyrody i ostatecznie chroniony jako jeden z najbardziej znanych zabytków Imperium Romanum.

Ale szybko trafia człek na coś ciekawszego – Circus Maximus. Przez dwanaście wieków był stadionem, areną walk, bazarem, teatrem, miejscem schadzek, targiem niewolników i nie wiadomo czym tam jeszcze. Około sześciuset lat przed naszą erą odbył się tam pierwszy (według znanych zapisów) wyścig rydwanów. Czyli tor wyścigowy. Zawody mogło oglądać nawet ćwierć miliona widzów, to więcej, niż gromadzą naj-

większe imprezy współczesnego świata, więcej niż na współczesnych zawodach Grand Prix Formuły 1. Podobno Rzymianie wyścigi rydwanów przejęli od Etrusków, ponoć jako element rytuału religijnego. Z czasem rywalizacja stała się jedynym sensem tego sportu, a same wyścigi sformalizowały się i skomercjalizowały. Zawodnicy, trenerzy, ośrodki treningowe, wielkie pieniądze, rzesze fanów, hazard i bijatyki kibiców. Tak samo, jak we współczesnym sporcie, chociaż w sportach samochodowych – na szczęście – o bijatykach między fanami marek czy kierowców nie ma mowy. Czy zatem można wywodzić, że współczesne sporty samochodowe źródła swe mają u Etrusków?

Snując się dostojnie po drogach, drózkach, przez gaje oliwne, całkiem spore góry i rozległe doliny można ten problem obracać na wszystkie sposoby, podziwiając okoliczności pejzażu i zdążając do nieznanego celu. Wszak podróże kształcą, zatem, kiedy człowieka najdzie ochota, aby pojechać gdzieś – trzeba jechać.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



## Motoryzacja

Ile kosztuje samochód - str. 4

Czym jest samochód (...) - str. 23

Zwiedzaj Polskę kamperem - str. 30



## Wrażenia z jazdy

Hybrydowo - str. 10

Dla ceniących styl - str. 15



## Wydarzenia

Pożegnanie - str. 26

Motoryzacyjne atrakcje - str. 31

## Kalejdoskop

Więści z firm- str. 28



## Sport

Dakar 2021 - str. 33

Classicauto Cup - str. 34

## Kalendarium

MAły, ale wielki! - str. 38







---

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Pod koniec lipca 2001 roku wyjechałem z salonu Renault fabrycznie nową Laguną II z silnikiem 1.8 (hatchback).

Jeżdżę nią do dzisiaj, czyli niedługo będzie miała pełnych 19 lat użytkowania. Ostatnio na liczniku Laguny pojawiła się liczba 470 000 kilometrów...

---

**K**olejna pieczęć obowiązkowego badania technicznego została wbita w dowód rejestracyjny, ale koszty przygotowania samochodu do procedury tego badania są coraz większe. Trzeba tutaj dodać, że diagnosty nie interesuje mnóstwo drobiazgów typu przepalona

żarówka w podsufitce, niesprawna klimatyzacja, zepsuty mechanizm opuszczania prawej, tylnej szyby, niewielkie ogniska rdzy pojawiające się na karoserii. Dla niego – generalnie – samochód ma mieć sprawne światła (zewnętrzne), hamulce, amortyzatory i inne elementy zawieszenia, które





Jednak ten samochód po 19 latach intensywnej eksploatacji (m. in. za jego kierownicą uczyło się jeździć także dwóch moich synów – no, dobrze – przyznam się – tuż przed, ale głównie po zdaniu egzaminu na prawo jazdy) jest bardzo zużyty (np. mocno wytarte fotele z przodu) i ma już zbyt dużo drobnych i poważniejszych usterek obniżających komfort jazdy, że przywracanie go do dobrego stanu technicznego jest już, moim zdaniem, nieopłacalne.

Przyszła mi do głowy myśl, by zupełnie zgrubnie policzyć całkowite koszty, które

zapewniają podstawowy zakres bezpieczeństwa oraz sprawny, tj. pracujący zgodnie z normami emisji układ wydechowy. W każdym razie mam przed sobą – w bardzo bliskiej przyszłości (a na pewno przed terminem kolejnego badania technicznego) – przykrą konieczność pożegnania się z moją Laguną, którą uważam z perspektywy lat za świetny i wartościowy zakup.

poniosłem w ciągu tych 19 lat, włącznie z zakupem auta. Nie mam wątpliwości, że o wielu naprawach, o wielu innych kosztach zapomniałem lub nie jestem w stanie poprawnie ich oszacować. Ponadto, przez prawie dwie minione dekady zmieniała się wielokrotnie siła nabywcza złotówki, zmieniała się (w górę i dół) cena paliwa. →→





Jest jeszcze inny aspekt – koszt samego samochodu. Otóż w 2001 roku za nieźle wyposażoną Lagunę II zapłaciłem 80 tysięcy złotych, czyli po przeliczeniu wg ówczesnego kursu euro (3,36 zł) ok. 23 700 euro. Obecnie, miejsce Laguny w ofercie Renault zajął Talisman, którego cena podstawowa zaczyna się od 113 tysięcy złotych, czyli ok. 25 700 euro. Dokładając nieco lepsze wyposażenie (analogicznie do mojej Laguny) trzeba będzie dołożyć co najmniej kolejny tysiąc euro... Tak więc, po tych dwóch dekadach porównywalny samochód zdrożał o około 3 tysiące euro. Oczywiście, ktoś może stwierdzić – i słusznie – że w ciągu tych lat przybyło sporo „bajerów” (głównie w systemach elektronicznych), ale też upieram się przy opinii, że lata mijają, ale samochody nie tanieją, wręcz przeciwnie...

Dobrze, przejdźmy więc do „wyliczanki” (liczby oznaczają złotówki):

1) Renault Laguna II (rocznik 2001, przebieg 470 tys. km) – 80 000

2) ubezpieczenie (19 x 550 zł) – 10 450

3) przegląd techniczny (16 x 100 zł) – 1 600

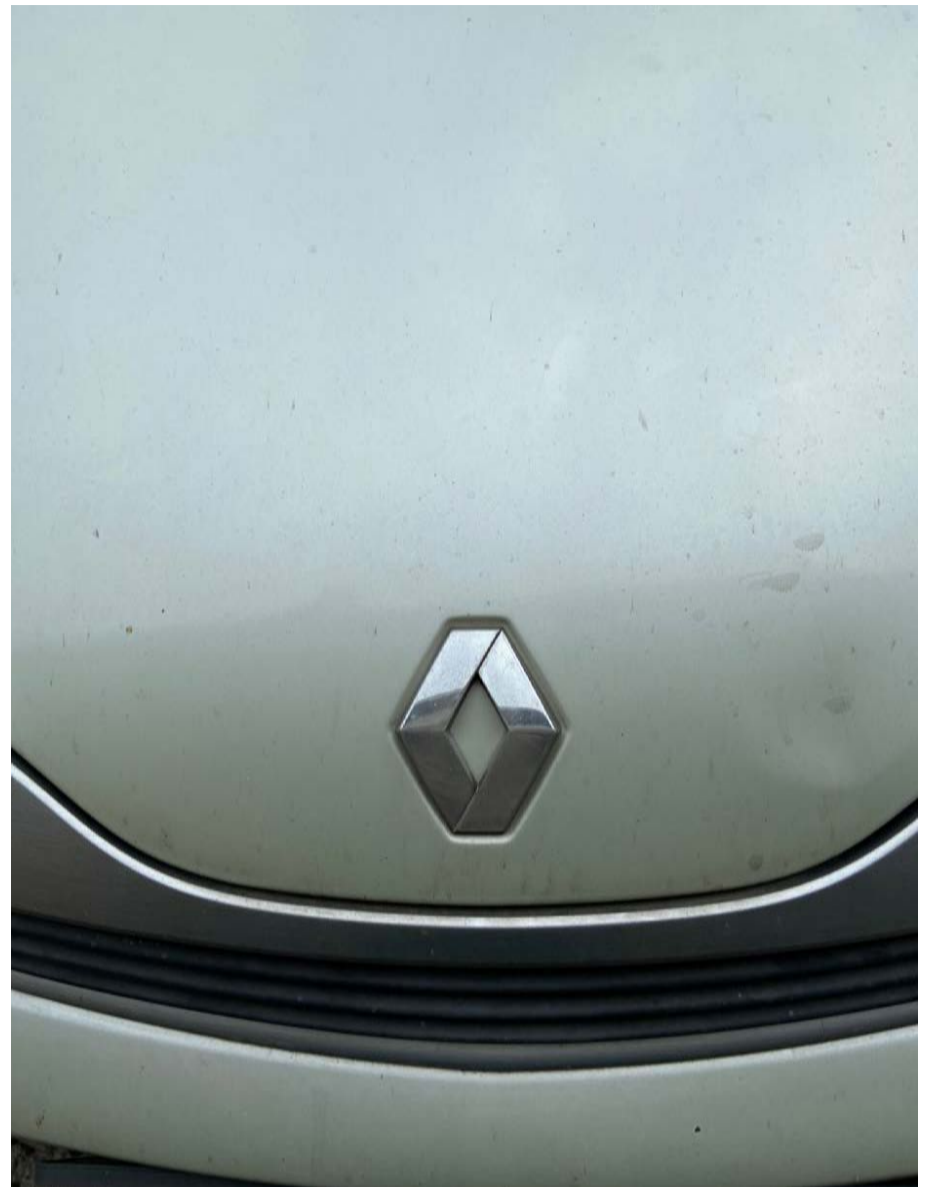
4) paliwo: 4700 x 7,8 l = 36 660 l x 4,9 zł = 179 634

5) wymiana oleju, filtry, itp. (16 x 500 zł) – 8 000

6) rozrząd (3 x 1000 zł) – 3 000

7) wymiana sprzęgła (po 180 oraz 350 tys km) 2 x 1000 = 2 000

8) opony (zimowe + letnie) – 6 kompletów – 24 szt x 250 zł = 6 000



9) akumulator (4 x 200 zł) = 800

10) remont silnika po zerwaniu paska alternatora i „rozwaleniu” rozrządu – 3 500

11) myjnia (rocznie 8 razy), czyli 8 x 19 x 20 zł = 3 040

12) drobne naprawy i części (żarówki, świece, płyn do spryskiwacza) – 2 000

13) naprawy (klocki hamulcowe, serwis klimatyzacji, zawieszenie, itp.) - 20 000

14) wymiana szyby przedniej – 600

15) opłaty autostradowe (tylko za A4 Mysłowice – Kraków – Mysłowice) 40 zł x 10 (rocznie) x 19 (lat) – 7600



Każdy z czytelników zapewne będzie miał uwagi czy wręcz zastrzeżenia do każdego z w/w punktów i zapewne będzie miał rację. Mnie chodziło raczej o ogólne zorientowanie się w sumarycznych kosztach użytko-





wania. Np. ubezpieczenie (pkt. 2) – prawo jazdy mam od 40 lat, a samochód zarejestrowany na własne nazwisko od ponad 30. Miałem to szczęście, że już wiele, wiele lat temu zyskałem maksymalnie możliwe zniżki na polisę OC i tak to zostało policzone (wg ostatniej stawki).

