

iauto polska

Numer 146, 10 sierpnia 2020



Zrozumiałe i oczywiste jest to, że karetki pogotowia ratunkowego i wozy strażackie na masce mają napis $\alpha\sigma\lambda\upsilon\delta\mu\sigma\varsigma, \acute{\alpha}\sigma\tau\eta\acute{\alpha}$. Kierowcy kontrolując to, co dzieje się z tyłu, nie mają wątpliwości, wszak w lusterkach pojawia się, już czytelne oznaczenie zadań, do jakich pojazd jest przeznaczony; ambulans albo straż. Takie oznaczenie samochodów wiozących ludzi niosących pomoc wymyślili optymiści. Dlaczego optymiści? Otóż założyli oni, że kierowcy patrzą w lusterka wsteczne. A tak niekoniecznie robią wszyscy posiadacze praw jazdy.

Znacznie bardziej realnie podeszli do sprawy motocykliści, szczególnie ci, którym nie odpowiada prędkość "zapuszczonych" lub pod światłami chcą do przodu przemknąć między pojazdami. Ci wykombinowali hasło "Patrz w lusterka, motocykle są wszędzie", które w skróconej lub pełnej formie znalazło się na masowo drukowanych naklejkach. A te trafiły na zderzaki czy pokrywy bagażników całkiem sporej liczby samochodów. Sprawdza się? Raczej tak, zwłaszcza, że niektórzy motocykliści potrafią mocno wystraszyć bardzo żwawo i jeszcze głośniej wyprzedzając co bardziej zachowawczego samochodziarza. Innych mocno wkurzą, co niekiedy, zwłaszcza gdy wkurzenie osiągnie "level master", prowadzi do wymiany zdań, gestów

a nawet ciosów. Za sprawą motocyklistów w lusterka patrzą kierowcy nieco częściej.

Kolejną zachętą do czujnego kontrolowania obszaru za tylnym zderzakiem na autostradach mają być szybkie samochody policyjnej grupy Speed. Zachęcają do tego bywalcy dróg szybkiego ruchu, którym prędkość 140 km/h nie odpowiada. Przestrzegają więc podobnych sobie mistrzów prostej, aby nie dali się namierzyć i w odpowiednim momencie (po dostrzeżeniu w lusterkach policyjnego Stingera czy BMW) zdjęli nogę z gazu. Chociaż na autostradach (i nie tylko) obowiązuje ruch prawostronny, to wielu mniej doświadczonych kierowców jedzie, tempem czasem dostojnym, pasem lewym. Tych umykający przed policyjnymi "speedami" spędzają z drogi światłami, dojeżdżaniem do zderzaka, czasem trąbą... to znaczy sygnałem dźwiękowym.

Ale to wszystko pikuś. Skoro odwrócone napisy czytają się w lusterkach, to dlaczego w nich nie widać samochodów, motocykli, miłośników prędkości i grupy Speed do góry kołami? Dlaczego nie są odwrócenie? Patrzcie w lusterka, a kto chce niech szuka odpowiedzi.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Dużo radości - str. 4

Hybrydowa alternatywa - str. 9



Motoryzacja

Zjemy tę żabę - str. 19

Ile naprawdę kosztuje? - str. 21



Kalejdoskop

Więści z firm- str. 25

Sport

Polak w mistrzostwach Włoch - str. 29

Rajdowe mistrzostwa Europy - str. 31

Finowie na prowadzeniu - str. 33

Sukces Orlen Team w Baja Szczecinek - str. 38



Felieton

Lato i bicyle - str. 42

Kalendarium

Trzy kolory - str. 43



Dużo radości



Mitsubishi Eclipse Cross 1.5T Instyle

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

Oto kompaktowy SUV - Mitsubishi Eclipse Cross. Bardzo miło mnie zaskoczył, bo pozytywnie wyróżnia się na tle innych modeli marki spod znaku trzech diamentów. Jest doskonale wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania.

Historia tego modelu jest dość pokrętna. Doskonale pamiętam Mitsubishi Eclipse – było to sportowe coupe, którego produkcja trwała aż 22 lata. Obecne Eclipse Cross, to tym razem kompaktowy SUV. Producent tłumaczy, że ta sama nazwa to wyznacznik stylu, które prezentowało sportowe coupe. No i jeszcze poza tym nazwa Eclipse pochodzi od najszybszego w historii konia wyścigowego, który narodził się w XVIII wieku podczas zaćmienia słońca i wygrywał wszystkie gonitwy z kilkunastometrową przewagą. Czyli Eclipse Cross to SUV ze sportowymi ambicjami.

Wygląd w dzisiejszych czasach to bardzo ważna sprawa. Eclipse Cross pod tym względem nie zawodzi – Japończycy czerpali pełnymi garściami z doświadczeń innych przy konstruowaniu nowego SUV-a. I udało się. Za design - piątka z plusem. Przód nowego modelu jest charakterystyczny, typowy dla marki. W przedniej części nadwozia dominuje chromowana atrapa silnika oraz pas kierunkowskazów i świateł przeciwmgielnych. Linia boczna ukazuje dwubryłowe nadwozie, charakteryzujące się długą maską silnika oraz częścią pasażerską, z opadającą ku tyłowi linią dachu. Auto ma też eleganckie „obuwie” 18-calowe alufelgi o ciekawym wzorze. Z tyłu zwraca uwagę poziomy pas świateł, przedzielający na dwie części klapę bagażnika. Ostre linie, ciekawie zaprojektowane detale, agresywny przód, reflektory



LED o interesującym rysunku, lekko opadający dach z niewielkim spojlerem – to wszystko tworzy nowoczesną całość o sportowym charakterze. Zdecydowano się na sporo chromowanych dodatków, które mają podkreślać prestiżowy charakter auta.

Wnętrze robi bardzo dobre wrażenie – jest przemyślane, funkcjonalne, praktyczne, eleganckie i nowoczesne. Wyróżnia się na tle innych modeli marki. To zasługa dobrej jakości materiałów i estetycznych detali. Deska rozdzielcza to ład i porządek oraz intuicyjna obsługa. Analogowe zegary są czytelne, pomiędzy nimi znajduje się wyświetlacz komputera pokładowego.

Centralnie umieszczono 7-calowy ekran dotykowy lekko przechylony w stronę kierowcy; wyświetla wszelkie potrzebne we współczesnym aucie informacje. Obsługiwany jest on za pomocą touchpad'a zamontowanego obok →→





lewarka skrzyni biegów. W „mojej” bogato wyposażonej wersji była kamera cofania, podgrzewana kierownica, lusterka i fotele, head-up display, a także czujniki parkowania z przodu i tyłu. Fotele są wygodne z szerokim zakresem regulacji, podgrzewane, podobnie jak skrajne fotele na tylnej kanapie. W drugim rzędzie znajdziemy kanapę z regulacją kąta pochylenia oparcia – to bardzo praktyczne rozwiązanie, które umożliwia

zwiększenie komfortu. Mitsubishi Eclipse Cross podróżuje się naprawdę bardzo wygodnie, w kabinie panuje cisza i to nawet przy autostradowych prędkościach. Drobnym minusikiem za bagażnik nie należy do największych: mieści on 341 litrów, ale ma zupełnie płaską podłogę i dzięki niskiemu progowi załadunku łatwo się do niego spakować.

Pod maską Eclipse Cross znalazła się turbodoładowana, benzynowa jednostka o pojemności 1,5 →→





litra i mocy 163 KM. Jest to jedyny silnik oferowany w Eclipse Cross. Jediną różnicę może stanowić skrzynia biegów (manualna lub bezstopniowa) oraz napęd (2WD lub 4WD). W testowym modelu moc przekazywana była na obie osie za pośrednictwem bezstopniowej przekładni automatycznej (CVT). Taka konfiguracja umożliwia przyspieszenie do 100 km/h w niecałe 10 sekund i osiągnięcie ok. 200 km/h. Można też wykorzystać tryb manualny i zmieniać biegi za pomocą łopatek umieszczonych za wieńcem kierownicy.

Silnik ten oferuje dobre osiągi i odpowiednią dynamikę. W każdej sytuacji i przy wykonywaniu manewrów czułam się w tym aucie pewnie i bezpiecznie. Mimo sporych gabarytów i wagi auta (1509 kg), zużycie paliwa jest rozsądne. Średnio podczas tygodniowych jazd samochód zużywał około 8,2 litra benzyny na 100 kilometrów. Eclipse Cross bardzo dobrze czuje się rów-

nież w mieście. Jest zwrotne, manewry ułatwia kamera cofania. Napęd na 4 koła umożliwia wycieczkę poza miasto. Poza tym 4WD przyda także w trudnych warunkach pogodowych, kiedy istotne będzie znalezienie przyczepności.

Mitsubishi Eclipse Cross bardzo mi się spodobał i miło zaskoczył: wyglądem, komfortem podróżowania, właściwościami jezdny, nowoczesnymi technologiami i bogatym wyposażeniem. Temu autu wróżę sukces. Taki samochód zadba odpowiednio o kierowcę i pasażerów, jest doskonale wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania.

Poza tym mamy kilka możliwości wyboru. Producent oferuje aż pięć wersji wyposażenia. Najtańsza kosztuje 93 990 zł. Najbogatsza, ze skrzynią CVT i napędem 4x4 to wydatek około 147 990 zł.



Hybrydowa alternatywa



Volkswagen Passat GTE Limousine

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

Jeździłam już Passatem w wersji TDI, benzynowymi TSI – były oszczędne, dynamiczne i jeździło się nimi super. Teraz mam do dyspozycji hybrydowego Passata GTE po liftingu. Wrażenia? Wyjątkowe.

Tym razem zacznę nie od wyglądu tylko od napędu testowego Passata, bo to jest w tym samochodzie najważniejsze. Pod maską wersji GTE znajduje się układ napędowy o mocy 218 KM na co składa się praca benzynowego silnika 1.4 TSI o mocy 156 KM i elek-

trycznego motoru generującego 115 KM. Silnik elektryczny jest zaopatrywany w energię przez nowy, litowo-jonowy akumulator wysokowoltowy umieszczony w podłodze pojazdu przed tylną osią. Elektryczny silnik (tryb E-Mode) jest w stanie oddać pełną moc natychmiastowo →→

i przy każdej prędkości obrotowej. Zasięg silnika elektrycznego podawany przez producenta wynosi 57 km. JA zaryzykowałam i udało się przejechać 47 km. Ładowanie, jak to w hybrydzie plug-in, odbywa się przede wszystkim stacjonarnie, z domowego gniazdka lub ładowarki miejskiej. Czas ładowania do pełna nie powinien przekroczyć 7 godzin. Gniazdo ładowania znajduje się w grillu z przodu pojazdu ładowarka do domowego gniazdka i przewód do miejskich ładowarek są dołączone do samochodu w standardzie. Chowa się je w wygodnym schowku pod bagażnikiem. Nowy Passat GTE jest wyposażony w 6-biegową przekładnię dwusprzęgłową, którą dostosowano do specyfiki hybrydowego zespołu napędowego.