Paliwo (pkt 4) – jest najpoważniejszą częścią końcowej sumy i zapewne jest obciążona największym błędem. Przykładowo: ceny litra benzyny Pb95: 3,20 (2002), 4,25 (2005), 3,06 (2011), 4,19 (2015), 4,65 (2017), 5,10 (2019), ale też 3,65 (kwiecień 2020). Kilkadziesiąt tysięcy kilometrów przejechaliśmy Laguną za granicą (wyjazdy m.in. do Włoch, Norwegii, Francji, Chorwacji), a tam z reguły paliwo było (nieraz dużo) droższe. Więc kwota prawie 180 tysięcy złotych jak najbardziej może być podważana, ale też przez wiele lat Pb95 w Polsce oscyloowało wokół 4 zł/litr. Przy-

jęcie więc średniej 4,9 zł/litr jakoś powinno to kompensować.

W powyższy sposób można dyskutować nad każdym punktem tej wyliczanki, co nie zmienia faktu, że powyższe zestawienie zamyka się w kwocie 328,5 tysiąca złotych (330 tys zł), co z kolei daje nam ok. 70 groszy za każdy przejechany kilometr! I nawet, jeśli w moich wyliczeniach pomyliłem się na swoją niekorzyść aż o ponad 25 procent, czyli o 140 tysięcy złotych (do kwoty 470 tys zł), to i tak wyjdzie na to, że za każdy przejechany kilometr zapłaciłem najwyżej jedną złotówkę! (Pomyliłem się na pewno, bo np. na opłaty autostradowe za granicą wydałem na pewno ok. 500 euro, a więc nieco ponad 2 tys zł. Do tego muszę doliczyć – mea culpa – ze 3-4 krajowe mandaty za jakąś łączną kwotę 500 zł).

Proszę jednak wziąć też pod uwagę, że Laguna przez bardzo poważny procent swojego kilometrażu wiozła nie tylko kierowcę, ale też 2-4 (spordycznie 5) oraz mnóstwo bagaży, tony zakupów, także z marketów budowlanych.

W tym kontekście kategorycznie stwierdzam, że zakup (tej) Laguny II i użytkowanie jej przez tak długie lata było świetnym pomysłem. Zapewne można by było zrobić jakąś matematyczną symulację, dzięki której na wykresie zobaczylibyśmy przecięcie się dwóch krzywych. Z jednej strony koszt przejechania jednego kilometra, z dru- →→







giej spadek wartości samochodu wraz z jego wiekiem, kilometrażem oraz kosztami eksploatacji. Nie mam wątpliwości, że dla każdego modelu będzie inaczej wyglądał. Być może lepiej bym zrobił, gdybym „pozbywał” się Laguny 5-10 czy 12 lat temu. Ale może nieprzypadkowo średnia wieku samochodów w Polsce jest tak duża w porównaniu z krajami zachodniej Europy. Po prostu polscy kierowcy jakoś intuicyjnie kalkulują, że na kupienie nowego auta i wymienianie go co 3-4 lata na kolejne nowe jest stosunkowo drogim pomysłem i koszt przejechania jednego kilometra jest znacząco wyższy niż - oszacowany przeze mnie dla (mojej) Laguny (niech będzie) – jednej złotówki. A na to ich en masse po prostu nie stać.

Tak przy okazji myślę, że może to my (polscy kierowcy) jesteśmy jednak bardziej pro-ekologiczni wykorzystując maksymalnie żywotność naszych samochodów...?

W motoryzacyjnym świecie istnieje powiedzenie, że są dwie radosne, szczęśliwe chwile w życiu kierowcy – dzień w którym kupuje nowy samochód oraz dzień, w którym go sprzedaje... Osobiście nie jestem pewien, co do tego drugiego

stwierdzenia. Wiem, że on nastąpi – musi nastąpić – w najbliższych miesiącach, ale wcale mnie to nie cieszy. Bardzo polubiłem, przywiązałem się do Laguny. Stała się wspaniałym towarzyszem podróży po niemal całej Europie i była uczestnikiem wielu radosnych i przykrych chwil w ciągu tych lat (np. wyjazdy na wesela, ale też pogrzeby). Niewątpliwie za bardzo zapewne personifikuję (ten) samochód, ale od dzieciństwa mam taki osobisty stosunek do tego właśnie wytworu techniki. Nie mam oporów, by co dwa lata wymieniać telefon komórkowy na nowszy model, kupić nowy odkurzacz, telewizor, pralkę czy zmywarke (jak się zepsują i stają się pod jakimś względem „nienaprawialne”). Samochód jest dla mnie jakimś nieco magicznym przedmiotem – jest wehikułem, może nie w czasie, ale właśnie czymś takim, który pozwala przemieszczać się wg własnej trasy, czasu, chęci i możliwości. I dlatego go uwielbiam... I zapewne dlatego przywiązuję się do nich - samochodów.

No dobrze, dość tego uzalania się. Teraz przede mną wybór – nowy czy używany... Budżet skromny na jakiegokolwiek nowe... Trzeba pomyśleć, poszukać w internetach... ■



raz na dzień  
wejdź na  
www.autorok.pl

# Autorok

2019/2020  
www.autorok.pl

CAR  
OF THE  
YEAR

POLSKA

Kia XCeed



**Car of the Year Polska 2020**  
Totalna elektryfikacja  
e-pody i drony  
Wścigowe hyperauta

Cena 38 zł (w tym 8% vat)  
ISSN 1643-4582 95



364 strony

raz w życiu kup  
specjalnie



MADE IN  
DESIGNU  
SEZON  
EKSCYTUJĄCY  
MECUM



raz do roku zamów kronikę  
Autorok  
w Empikach  
redakcja@autorok.pl  
22 675 12 95



# Hybrydowo

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

IONIQ wygląda super i jest samochodem nowoczesnym nie tylko z wyglądu. Jest dobrze wyciszony, świetnie wyposażony, a jazda nim daje sporo satysfakcji. Jest także dopracowany w najmniejszych detalach i zaawansowany technicznie i technologicznie. To propozycja, która warto się zainteresować.



Hyundai Ioniq Hybrid

**A**uta hybrydowe są coraz bardziej popularne, są modne, ekonomiczne i ekologiczne. W zgodzie z naturą postanawia współlistnieć coraz więcej firm. Ofensywę napędów hybrydowych rozpoczęła Toyota, a obecnie

właściwie każdy producent musi mieć w swojej ofercie hybrydę. Dzisiaj o bardzo ciekawej propozycji Hyundaia, który w 2019 roku przeszedł delikatny facelifting i pozbył się wielu błędów wieku młodzieńczego.





Samochód hybrydowy to także ekonomiczna jazda. Wiąże się to - między innymi - z zaprojektowaniem aerodynamicznego nadwozia. Ioniq ma smukłą, sportową sylwetkę, dzięki czemu może pochwalić się niskim współczynnikiem

oporu, który wynosi 0.24. To dobry wynik, który gwarantuje niskie spalanie. Ioniq po ubiegłorocznych zmianach ma bardziej nowoczesny pas przedni z przeprojektowanym grillem, zmodyfikowanymi wypełnieniami reflektorów i ledo- →→







wymi „pazurami” do jazdy dziennej. Naprawdę ciekawie i nowocześnie narysowany jest tył auta. Z tyłu znajdziemy dwuczęściową szybę i delikatny spojler, który łączy zgrabnie wkomponowane lampy. Na dolnej części zderzaka zarówno z przodu, jak i z tyłu, możemy zobaczyć niebieską listwę. Oznacza ona, że mamy do czynienia z modelem hybrydowym. Hyundai Ioniq wygląda nowocześnie i bardzo ładnie, ma delikatnie opadającą linię dachu, opływowe lusterka, liczne przetłoczenia, masywne błotniki. Projektanci i konstruktorzy auta wykazali się sporym rozsądkiem i rozważą przy projektowaniu tego samochodu. Poza tym pojawiły się nowe ciekawe kolory

– nasz testowy model był w kolorze intensywnym niebieskim i było mu w tym kolorze bardzo do twarzy.

Wnętrze Ioniq jest przestronne i estetyczne – przynajmniej w naszej, testowej wersji – a także







ergonomicznie i funkcjonalne. Zmieniło się nieco w stosunku do poprzedniej generacji, jest teraz bardziej modernistyczne i mniej skomplikowane. Materiały są estetyczne, dobrej jakości, elegancie. Podłokietniki miękkie i funkcjonalne. Fotele wentylowane i podgrzewane, to super opcja, poza tym bardzo wygodne. Jako opcję możemy zamówić to auto ze skórzaną, wentylowaną tapicerką w bardzo gustownym, jasno szarym kolorze. Podobało mi się także wyciszenie kabiny oraz wielofunkcyjna kierownica, doskonale wyprofilowana, ze spłaszczonym dołem. Przyciski na kierownicy rozmieszczone są intuicyjnie, koło nie jest za duże, grubość kierownicy jest odpowiednia. Poza tym wskaźniki cyfrowe (bardzo czytelne) informują o tym, czy jedziemy „eko” czy np. sportowo. Kolor i styl podświetlenia wskaźników w aucie można dostosować do stylu jazdy i nastroju. Zmieniły się zegary za kierownicą – są teraz w pełni cyfrowe.

Bardzo pomocny podczas podróżowania jest 10,5-calowy, dotykowy ekran, który zapewnia szybki i wygodny dostęp do wszystkich, niezbęd-

nych funkcji. Poniżej, pod panelem klimatyzacji znajdziemy dwa gniazdka 12V, USB oraz AUX. W sumie wewnątrz jest przestronne, pasażerowie z tyłu nie będą narzekać na brak przestrzeni. Do dyspozycji mamy bagażnik o pojemności 443 litry, a po złożeniu tylnych foteli uzyskamy jeszcze większą część ładunkową. Wynosi ona wtedy 1505 litrów. To sporo, jak na kompaktową hybrydę. Ponadto w przestrzeni bagażowej, nie zabrakło praktycznych rozwiązań, takich jak dodatkowe wnęki, wygodna roleta, haczyki mocujące i siatka.

Jak podróżuje się tym autem? Bardzo przyjemnie, a jazda sprawia sporo frajdy. Silnik spalinowy o pojemności 1.6 l. z bezpośrednim wtryskiem benzyny oferuje 105 KM. Wspierany jest silnikiem elektrycznym o mocy 54,5 KM i 170 Nm. Razem generują 141 KM i 265 Nm momentu obrotowego na 1 biegu oraz 234 Nm na biegach 2-6. Przyspieszenie do setki wynosi 10,8 sekundy, ale można odnieść wrażenie, że Ionic jest bardziej dynamiczny i „zrywny”. Silnik elektryczny wykorzystywany jest przy starcie, a także →→



do stałej jazdy przy niższych prędkościach oraz do wspomagania spalinowej jednostki podczas pokonywania wzniesień. To się nazywa racjonalne wykorzystanie właściwości silnika elektrycznego. Jednocześnie przekłada się to na perfekcyjne wrażenia z jazdy oraz niskie zużycie paliwa. Silnik współpracuje z 6-biegową skrzynią automatyczną. Ta przekładnia to nowoczesny automat, który bezproblemowo dobiera przełożenia. Wpływa to też pozytywnie na komfort i ogólną przyjemność z jazdy. W sumie - doskonała efektywność i elastyczność.

Producent deklaruje spalanie około 3,4 do 3,6 l/100km. Mi udało się osiągnąć średnio około 5,5 litrów w mieście i mniej więcej tyle samo w trasie. To niezły wynik, a przy dłuższej eksploatacji trudno nie docenić oszczędności w wydatkach na paliwo. Ionic w hybrydowej wersji najlepiej czuje się w mieście, a zatłoczone ulice to wręcz żywioł tego samochodu. Ale w trasie też nieźle sobie radzi, płynnie pokonując kilometry.

O bezpieczeństwo dba wiele systemów. Do dyspozycji - między innymi - utrzymywanie pasa ruchu, monitorowanie „martwego pola”, autonomiczne hamowanie, aktywny tempomat, system zapobiegania zderzeniu czołowemu. Jest także system monitorujący poziom koncentracji kierowcy. Trochę zbyt często zwracał mi uwagę, ale... Dużym plusem jest lekki, dość precyzyjny układ kierowniczy, jest naprawdę niezły. Dobrze współgra z dość miękkim, ale sprężystym zawieszeniem, które skutecznie tłumi nierówności (szesnastocalowe felgi z oponami o wyższym profilu to ułatwiają).

Ioniq z pakietem Business kosztuje 113 300 zł. Najdroższa jest wersja Platinum – 140 300 zł, ale



Hyundai oferuje sporo upustów, a także wiele różnych form finansowania. Firma np. proponuje nabywcom 8 lat lub 200 000 km gwarancji na akumulator, a poza tym Ioniq Hybrid objęty jest 5-letnią gwarancją bez limitu kilometrów (dotyczy układu napędowego, układu kierowniczego, zawieszenia i układu hamulcowego).

Trochę przedłużył mi się test IONIQA z powodu Covid 19 i licznych ograniczeń z nim związanych, więc zdażyłam się z tym modelem Hyundai'a zaprzyjaźnić i bardzo go polubić. Ta klasyczna hybryda ma fajny charakter – trochę zadziorny, ale bez zbędnych wybryków. Z przyjemnością patrzyłam na jego nowoczesną linię i wyróżniający się kolor. Z nie mniejszą przyjemnością podróżowałam Ioniqem i w każdych okolicznościach spisywał się doskonale. Był oszczędny, bogato wyposażony i funkcjonalny. Mnie przekonał i wydaje mi się, że przekona jeszcze wielu innych. To zupełnie inny Hyundai niż jeszcze kilka lat temu modele tej marki. ■



# Dla ceniących styl

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Renault Captur należy do bardzo popularnych, miejskich crossoverów, których wiele pojawiło się na rynku. Te miejskie auta o podwyższonym nadwoziu i uterenowionym image'u są modne, a Renault nie tylko nadąża za rynkowymi trendami, ale często wręcz je wyprzedza.



Renault Captur

**A**uta miejskie o podwyższonym nadwoziu i uterenowionym image'u zwane crossoverami cieszą się niesłabnącą popularnością i na ulicach jest ich coraz więcej. Podobnie jak niegdyś większy SUV, tak teraz jego mniejszy brat jest pozycją obowiązkową w menu każdego liczącego się producenta. Renault oficjalnie wkroczył do bardzo popularnego segmentu małych,

miejskich crossoverów już kilka lat temu. Pojawił się Captur i odniósł ogromny sukces. Po 6 latach pojawiła się nowa generacja tego modelu.

Atutem Captura jest jego wygląd. A to istotna sprawa, w końcu takich aut nie kupuje się dla ich możliwości terenowych (zwykle są mierne), lecz za sprawą przykuwającego wzrok designu. →→



Płynne, ale wyraziste linie, duże koła, wysoki prześwit, poszerzony rozstaw kół, wysunięta przednia szyba, duży przedni grill – tak Captur robi wrażenie. Samochód nieco urósł: jest teraz o 10,5 cm dłuższy (4,227 m), szerszy o 1,9 cm (1,797 m). Ma również większy rozstaw osi o 3,3 cm (2,639 m).

Wnętrze jest równie ciekawe. Kokpit jest nie tylko estetyczny, ale też ergonomiczny i dopracowany w szczegółach. Cieszą oko pomarańczowe dodatki – elementy deski rozdzielczej i tapicerki oraz inne drobiazgi. Wnętrze Captura wygląda

radośnie i nowocześnie. Miło jest zasiadać we wnętrzu tak „urządzonego” auta. Głównym elementem, który rzuca się w oczy to 9,3-calowy ekran nowego systemu Easy Link, który oprócz tradycyjnych funkcji, jak nawigacja, funkcja Bluetooth czy radioodtwarzacz, zapewnia unikalny dostęp do Internetu. Poniżej znajdują się przyciski szybkiego wyboru: wyłączenia systemu Start&Stop, systemu kamer 360 czy wyboru trybu jazdy MULTI-SENSE. W testowanej wersji miałam także do dyspozycji 7-calową wersję cyfrowego kokpitu, który pozwala głównie na zmianę wyświetlanego stylu prędkościomierza





i danych z komputera pokładowego. Dźwignia skrzyni biegów wygląda rewelacyjnie i jest bardzo poręczna. Wysoko umieszczony fotel kierowcy daje poczucie komfortu. Praktyczny jest wskaźnik stylu jazdy umieszczony między zegarami (zielony, żółty lub pomarańczowy), który pokazuje, na ile ekologicznie prowadzimy auto. Captur został wyposażony w sporą ilość schowków. Oprócz tych znajdujących się w kieszeniach drzwi, do dyspozycji są schowki przed i pod skrzynią biegów, dwa cup holdery, a obok nich schowek na kartę. Jest też schowek znajdujący się pod podłokietnikiem i duża pojemna szuflada

przed pasażerem. No i bagażnik; maksymalna pojemność wynosi 536 l - to po przesunięciu tylnej kanapy maksymalnie do przodu. Tylną kanapę można też składać, a dzięki podwójnej podłodze może być też płaska przestrzeń bagażowa o długości 157 cm. W bagażniku znalazło się miejsce na opcjonalne koło zapasowe.