Można również ładować akumulatory podczas jazdy przy użyciu silnika benzynowego - proces ten przebiega sprawnie i jest czytelnie ukazany na cyfrowych zegarach. Pomocny w doładowywaniu energii „w ruchu” jest tryb B skrzyni biegów. Chodzi o rekuperację i hamowanie silnikiem elektrycznym, które sprawdza się tu znakomicie.

Kto oczekuje od Passata GTE sportowych osiągnięć, co może sugerować oznaczenie GTE, nie poczuje się rozczarowany, bo ta wersja Passata ma również sportowy charakter (tryb GTE). Przycisk GTE ma magiczną siłę i to ogromny atut tej wersji Passata. Po naciśnięciu tego przy-



cisku na ekranie wyświetli się nam informacja „Tryb GTE – elektryczny boost” i cieszymy się sportową jazdą. Dostępna moc obu jednostek zostaje połączona i Passat GTE rozwija swoją maksymalną moc. Taka jazda robi wrażenie. Auto jest szybkie, dynamiczne, reakcja na gaz natychmiastowa, a rasowy dźwięk silnika uzupełnia sportowe wrażenia. System wykorzystuje sprzężenie dwóch jednostek, spalinowej i elektrycznej. Dodatkowo silnik spalinowy cały czas „doładowuje” akumulator. Boost pozwala na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 7,4 sekundy. Prędkość maksymalna wynosi 222 km/h - to sporo w porównaniu z konkurencją.

Oszczędny, ekonomiczny to najbardziej odpo-

wiednie określenia dla tej wersji Passata. Ale również dynamiczny. Osiągi wystarczają do miasta i na dalekie autostradowe podróże, a spalanie jest niewielkie. Z wykorzystaniem energii zgromadzonej w baterii można osiągnąć zużycie na poziomie około 1,5 l/100 km w mieście. Na ile wystarczy „prądu” w trybie hybrydowym? Mniej więcej na 100 km, czyli cały dzień jazdy po mieście.



Volkswagen nazywa ten model „nowym Passatem”, ale karoseria i podzespoły znamy z modelu B8 oferowanego od 2015 roku. Zmiany w linii nadwozia są niewielkie - nieco inny jest styl zderzaków i świateł, a na tylnej klapie pojawił się napis Passat.





Poza tym mój testowy Passat wygląda super - ma 17-calowe felgi Montpellier, zarezerwowane dla aut hybrydowych i elektrycznych. Pakiet stylistyczny GTE też robi dobrą robotę: to specjalny grill z otworem ładującym i logo,

niebieskie zaciski hamulcowe. Z boku ta wersja Passata ma niebieski dekor z napisem GTE na przednich słupkach. Tył został oznaczony srebrnym napisem GTE. Warto także zwrócić uwagę na reflektory LED Matrix (IQ.LIGHT), dzięki któ-