Testowałam auto z silnikiem TCE 130, ze skrzynią EDC. Ta jednostka była już dostępna w pierwszej generacji Captura i była bardzo popularna wśród nabywców tego modelu. Moc 130 KM i moment obrotowy wynoszący 240 Nm spr- →→







wia, że auto jest dynamiczne, jednocześnie nie naraża nas na zbyt duże koszty na stacjach benzynowych. Spalanie w mieście wahało się na poziomie 7,5 l/100 km, na drogach ekspresowych i autostradach około 7 l/100 km. Producent podaje niższe wartości, ale ekonomiczna jazda nie jest moją mocną stroną i nigdy nawet nie zbliżam się do wartości podawanych przez

producentów. W celu obniżenia zużycia paliwa, w Renault Captur zastosowano szereg najnowszych rozwiązań w zakresie obniżania masy i poprawy aerodynamiki auta. Silnik współpracuje z dwusprzęgłową skrzynią automatyczną EDC. Samochód prowadzi się komfortowo, pewnie pokonuje zakręty. Komfortowi jazdy sprzyja także perfekcyjne wyciszenie. Prześwit Captura

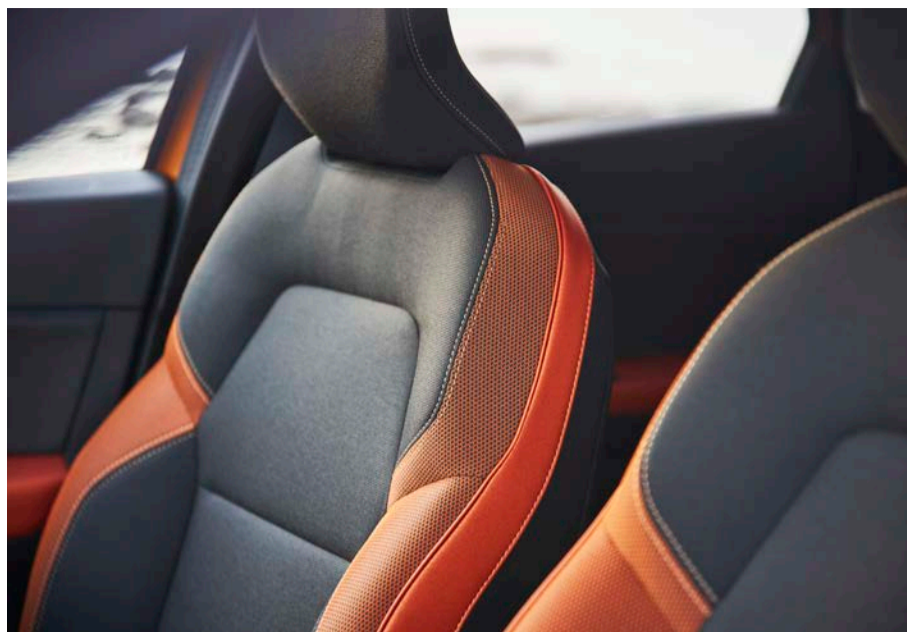




równy 20 cm jest na tyle niewielki, że skutecznie zniechęca do off-roadowych przygód, za to znacznie ułatwia walkę z krawężnikami. Ale to przecież miejski crossover.

Samochód dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia - Life, Zen i Intense. Standardowe wyposażenie stanowią takie elementy jak np. stalowe obręcze kół 16", światła do jazdy dziennej z diodami LED, lusterka boczne regulowane elektrycznie, podgrzewane oraz przednie poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera, boczne poduszki powietrzne, system wspomaganie ruszania pod górę oraz system mocowania fotelików dla dziecka Isofix na bocznych miejscach z tyłu i miejscu pasażera z przodu.

Nowy Captur to auto uniwersalne pod każdym względem: wnętrza, silników i rozwiązań technologicznych. Pokazuje nowy trend w nowoczesnym projektowaniu samochodów.



Auto jest przestronne, zapewnia komfort jazdy, świetnie się prowadzi i oferuje sporo nowatorskich i praktycznych rozwiązań. Samochód jest również bogato wyposażony. Choć auto nie lubi zbyt wymagającego terenu, doskonale spisuje się na krętych drogach i asfaltowych szosach. Czy nowe wcielenie Captura poradzi sobie z konkurencją? Dowiemy się za kilka miesięcy. ■





# Zrób to sam - lśniące auto

Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 Quick Wax firmy Brayt, pół godziny i samochód, który ma być czysty. Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie warstwą ochronną.

Zgodnie z obowiązującym prawem samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Samochodu „na podwórku” wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą wymienionego na wstępie zestawu.

Czyszczenie samochodu preparatem marki Brayt T3 Quick Wax 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 →→





# BRAYT®

*more than polishing ...*

# T3

## QUICK WAX



- PRODUKT NA BAZIE WOSKÓW, PRZEZNACZONY DO ZASTOSOWANIA NA WSZELKIE GŁADKIE I BŁYSZCZĄCE POWIERZCHNIE LAKIEROWANE, SZKLANE I TWORZYWA SZTUCZNE
  - POZWALA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
  - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIELĘGNUJĄCE I KONSERWUJĄCE.
  - NIE POZOSTAWIA ŚLADÓW NA TWORZYWACH SZTUCZNYCH I GUMIE.
  - NADAJE SIĘ DO PRACY RĘCZNEJ I MASZYNOWEJ
- AKCESORIA: GĄBKA POLERSKA CZERWONA, GŁÓWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁÓWICA Z MIKROFIBRY DO WYKOŃCZENIA





„suszki-polerki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie należy zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 Quick Wax czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki” oczywiście pracujemy bez docisku. Następnie drugą szmatką dopolerujemy element. Możemy to robić nawet w pełnym słońcu. Opryskujemy karoserię nie zwracając uwagi ani na elementy plastikowe ani na szyby. Spryskujemy czyszczony fragment ruchem podobnym do tego, jakim lakiernicy posługują się pistoletem – płynnie przesuwając dyszę pompki tak, aby każdorazowo pokryć preparatem maksymalnie jeden element, w przypadku maski lub dachu dzielimy sobie je na kilka części. Dzięki temu zużyjemy mniej preparatu. Drobiny piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 Quick Wax tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu nie pozwalając na uszkodzenia powierzchni. Jeszcze raz przypomnijmy, że nie używamy doci-

sku. Po usunięciu brudu powierzchnię poleerujemy przy pomocy czystej szmatki, jeżeli będzie potrzeba możemy użyć dodatkowej ilości preparatu. Ważne jest, aby równomierne rozprowadzić T3 na powierzchni, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku. Warstwa preparatu stanowi bowiem zabezpieczenie lakieru, a właściwości hydrofobowe powodują, iż samochód dłużej będzie lśnił.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 30 zł wystarczy na doprowadzenie do ładu dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmatki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40 stopni. Można też użyć dowolnych oferowanych w działach gospodarstwa domowego, ale muszą być z mikrofibry.

Po takim zabiegu samochód przez dłuższy czas pozostaje czysty, a pył czy kurz, można spłukać wodą lub... poczekać na pierwszy deszcz. ■





# Czym jest samochód dla różnych pokoleń Polaków?

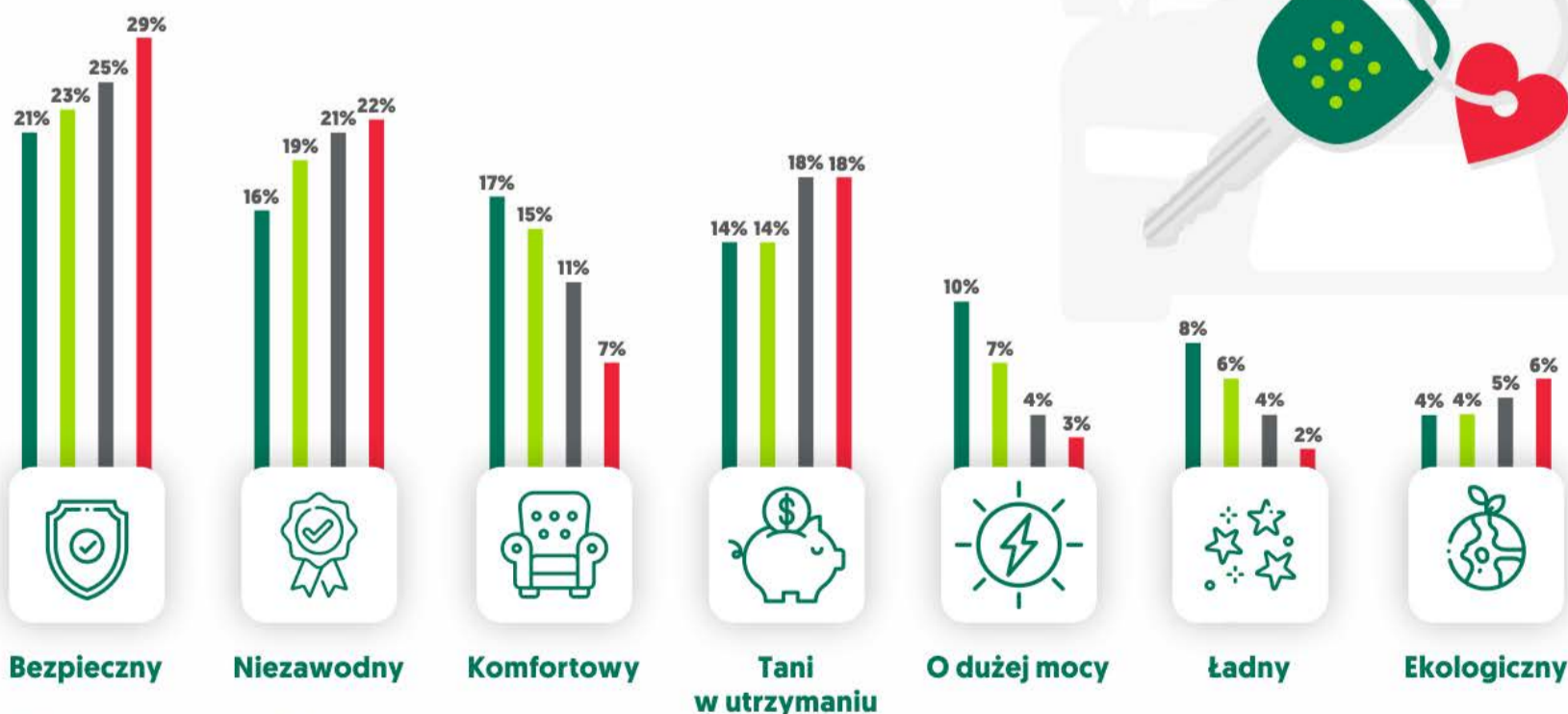
OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ILUSTRACJE: EFL

Według starszych pokoleń kierowców auto powinno być przede wszystkim praktyczne i niezawodne. Młodszy wolał za to, by było wygodne i... dobrze brzmiało. Temu, jak z wiekiem zmieniają się nasze preferencje oraz spojrzenie na cztery kółka, w swoim nowym badaniu przyjrzał się Europejski Fundusz Leasingowy.

**A**utorzy badania przyjrzyli się perspektywom czterech pokoleń Polaków: Baby Boomers (osoby w wieku 55+), X (dzisiejsi 40- i 50-latkowie), Y (millenialsi, urodzeni pomię-

dzy 1981 a 1995 rokiem) i Z (dzisiejsi 20-latkowie). Respondenci odpowiadali m.in. na pytania dotyczące podejścia do samochodów oraz swoich preferencji przy wyborze auta. →→

## Jaki powinien być dobry samochód?



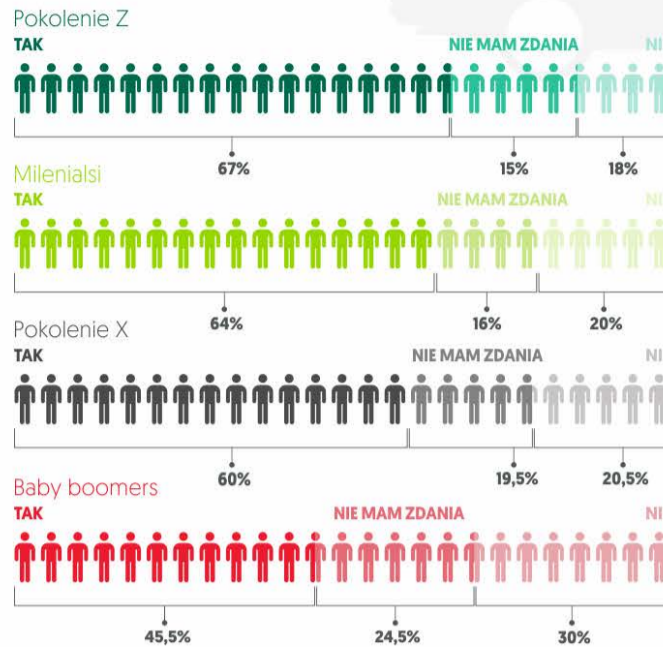
■ Pokolenie Z    ■ Milenialsi  
■ Pokolenie X    ■ Baby boomers

Dla młodszych pokoleń ważniejsze w samochodzie jest **poczucie komfortu** niż niskie koszty eksploatacji.



## Czym dla Polaków jest samochód?

### Pasją



6 na 10 Polaków uważa się za **miłośników motoryzacji**.

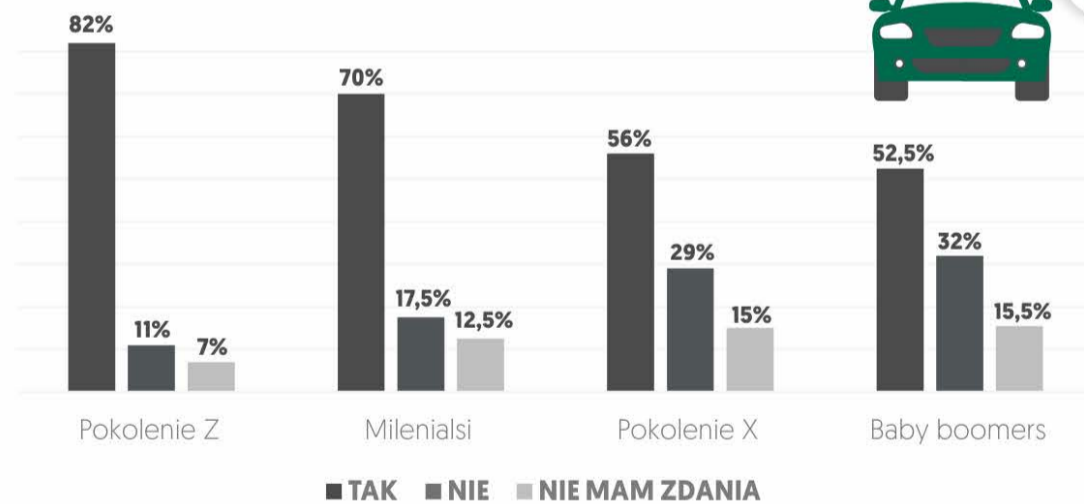
### Wolnością

Czy według Ciebie samochód daje poczucie wolności?

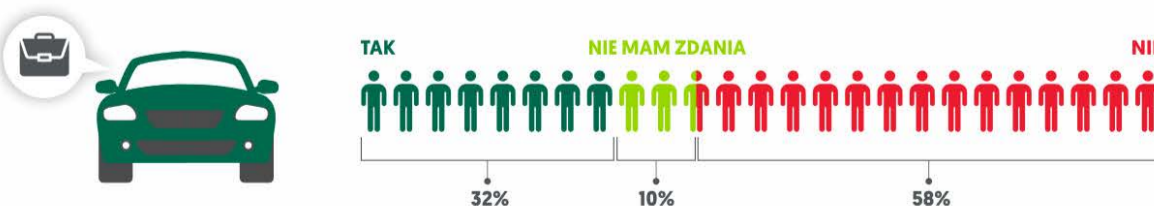


### Dobrym kompanem lub narzędziem pracy

Samochód jest dla mnie niczym dobry kompan, lubię spędzać w nim czas



Samochód jest moim narzędziem pracy



Niemal 68% Polaków przyznaje, że **lubi spędzać czas w swoim aucie** i traktuje je jak dobrego kompana.

Dla blisko 1/3 kierowców samochód stanowi **narzędzie pracy**.



## Różnice międzypokoleniowe

Jak pokazuje raport EFL, starsze pokolenia kierowców przy zakupie samochodu zwracają uwagę przede wszystkim na niezawodność oraz koszty utrzymania. Dla młodszych częściej mają za to znaczenie estetyka, moc silnika oraz komfort. Niezależnie od wieku, priorytetem jest jednak dla Polaków bezpieczeństwo.

Wyraźne różnice międzypokoleniowe widać również przy preferencjach dotyczących dodatkowego wyposażenia. Pokolenia X oraz Baby Boomers z reguły podejmują praktyczne decyzje: wybierają pokładową nawigację czy dodatkowe poduszki powietrzne. Dla pokoleń Y i Z znacznie ważniejsza jest za to muzyka w samochodzie – młodzi kierowcy zwracają bowiem większą uwagę na sprzęt car audio, taki jak głośniki czy radio.

## Czym dla Polaków jest motoryzacja?

Co ciekawe, cztery pokolenia polskich kierowców niemal zgodnie przyznają, że motory-

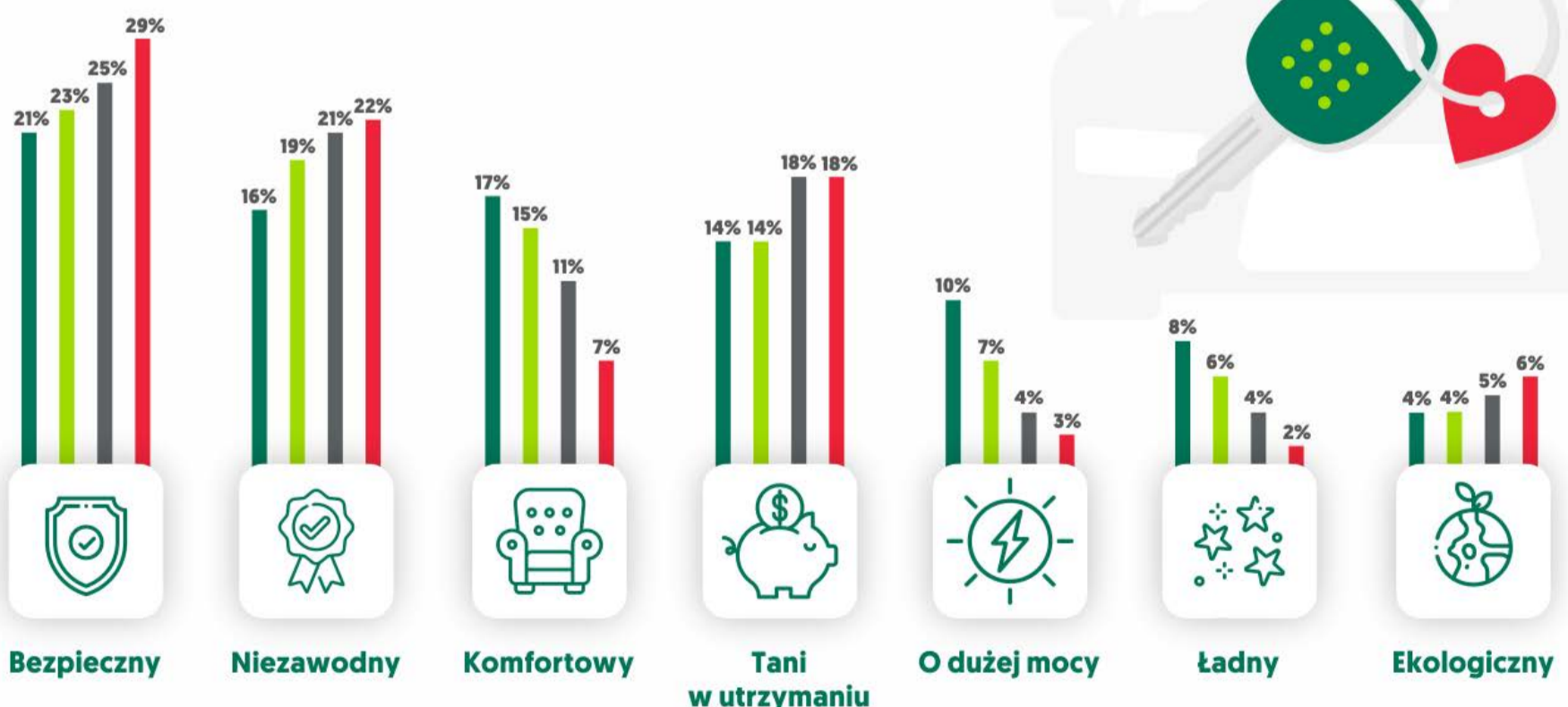
zacja jest ich pasją, a samochód daje im poczucie wolności. Jednak to ci najmłodszy najmocniej przywiązują się do swoich aut. Ze stwierdzeniem "Samochód jest dla mnie niczym dobrym kompan, lubię spędzać w nim czas" zgadza się 8 na 10 kierowców z pokolenia Z i tylko 5 na 10 baby boomersów. Co trzeci kierowca w wieku 40+ przyznaje za to, że za kierownicę wsiada rzadko, przede wszystkim wtedy, gdy musi coś załatwić.