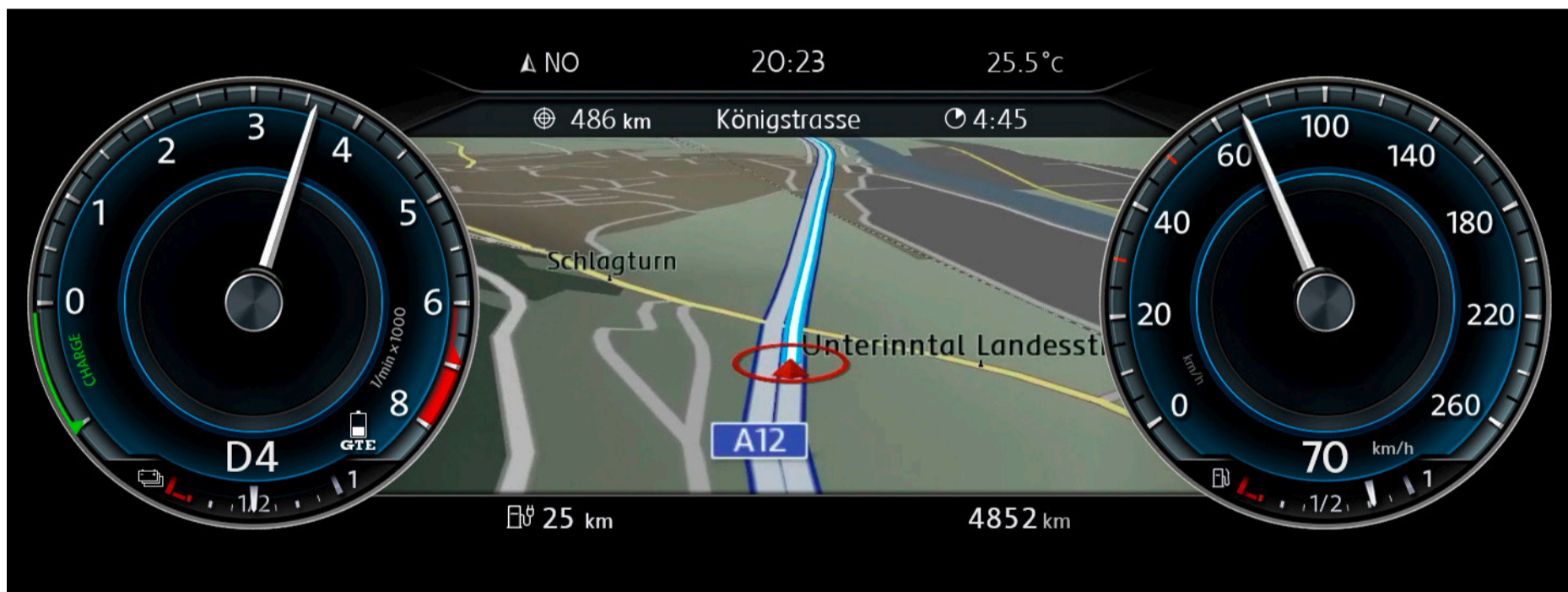




rym jazda nocą jest bezpieczna i komfortowa. To zaawansowana technologia, która pozwala na interaktywne sterowanie strumieniem światła. Za pośrednictwem 44 diod należących do dwóch systemów projekcyjnych można realizować różne funkcje.

Linia nadwozia niewiele się zmieniła, za to spore zmiany dostrzeżemy we wnętrzu pojazdu. W kokpicie Passata GTE jest elegancko i estetycz-

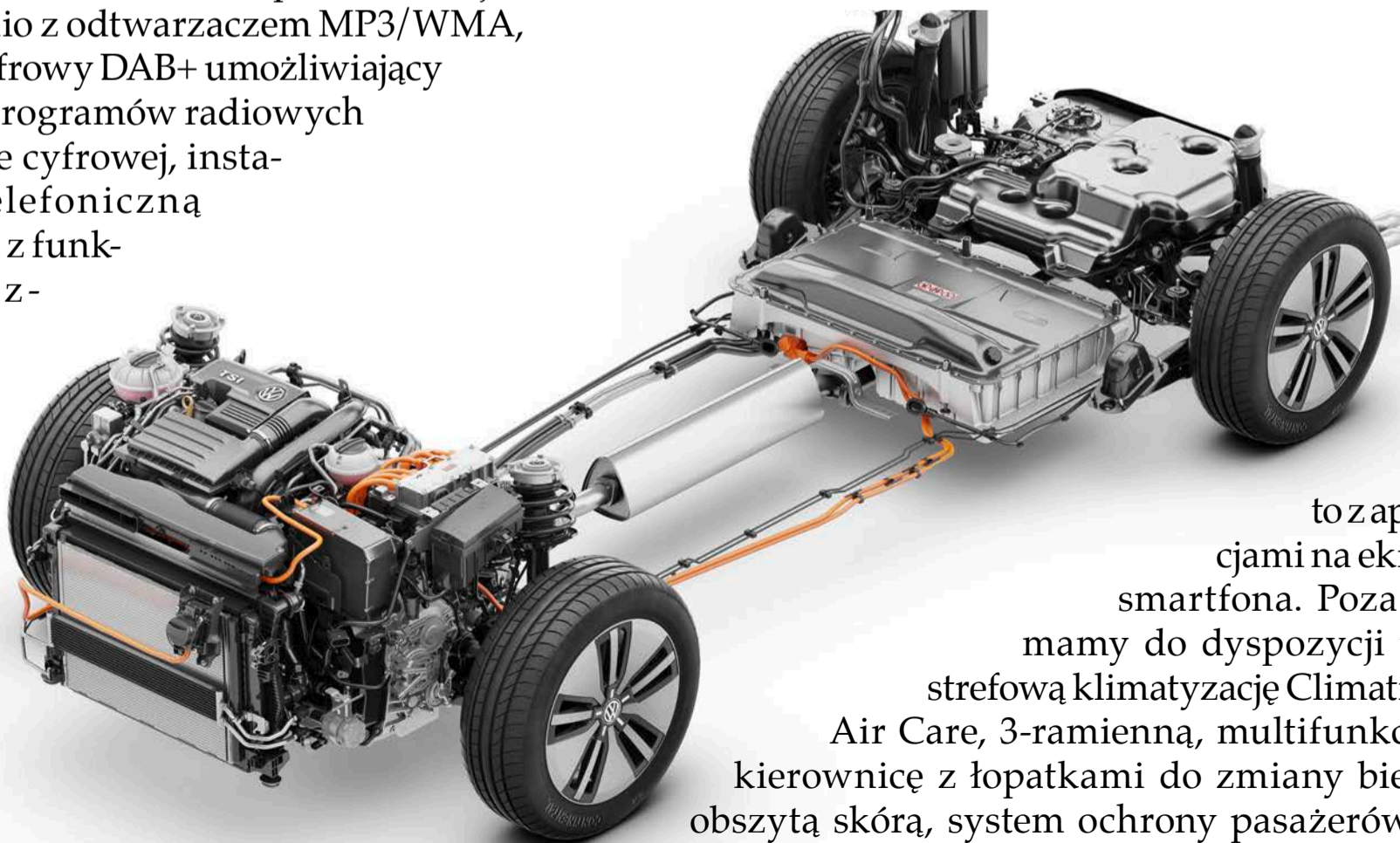
nie, fotele są pokryte ciekawą tapicerką w czarnoniebieską kratkę, którą obszyte zostały fotele Ergoline (kraciasty wzór nawiązuje do Golfa GTI). Wewnątrz jest sporo przestrzeni, podobnie jak w poprzednich wersjach Passata, jednak umieszczenie akumulatorów o pojemności 13 kWh pod podłogą bagażnika spowodowało zmniejszenie przestrzeni bagażowej. Bagażnik to 402 litry - w wersji TDI i TSI przestrzeń bagażowa wynosiła 586 litrów. →→





Obsługa multimedii Passata jest prosta i intuicyjna. W wyposażeniu standardowym znajduje się 9,2-calowy, kolorowy i w pełni dotykowy ekran. Jest również system Discover Pro, który obejmuje Active Info Display, czyli cyfrowe wskaźniki z możliwością personalizacji widoków, radio z odtwarzaczem MP3/WMA, tuner cyfrowy DAB+ umożliwiający odbiór programów radiowych w formie cyfrowej, instalację telefoniczną Comfort z funkcją bezprze-

wodowego ładowania telefonu. Mając do dyspozycji urządzenia Discover Pro kierowca, korzystając ze skonfigurowanego w indywidualny sposób ekranu głównego, może sterować niemal wszystkimi funkcjami multimedii – podobnie jak robi



się to z aplikacjami na ekranie smartfona. Poza tym mamy do dyspozycji trzy-strefową klimatyzację Climatronic Air Care, 3-ramienną, multifunkcyjną kierownicę z łopatkami do zmiany biegów obszytą skórą, system ochrony pasażerów Pre Crash, We Connect Plus oraz Pakiet Travel Assit



(Lane Assist, Front Assist, Emergency Assist, Traffic Jam Assist, proaktywny tempomat ACC z funkcją Stop&Go).

Mój testowy egzemplarz to koszt około 200 tys.zł. Warto poważnie rozważyć tę propozycję Volkswagena, bo samochód jest wszechstronny, zaawansowany technologicznie z mnóstwem zalet - prawie ideał nowoczesnej motoryzacji.

Passat GTE to dojrzała, bardzo sprawna i skuteczna hybryda typu plug-in z wieloma funkcjonalnymi i przydatnymi rozwiązaniami. Doskonały samochód do miasta - ma niezłe przyspieszenie i bardzo ekonomiczne spalanie. Jego akumulatory pozwalają na swobodne i bezemisyjne poruszanie się po mieście. Jeśli mamy jeszcze możliwość łatwego ładowania auta np. w własnym domu czy w garażu, GTE to doskonała propozycja. Natomiast podczas dalszych podróży dostarczy nam sporo radości z jazdy i sportowe doznania.

Co prawda Passatowi GTE konkurencji nie brakuje np. Superb, Peugeot 508 Hybrid lub BMW 330e i 530e, ale na rynku radzi sobie bardzo dobrze. Od wielu lat ten model Volkswagena



to bestseller w segmencie D. Zarówno sedan, jak i kombi wyznaczają standardy, którym inni starają się dorównać. Wersja hybrydowa GTE to wartość dodana do i tak udanej konstrukcji.

Grupa Volkswagen zapowiada, że do 2028 roku będzie sprzedawała 3 mln samochodów elektrycznych rocznie i do tego czasu zaprezentuje 70 modeli z napędem tego typu (dotyczy to wszystkich marek koncernu). Passat GTE to przepustka do nowej, motoryzacyjnej rzeczywistości, a także ciekawa propozycja w ofercie marki VW.



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, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁOWICA 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. ■



Zjemy tę żabę

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIE: ELEKTROMOBILITY POLAND

Od kilkunastu lat europejska motoryzacja jest na zakręcie. Pokonuje go w poślizgu, co prawda kontrolowanym, ale z coraz większym trudem. Niektórzy już wylecieli, inni jeszcze się bronią. A wirus sprawił, że zakręt niespodziewanie się zacieśnia.

Wciąż bardziej i bardziej restrykcyjne ograniczenia emisji trucizn obowiązujące w Europie są wyzwaniem dla inżynierów i konstruktorów projektujących silniki spalinowe. Wymogi da się spełnić, co prawda auta są droższe, ale da się. Jedni uciekają w hybrydy, inni doskonalą silniki spalinowe, kolejni łączą obie recepty, potężne lobby wabi bezemisyjnym napędem elektrycznym, wodorowym. Nie wszyscy chcą, nie wszyscy mogą sprostać wyzwaniom ekologiczno - ekonomicz-

nym. W marcu z europejskiej drogi zrezygnowała marka Infiniti, kilka miesięcy później taką samą decyzję podjęli szefowie Mitsubishi. Kwitnie natomiast produkcja samochodów w Chinach, na przykład Skoda ostatnio świętowała wyprodukowanie tam 3-milionowego samochodu.