## Ekologia coraz ważniejsza

Autorzy badania sprawdzili również, jaki wpływ na stosunek do samochodów ma rosnąca świadomość ekologiczna Polaków. Okazuje się, że 46% kierowców nie widzi w samochodach zagrożenia dla środowiska. Przeciwniej odpowiedzi udzieliło 33% badanych – wśród nich przede wszystkim respondenci z pokolenia X.

Więcej o czterech spojrzeniach na cztery kółka w nowym raporcie EFL: Jak na samochody patrzą różne pokolenia Polaków? ■

## Jaki powinien być dobry samochód?



Dla młodszych pokoleń ważniejsze w samochodzie jest **poczucie komfortu** niż niskie koszty eksploatacji.



W niedzielę, 21 czerwca zmarł Ryszard Żyszkowski, dzień później przyszła informacja o śmierci Marcina Turskiego. Obie te wiadomości pogrążyły w wielkim smutku całe środowisko motoryzacyjne. Najbliższym składamy serdeczne wyrazy współczucia.

---

Obaj byli nietuzinkowymi postaciami, bogatymi osobowościami i sportowcami. Ryszard Żyszkowski pod koniec lat 60. ubiegłego wieku startował w rajdach samochodowych jako kierowca. Marcin Turski był kierowcą wyścigowym i instruktorem bezpiecznej jazdy samochodem.

---

### Ryszard Żyszkowski

Debiutował w Rajdzie 1000 Jezior (rozgrywany na Mazurach, po protestach Finów przemianowany na Rajd Kormoran), w mistrzostwach Europy prowadził F 125p jako kierowca PZM. Nadzwyczajne talenty organizacyjne i logistyczne sprawiły, że największe sukcesy odniósł jako pilot największych sław polskich rajdów, Sobiesława Zasady, Andrzeja Jaroszewicza, Macieja Stawowiaka czy Tomasa Ciecierzyńskiego. Po wypadku w Rajdzie Zimowym, którego Mariana Bublewicz nie przeżył, Ryszard Żyszkowski praktycznie zakończył karierę sportową.

Ryszarda Żyszkowskiego pożegnał dr Jacek Pawlak, prezes Toyota Motor Poland.

– Ryszard był jedną z naszych legend. Każdy, kto w ostatnich 20 latach odbierał samochód testowy w Toyota Motor Poland, miał szansę spotkać właśnie



### Marcin Turski

Urodził się 5 listopada 1973 w Warszawie, zmarł po dwuletniej walce z nieoperacyjnym nowotworem. Od pewnego czasu przyjaciele i znajomi Marcina prowadzili zbiórkę

pieniędzy na ratowanie życia, niestety, nie udało się rozpocząć leczenia...

Przygodę ze sportami samochodowymi zaczął od tytułu mistrza w wyścigach samochodowych w roku 1995. Swoją pierwszą sukces w rajdach osiągnął dwa lata później, zajmując pierwsze miejsce w Pucharze Cinquecento Sporting, dzięki czemu w 1998 zadebiutował w cyklu WRC na rajdzie Monte Carlo. W tym samym roku Toyotą Corollą uzyskał tytuł Mistrza Polski w klasie A-5. W sezonie 1999, wygrywając Rajd Warszawski, Rajd Elmot i Rajd Kormoran, wywalczył kolejne mistrzostwo, tym razem Peugeotem 106 Rally.





jego. I były to spotkania dla wielu niezapomniane. Ryszard doskonale zarządzał ruchem aut testowych, dbając o bezpieczeństwo tak dużej floty. Wcześniej jako szef zespołu rajdowego Toyoty w latach 90. pokazywał nam, jak wspólnie wygrywać kolejne mistrzostwa Polski. Duch rywalizacji i zwycięstwa, którego wtedy nam zaszczepił, jest z nami do dziś w Toyota Motor Poland. Przemierzał odcinki specjalne w kultowych autach, rywalizował w prestiżowych imprezach w Polsce, ale też w mistrzostwach Europy i świata. Swoją ostatni rajd jako pilot przejechał Toyotą – w Rajdzie Barbórka w 1998 roku wystartował jako pilot Adama Polaka w Celice GT-Four.

Ryszard Żyszkowski miał nie tylko udaną karierę sportową, ale słynął też z wielkiego talentu organizacyjnego. Był dyrektorem Rajdu Barbórka, a na początku lat 90. stanął na czele rajdowego zespołu Toyota Motor Poland. Do współpracy dobrał najlepszych mechaników, kierowców i pilotów.

Dla zespołu Toyoty jeździli wówczas Paweł Przybylski, Krzysztof Hołowczyc i Marek Gieruszczak, a sportowe Toyoty Celiki dominowały na rajdowych trasach. Toyota Motor Poland Rally Team zdobył 3 tytuły Mistrza Polski.

Pomocny i zawsze życzliwy. Przez blisko trzy dekady był ważną postacią w Toyota Motor Poland, gdzie zarządzał flotą pojazdów. Pozostał aktywny zawodowo do ostatnich chwil. ■



W 2001 powtórzył sukcesy na Rajdzie Warszawskim i Rajdzie Elmot oraz otrzymał specjalną nagrodę od kibiców za wygraną największej liczby odcinków w sezonie. W 2002 samochodem Subaru Impreza WRC zwyciężył w słynnym Kryterium Asów na ul. Karowej w Warszawie. W roku 2005 w barwach Subaru Poland Rally Team Turski ponownie uzyskał tytuł Mistrza Polski, tym razem w klasyfikacji zespołów sponsorskich. W 2007 wystartował w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski w barwach Statoil Rally Team samochodem Subaru Impreza N12. Rok później pojawił się w Rajdzie Barbórka Fiatem Grande Punto S2000. W roku 2009 stanął na podium terenowego rajdu RMF Morocco Challenge, w którym wziął udział na motocyklu KTM 990 Adventure. Przez ostatnie dwie dekady był instruktorem techniki jazdy i propagatorem bezpieczeństwa na drogach. ■





## Kalejdoskop firmowy

### SUPERB dla grupy Speed

Nowe ŠKODY SUPERB zasiliły na początku czerwca flotę pojazdów policyjnej grupy SPEED. Wyposażone są w silnik 2.0 TSI o mocy 272 KM, napęd 4x4 oraz systemy asystujące, zwiększające bezpieczeństwo kierowcy. Auta przyspieszają do 100 km/h zaledwie w 5,7 sekund, a ich prędkość maksymalna wynosi 250 km/h. Grupa SPEED, zajmujące się przede wszystkim najpoważniejszymi wykroczeniami na drogach. Obok funkcjonariuszy z Wydziału Ruchu Drogowego działają w niej także policjanci z wydziałów kryminalnego i do walki z cyberprzestępczością, a także przewodnicy z psami wyszkolonymi do wyszukiwania narkotyków.

ŠKODY SUPERB pełniące funkcję radiowozów w grupie SPEED to wersje z nadwoziem Combi dysponujące najmocniejszą w ofercie marki jednostką napędową 2.0 TSI o mocy 272



KM. Auta wyposażone są w dwusprzęgłowe skrzynie DSG o siedmiu przełożeniach oraz napęd 4x4. Na pokładzie każdego egzemplarza znajdują się także przednie i tylne videorejestratory, urządzenie do pomiaru prędkości oraz systemy łączności.

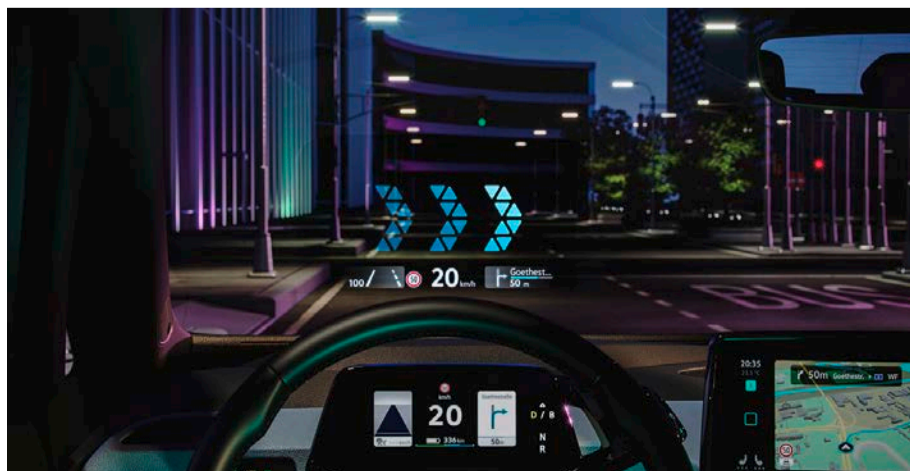
### Elektryczny VW

Niemiecki producent zachęca do kupna elektrycznego auta ID.3 1ST. W cenie niespełna 170 tys. złotych klienci w podstawowym wariantcie otrzymają m.in. system Voice Control oraz system nawigacyjny, aktywny tempomat czy możliwość wyboru profilu jazdy. W cenie 194.390 zł wersja ID.3 1ST Plus otrzyma dodatkowo m.in. reflektory IQ.LIGHT oraz nadwozie lakierowane w dwóch kolorach, z kolei wersja ID.3 1ST Max oferowana w cenie 215.990 zł została wyposażona w duży, panoramiczny szklany dach oraz



wyświetlacz head-up display wykorzystujący technologię rozszerzonej rzeczywistości.