A w Europie? Sprawę dodatkowo komplikuje koronawirus. I to wcale nie z powodu przerw w produkcji, czy zakłóceń w dostawach komponentów. To, paradoksalnie, dla wielu firm mogło



być korzystne, bowiem na placach stały tysiące samochodów czekających na klientów. Mogłoby, gdyby nie masowa rezygnacja z zakupów nowych i odbioru już zamówionych samochodów. No i te samochody za pół roku (od 1 stycznia) nie będą mogły być w Europie zarejestrowane, jako niespełniające normy emisji spalin Euro 6d. Szacuje się, że będzie to kilkaset tysięcy do miliona nowych samochodów. Złomowanie, mam nadzieję, nie wchodzi w grę, ale czy producenci aut, które nie spełnią normy emisji (średnio 95 g CO₂/km), będą chcieli zapłacić karę od każdego sprzedanego samochodu .w wysokości 95 euro za każdy gram ponad limit? A gdy tę karę doliczą do ceny samochodu, to ustawi się kolejka chętnych? Jako że taką normę spełnić mogą jedynie auta z napędem spalinowo-elektrycznym lub tylko elektrycznym, to wszyscy producenci mają takie w ofercie. Karty rozdają najwięksi gracze na rynku, Renault-Nissan, Volkswagen, Mercedes, BMW, Peugeot-Citroen, Toyota czy Hyundai-Kia...

Wymogi norm Euro oraz paroksyzm gospodarczy spowodowany wirusem przyspieszy procesy optymalizacji produkcji, zamykanie nierentownych fabryk czy przeniesienie produkcji do Azji. Zasadne jest więc pytanie o przyszłość „polskich” fabryk; Opla (marka należy do PSA) i Fiata (też za chwilę włączony do PSA), w których produkcja spada, a i tak jest wyższa niż sprzedaż. Motoryzacja w Polsce to około 200 tysięcy osób zatrudnionych w produkcji i niemal 300 tysięcy w handlu i usługach, w sumie 7% PKB.

W tak, bardzo ogólnie, pokazanej sytuacji branży, spółka ElektroMobility



Poland zorganizowała pokaz polskiego samochodu elektrycznego Izera. Określenie „polskiego” jest mocno na wyrost, bowiem za technologie odpowiada niemiecka firma EDAG Engineering, za urodę, formę i design włoskie studio Torino Design, za napęd, zawieszenia itd. nie bardzo wiadomo kto. Określenie „samochód” też należy wziąć w cudzy-

słów, bowiem są to jedynie wstępne projekty, nawet nie prototypy (fakt – jeden jeździ), bez platformy konstrukcyjnej, z niedookreślonymi planami kupowania gdzieś baterii, silników, oprogramowania i wielu komponentów. Produkcja masę rozpocząć, jeszcze nie wiadomo gdzie, za trzy lata. Przy zapowiadanej wielkości na poziomie 70 – 80 tysięcy pojazdów o rentowności przedsięwzięcia nawet nie można marzyć. Po co więc jemy tę żabę? Pewnie dlatego, że sektor motoryzacyjny w Polsce jest bardzo ważny, ale ostatnią rodzimą marką była Syrena, której produkcja skończyła się w 1983 roku. F 125, F-126 czy Polonez, czyli samochody, które zmotoryzowały kraj, były nasze jedynie pozornie, bo przecież to Fiaty. A co to za motoryzacja, bez własnej marki samochodu... No to pewnie dlatego. ■



Ile naprawdę kosztuje?



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W 144 numerze iAuto (15 czerwca 2020) opublikowałem tekst pt. „Ile kosztuje samochód?”. Starłem się w nim podliczyć koszty zakupu nowego Renault Laguna II oraz eksploatacji tego auta przez kolejnych 19 lat, do stanu licznika 470 tysięcy kilometrów. Są jednak jeszcze koszty, których nie uwzględniłem

Z szacunkowych obliczeń wyszło, że koszt przejechania jednego kilometra oscyluje w okolicach złotówki. To jednak przy długotrwałym, kilkunastoletnim użytkowaniu samochodu, który najwięcej traci na wartości w ciągu pierwszych 3-5 lat swego żywota. Więc na sprzedawanie 3-5-letniego auta i dopłacanie

wielu tysięcy złotych do (ciągle) nowego stać tylko nieźle zarabiających lub biorących pojazdy w firmowy leasing.