Osoby, które skorzystały z „pre-bookingu” i zdecydują się na zakup samochodu, otrzymają w ramach zamówienia Wallbox o maksymalnej mocy ładowania 11 kW. Dodatkową zachętą dla wszystkich nabywców tego modelu jest rok bezpłatnego zasilania samochodu energią elektryczną do 2.000 kWh. Oferta dotyczy wszystkich publicznych stacji ładowania, na których działa aplikacja WeCharge Volkswagena oraz w europejskiej sieci stacji IONITY.





## Wakacyjne przeglądy Mitsubishi

Posiadacze samochodów Mitsubishi mogą skorzystać z wakacyjnej oferty przeglądu w cenie 99 złotych. Przegląd obejmuje między innymi sprawdzenie poprawności działania elementów sterowania (dźwignia zmiany biegów, pedały hamulca i sprzęgła), sygnału dźwiękowego oraz zestawu wskaźników i kontrolki oświetlenia zewnętrznego pojazdu, działanie i stan piór wycieraczek, stan bieżnika opon i ciśnienie w ogumieniu, stopień zużycia klocków hamulcowych i poziom płynu hamulcowego, poziom płynu spryskiwaczy, poziom płynu chłodzącego i szczelność układu chłodzenia, poziom oleju silnikowego oraz wiele innych, jak sprawdzenie daty ważności gaśnicy, czy zestawu naprawczego. Dodatkowo w ramach Wakacyjnej Akcji Przeglądowej przewidziano przeprowadzenie testu diagnostycznego przy użyciu urządzenia MUT II SE. Sprawdzona zostanie też kondycja układu elektrycznego, parametry prądu rozruchu i prądu ładowania, a klient otrzyma wydruk wyniku testu. Każdy klient który zdecyduje się na udział w Wakacyjnym Przeglądzie Mitsubishi otrzyma upominek - japoński wachlarz z emblematem Mitsubishi Motors.

# Wakacje w każdym detalu

**Wakacyjna Akcja Przeglądowa Mitsubishi**  
15.06 - 31.08.2020

**Kompleksowa weryfikacja stanu technicznego Twojego auta**  
w tym: sprawdzenie stanu akumulatora, podstawowy test diagnostyczny przy użyciu MUT II

Sprawdź swoje auto za **99zł**

Wykonaj przegląd, a otrzymasz tradycyjny, japoński prezent!

Czyszczenie klimatyzacji metodą TUNAP wraz z wymianą filtra przeciwpylekowego

199 zł

+ GRATIS letni płyn do spryskiwaczy

MITSUBISHI MOTORS  
Drive your Ambition

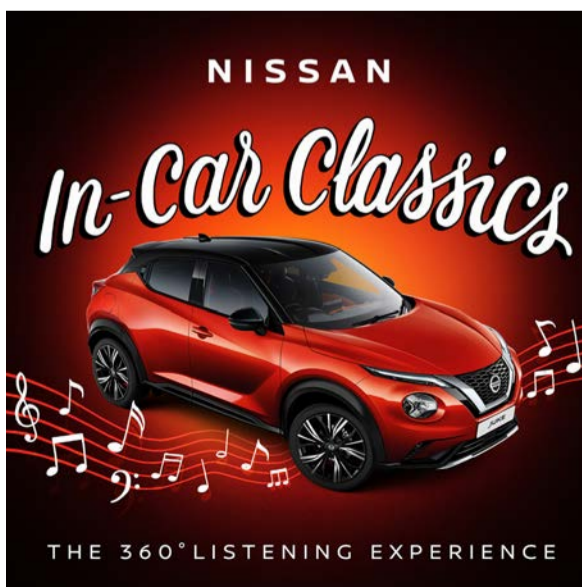
SPRAWDŹ OFERTĘ SPECJALNĄ NA WYBRANE CZĘŚCI EKSPLOATACYJNE, AKCESORIA I GADŻETY!

## W JUKE śpiewająco

Projektanci z międzynarodowego zespołu Nissan Design Europe, odpowiedzialni za nowego crossovera JUKE, przygotowali playlistę złożoną z utworów, których słuchali pracując przez ostatnie miesiące z domu. Ta eklektyczna i inspirująca kolekcja brzmi wyjątkowo dzięki zaprojektowanemu specjalnie do modelu JUKE systemowi audio Bose Personal Plus.

W modelu JUKE zasłuchać się w muzyce można za sprawą optymalizowanego pod kątem wnętrza crossovera system audio Bose Personal Plus. Dla każdego z ośmiu głośników wybrano odpowiednie miejsce

w kabinie, aby wypełnić ją pełnym brzmieniem tonów wysokich, średnich i niskich oraz precyzyjnie odtworzyć każdy dźwięk z całym bogactwem jego barwy. Dwa głośniki wbudowane w zagłówki przednich foteli sprawiają, że muzyka dociera wprost do uszu zajmujących je osób. Specjalna playlista, nawiązująca do trzech opcji personalizacji wnętrza Nissana JUKE, zachęca kierowcę i pasażerów do wspólnego śpiewania przebojów z różnych gatunków muzyki:



Playlista Nissan In-Car Classics jest dostępna w transmisji strumieniowej oraz do pobrania na Spotify i na profilu Nissan Europe.



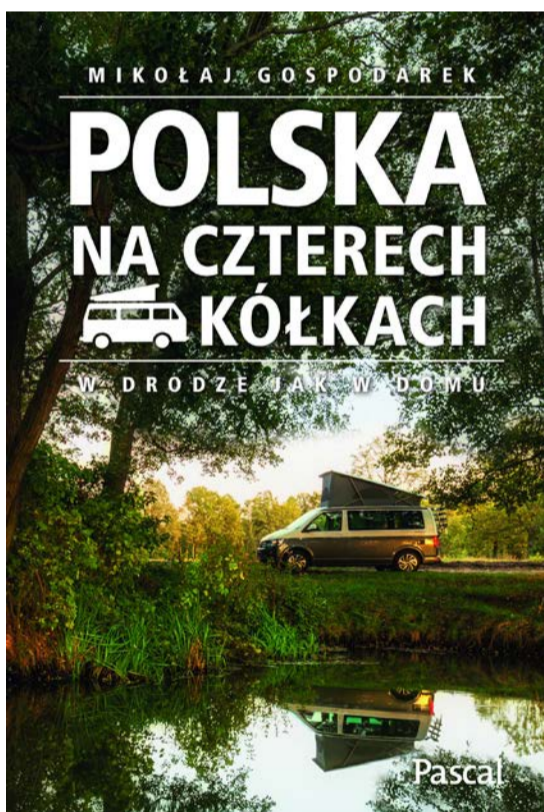
# Zwiedzaj Polskę kamperem

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Do księgarń trafiła „Polska na czterech kółkach” - autorski przewodnik Mikołaja Gospodarka opublikowany przez Wydawnictwo Pascal i stworzony we współpracy z marką Volkswagen Samochody Dostawcze. Autor, jeżdżąc kempingowym Volkswagenem Californią po całym kraju, pokazuje najpiękniejsze jego zakątki, a jednocześnie wskazuje miejsca, w których zatrzymać się można kamperem i udziela praktycznych porad dotyczących podróżowania i spędzania wakacji w tego typu samochodzie.

„Polska na czterech kółkach” to pierwsza tego typu publikacja w kraju. Volkswagen Samochody Dostawcze i Wydawnictwo Pascal przybliżają w nim aż 22 trasy turystyczne wraz z rekomendacjami miejsc, w których warto się zatrzymać podróżując kamperem. Oprócz rekomendacji lokalizacji do których warto pojechać, znajdziemy w nim również szeroki katalog kempingów i miejsc parkingowo – noclegowych.

„Volkswagen California to idealny towarzysz krótszych i dłuższych wakacyjnych podróży po Polsce. To funkcjonalny dom na czterech kółkach z praktycznie zaprojektowaną przestrzenią, w której można nie tylko podróżować, ale również wygodnie nocować” – podkreśla Mikołaj Matuszewski, kierownik komunikacji marketingowej i PR marki Volkswagen Samochody Dostawcze. „Dzięki różnym opcjom wyposażenia, np. w mini kuchnię, daje nam poczucie wolności i niezależności, zwłaszcza w ostatnich czasach, gdy wielu z nas nie chce spędzać



wakacji w gwarnych, pełnych ludzi miejscach.

„Mamy nadzieję, że przewodnik będzie inspirował do poznawania naszego kraju w indywidualnym tempie, które zapewnia pełną niezależność jaką oferuje kamper oraz świadomość, że dzięki zebrany poradom i praktycznym informacjom, każda wyprawa będzie udana” – mówi Agnieszka Hetnał, prezes i redaktor naczelna Wydawnictwa Pascal.

Autorem przewodnika jest Mikołaj Gospodarek – podróżnik i fotograf, znany z fotografowania pejzaży. Stąd książka opatrzona jest fotografiami jego autorstwa. To jednak nie jedyna zaleta tej pozycji. Autor, na przykładzie Volkswagena Californii udziela tu również wielu praktycznych rad dotyczących podróżowania i spędzania czasu w kamperze. Pokazuje rozwiązania, np. dotyczące przewożenia bagaży, czy sprzętu turystycznego oraz sportowego, które znaleźć można w tym modelu, czyniące taki sposób spędzania wakacji jeszcze wygodniejszym i przyjemniejszym. ■



# Motoryzacyjne atrakcje

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Poznań Moto Fest to piknik motoryzacyjny, będący częścią wspólnej kampanii Grupy MTP, Miasta Poznań oraz lokalnych firm i instytucji - #WracamyDoGry.



**P**rzez dwa dni teren Międzynarodowych Targów Poznańskich wypełni bogata ekspozycja, w której znajdzie się ponad 200 wyjątkowych pojazdów, w tym samochody, motocykle i kampery. The.collection to strefa poświęcona super-samochodom. Kolejną atrakcją będzie prezentacja supersamochodów Positive Ways. Łącznie na Poznań Moto Fest spodziewanych jest ponad 50 ekskluzywnych samochodów.

Akcja pod nazwą Positive Ways Polska dla Hospicjum 2020 to już druga wyprawa super-samochodami z Sopotu do Zakopanego. Celem przedsięwzięcia – poza oczywistą frajdą wynikającą z jazdy i prezentacji nadzwyczaj atrakcyjnych samochodów – jest zbiórka funduszy na rzecz potrzebujących dzieci. Jak dotąd Positive Ways zebrało ponad 13 tysięcy złotych, co jest kwotą znaczącą dla Hospicjum... Ostateczny





wynik zbiórki będzie znany po zakończeniu jazdy, 30 czerwca w Zakopanem.

Lista samochodów, jakie będzie można zobaczyć w czasie Poznań Moto Fest:

Cztery Ferrari (488 GTB, F8 Tributo, 488 Pista, 488 Pista Aperta), pięć McLarenów (570s, 600LT, dwa 600LT, 720s), sześć Lamborghini (Aventador

SVJ, dwa Huracan, dwa Huracan Performante, Huracan EVO), Aston Martin DB11, Nissan GTR, cztery Audi R8, Dodge Viper, dziewięć Mercedesów (SLS, dwa AMG GTS, trzy AMG GTR, dwa G63 AMG, E63S AMG), Ford Mustang, Porsche 718 Boxster, pięć BMW (M2, dwa M4, M6, B7 ALPINE).





# DAKAR 2021: ARABIA NA NOWO

informacja prasowa

43 edycja Dakaru odbędzie się w Arabii Saudyjskiej w dniach 3 – 15 stycznia 2021. Portowe miasto Dżudda nad Morzem Czerwonym będzie gościć zarówno start, jak i metę rajdu. Każdy odcinek specjalny będzie miał zupełnie nową trasę, a dzień przerwy zaplanowano w mieście Ha'il.

Po pomyślnych testach w styczniu 2020, książka drogowa będzie wręczana uczestnikom rano każdego dnia, przed startem odcinka specjalnego. Przewidziano także inne kroki, aby spowolnić zawodników na trasie.

W klasyfikacji Dakar Classic dopuszczone będą pojazdy historyczne z lat 80. i 90. ubiegłego stulecia, aby podkreślić tradycję i legendę rajdu.

Organizator Dakaru zaprasza przyszłych uczestników do udziału w wirtualnej prezentacji pod nazwą e-Dakar Tour: 16 czerwca w języku francuskim, angielskim i arabskim oraz 17 czerwca w języku hiszpańskim. Przyjmowanie zgłoszeń rozpoczyna się 15 czerwca.

Rozdział trzeci historii Dakaru nabiera rozpędu. Po pierwszej edycji, która odbyła się na Bliskim Wschodzie na początku tego roku, zawodnicy powrócą do Arabii Saudyjskiej, by znów odkrywać niezmiernie przestrzenie tego kraju. Trasa na rok 2021 to pętla ze startem i metą w Dżuddzie, a dzień przerwy zaplanowano tym razem w mieście Ha'il, które jest centrum off roadu w Arabii Saudyjskiej i co roku gości lokalne imprezy. Niektóre biwaki zostaną zaplanowane w tych samych miejscach, co w tym roku, ale odcinki specjalne będą miały w 100% nową trasę.

Na nowych, nieznanym terenach, nawigacja będzie odgrywać jeszcze większą rolę, niż w roku 2020. Książka drogowa będzie wręczana uczestnikom dopiero rano przed startem etapu. W niektórych kategoriach pojazdów wprowadzona

zostanie książka drogowa w postaci elektronicznej. Nowe zapisy regulaminu mają spowolnić uczestników na trasie i zwiększyć ich bezpieczeństwo. Między innymi wprowadzony zostanie system ostrzegania sygnałem dźwiękowym przed niebezpiecznymi miejscami na trasie oraz definicja „slow zones” czyli stref jazdy ze zredukowaną szybkością. Motocykliści będą mieli do dyspozycji mniejszą liczbę opon. Wprowadzono obowiązek używania kamizelki wyposażonej w poduszkę powietrzną w tej kategorii.

W przyszłorocznej edycji, dla podkreślenia wieloletniej legendy rajdu powstanie nowa kategoria Dakar Classic. Dopuszczone będą w niej pojazdy, które startowały w Dakarze lub w innych rajdach terenowych przed rokiem 2000. Dzięki temu na trasę powrócą samochody i ciężarówki, które budowały legendę Dakaru! ■





# Classicauto Cup 2020

FOTORELACJA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI





Pasjonaci klasycznych samochodów i sportowej jazdy dopiero 13 czerwca się doczekali pierwszej rundy cyklu Classicauto Cup. Odbyła się na torze w Ułężu, w rywalizacji wzięło udział niemal stu kierowców w najróżniejszych samochodach. Gościem szczególnym imprezy był Andrzej Jaroszewicz, który z małżonką na prawym fotelu pokonywał trasę w samochodzie Volvo Amazon. Imprezę fotografował Kuba Żołędowski.







CLASSIC  
auto CUP

LIQUI  
MOLY



CLASSIC  
auto CUP

LIQUI  
MOLY



CLASSIC  
auto CUP

LIQUI  
MOLY



CLASSIC  
auto CUP

LIQUI  
MOLY



CLASSIC  
auto CUP

LIQUI  
MOLY



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



Teraz także na smartfony i tablety



# Wydarzenia i rocznice: czerwiec 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Mały, ale wielki!

W historii rajdów samochodowych niewiele jest modeli, które zasłużyły na prawdziwe miano „kultowych”. Na pewno w tym gronie jest Lancia Delta Integrale, Ford Escort Cosworth, Toyota Celica czy Mitsubishi Lancer. W latach 80-tych na takie miano zasłużyło sobie Renault 5 Turbo. Francuski producent zawsze chętnie angażował się w sporty samochodowe. Jednak do lat 70-tych XX wieku były to przede wszystkim wyścigi. Po

wielu sukcesach w 24h Le Mans czy Formule 1 przyszedł czas na rajdy. Zadanie zbudowania samochodu rajdowego otrzymali Jean Teramorsi oraz Yves Legal. Oczywiście, by nowa „rajdówka” mogła uzyskać homologację (czyli dopuszczenie do startów) musiała m.in. mieć swą „cywilną”, ogólnodostępną wersję modelu wyprodukowanego w liczbie co najmniej 400 sztuk. Bazą stał się popularny model 5 produkowany od 1972 roku.







Pierwszy egzemplarz Renault 5 Turbo został zaprezentowany podczas Salonu Samochodowego w Paryżu jesienią 1978 roku. Samochód z silnikiem umieszczonym centralnie z tyłu i z dużymi kołami osłoniętymi wyjątkowo szerokimi tylnymi błotnikami trafił wówczas na pierwsze strony gazet. Miał zadziwiający, ale tym

bardziej elektryzujący wygląd – określano go, jako małe Renault 5 na sterydach. Do sprzedaży trafił w 1980 roku, a więc równo 40 lat temu...

Produkowane przez fabrykę Alpine w Dieppe Renault 5 Turbo szybko znalazło nabywców. To był naprawdę niewielki samochód – miał (ma) →→











3664 mm długości, 1752 mm szerokości i 1323 mm wysokości oraz rozstaw osi 2430 mm. Masa własna auta wynosiła zaledwie 970 kg - co przy mocy 160 KM przy 6400 obr./min, dostarczanej przez 4-cylindrowy silnik Cléon-Fonte o pojemności 1397 cm<sup>3</sup>, umieszczony centralnie z tyłu – uczyniło go bardzo atrakcyjnym dla nabywców. Auto rozwijało (niezbyt obecnie imponującą) prędkość maksymalną ok. 203 km/godz, ale 100 km/godz osiągało już po 6,9 sekundach. Początkowo oferowane z aluminiowymi drzwiami i dachem oraz designerskim wnętrzem, od 1983 roku produkowane było w wersji „Turbo 2” o takiej samej specyfikacji technicznej, ale z wnętrzem inspirowanym Renault 5 Alpine Turbo bez aluminiowych elementów nadwozia w celu utrzymania optymalnej ceny; dach, tylne i boczne drzwi zostały wytłoczone z blachy stalowej. W sumie do 1986 roku, ostatniego roku produkcji modelu, z taśmy zjechało oficjalnie 4 857 egzemplarzy (w tym 1690 sztuk pierwszej serii).

Prawdziwym mistrzem jazdy Renault 5 Turbo okazał się Francuz Jean Ragnotti, ale ten samo-

chód przyniósł mnóstwo sukcesów innym słynnym obecnie kierowcom – Didier Auriol, Bruno Saby, Carlos Sainz, to tylko kilka nazwisk. Polskim akcentem związanym z tym samochodem jest udział za jego kierownicą Błażeja Krupy w Mistrzostwach Europy w 1981 roku, które zakończył ostatecznie na szóstym miejscu. W latach 1985-86 Renault 5 Turbo triumfowało w Rajdzie Polski, ale podwójne zwycięstwo odniosła jugosłowiańska wówczas załoga Branislav Kuzmic/Rudi Sali.

Renault 5 Turbo (5T) jest do dzisiaj niezwykle cenione wśród kolekcjonerów i pasjonatów motoryzacji. W zależności od stanu technicznego oraz historii konkretnego egzemplarza ceny osiągają nawet 180 tysięcy euro! Znako- mitym następcą tego rajdowego auta stał się model Clio Williams, świetnie już znany kibicom stojącym przy trasach polskich odcinków specjalnych. Bazowy model „piątki” produkowany był w latach 1972-85 (pierwsza generacja) oraz 1984-96. Łącznie wyprodukowano ok. 5,5 mln egzemplarzy tego modelu. ■



---

**WYDAWCA**

Motopress Sp. z o.o.  
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 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**

693 129 040, redakcja@motopress-media.pl

---

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

redakcja@motopress-media.pl

---

**DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS**

Motopress Sp. z o.o.  
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

---

Zdjęcie na okładce: Mirosław Rutkowski



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