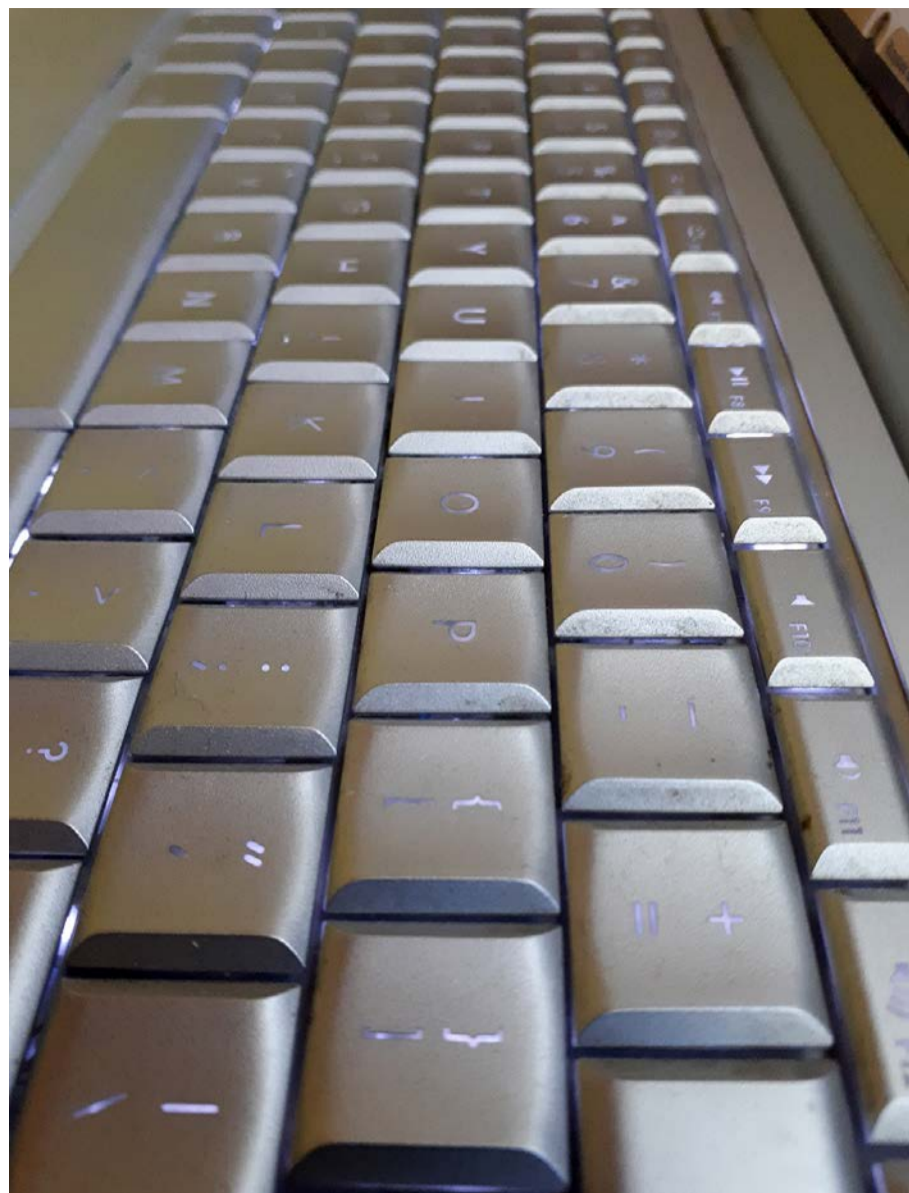
Wg danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA z 2018 roku samochody z polskimi rejestracjami miały przecięt- ➔➔

nie 13 lat, co plasowało nas na 17 z 25 unijnych państw. Trzeba jednak pamiętać, że ten wiek jest nieco zaniżany przez nowe samochody kupowane przez firmy. Jeśli je pominąć, to przeciętny Kowalski jeździ dużo starszym autem) Niestety, niewiele młodsze są auta importowane do naszego kraju z zagranicy. Wg danych SAMAR, to 11 lat i 10 miesięcy...

Można na to popatrzeć z dwóch punktów widzenia. Mając na względzie ekologię powinniśmy się cieszyć, że nie zmieniamy samochodów „jak skarpetki”, że eksploatujemy je tak długo, iż potem nadają się już tylko na złom (lub dalszy eksport w kierunku wschodnim...). Z drugiej, jako społeczeństwo, chcielibyśmy w końcu dociągnąć do takiego poziomu zamożności, by wymiana samochodu na nowy co 4-5 lat nie była wielkim problemem finansowym.

We wspomnianym na początku artykule napisałem: *„Nie mam oporów, by co dwa lata wymieniać telefon komórkowy na nowszy model, kupić nowy odkurzacz, telewizor, pralkę czy zmywarkę (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, co pozwala przemieszczać się wg własnej trasy, czasu, chęci i możliwości. I dlatego go uwielbiam... I zapewne dlatego przywiązuję się do nich – samochodów”*. Ale po przemyśleniu tych kilku zdań doszedłem do wniosku, że jednak trochę się oszukuję – gdybym miał możliwości finansowe, zapewne rozstałbym się z moją Laguną zdecydowanie wcześniej...

Ekolodzy nie będą zadowoleni w mojego wniosku... Otóż, wpadł mi w ręce raport - przygotowany przez Europejskie Biuro Ochrony Środowiska – na temat kosztów „kultury jednorazowości” (ang. disposable) dla klimatu i środowiska. Wzięto tu pod uwagę koszty wydobycia surowców oraz wytworzenia, dystrybucji i neutralizacji domowego sprzętu elektronicznego i elektrycznego, jak laptop, smartfon, odkurzacz czy pralka. Starano się zmierzyć, czy dany sprzęt bardziej przyczynia się do globalnego ocieplenia w fazie produkcji i użytkowania, czy już po tym,



jak użytkownik wymieni go na nowszy model. Obliczenia okazały się co najmniej zaskakujące – by nasz smartfon stał się neutralny dla środowiska powinniśmy go używać od 25 do nawet... 232 lat! Dzięki serwisowaniu laptop powinien służyć od 20 do 44 lat (obecnie średnio 4,5 roku), odkurzacz 11-18 lat (obecnie trafia na śmietnik mając przeciętnie 6,5 roku), a pralka 17-23 lata (11,4 lat).

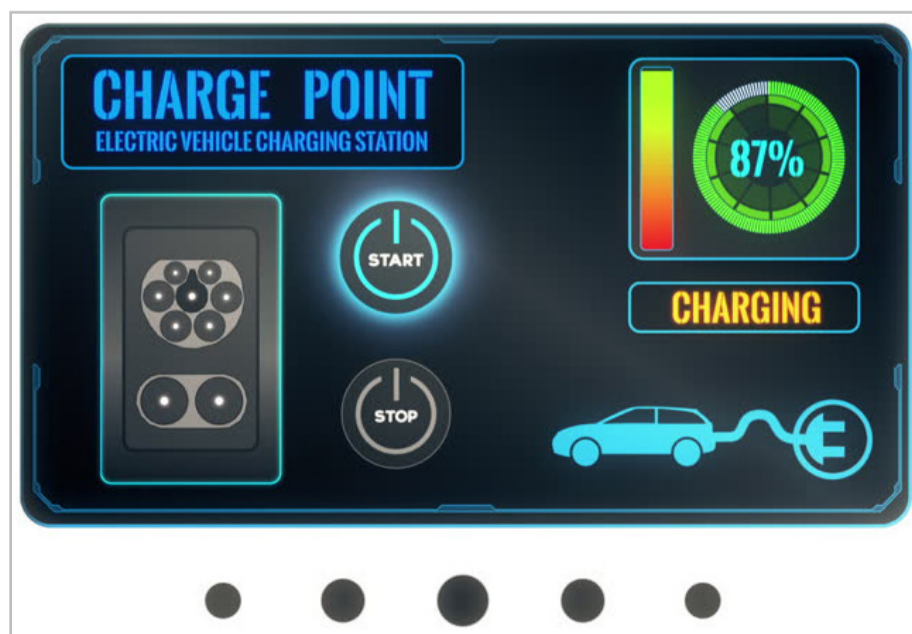
Co więc robić? Trudno mi sobie wyobrazić, uwzględniając rozwój elektroniki, oprogramowania czy internetu, by użytkować co najmniej kilkanaście lat laptop czy smartfon, gdyż sam rozwój technologii cyfrowych sprawia, że sprzęty te stają się stosunkowo szybko bezużyteczne. I nawet gdybym chciał je nadal użytkować, to muszę je wymieniać na nowsze modele wyposażone w coraz szybsze procesory.

Nieco inaczej wygląda sprawa sprzętu AGD. Tu jest ogromne pole popisu dla urzędników Unii Europejskiej, którzy – jak na razie – ograniczają się zasadniczo do narzucania coraz bardziej ostrych norm emisji różnego rodzaju szkodli-

wych związków i ogólnie dotyczących ochrony środowiska. Ale jakoś przez tyle lat nie potrafili narzucić producentom sprzętu AGD, by produkowali sprzęt nadający się do wielokrotnego, taniego serwisowania. Jakoś nadal poważniejsza naprawa jest niewiele tańsza od kupienia nowego sprzętu, a ten zepsuty ładuje na śmietniku (no dobrze, trafia do recyklingu). Każdy z użytkowników takiego sprzętu potrafi przekalkulować, że bardziej opłaca mu się dopłacić 300-400 złotych do nowej, mającej np. 2-letnią gwarancję, pralkę niż martwić się, że w niedługim czasie „wyskoczy” kolejna, inna awaria. (Swoją drogą, od wielu lat producenci sprzętu AGD są (moim zdaniem zasadnie) podejrzewani o tzw. „sztuczne postarzanie” swoich produktów. Polega to np. na ukryciu w oprogramowaniu sprzętu polecenia „zepsucia się” po określonym czasie – oczywiście po upływie gwarancji. Inny sposób, to np. takie zintegrowanie – trzymając się przykładu pralki – łożyska z bębniem, by nie dało się go wymienić po zużyciu).

Kiedyż to już zapowiadano, że producenci smartfonów uzgodnią jeden, wspólny dla wszystkich modeli typ wtyczki, gniazdka i prądu ładowania... Ileż milionów ładowarek rocznie nie trafiałoby do recyklingu...? Takie przykłady można mnożyć w nieskończoność.

Wróćmy jednak na koniec do motoryzacji i związanych z nią problemów dotyczących ekologii. Nie wiem, jaka będzie przyszłość motoryzacji. Na razie mocno promowany jest napęd elektryczny, co do którego nie jestem przekonany z co najmniej kilku powodów:



- Przede wszystkim pojemność akumulatorów, a więc praktyczny, a nie teoretyczny zasięg na jednym ładowaniu. Moim zdaniem, nadal zdecydowanie zbyt krótki,
- Czas ładowania połączony z liczbą dostępnych ładowarek. Wyobraźmy sobie wakacyjny wyjazd i setka elektrycznych samochodów na stacji paliw z pięcioma, niech będzie dziesięcioma punktami ładowania...

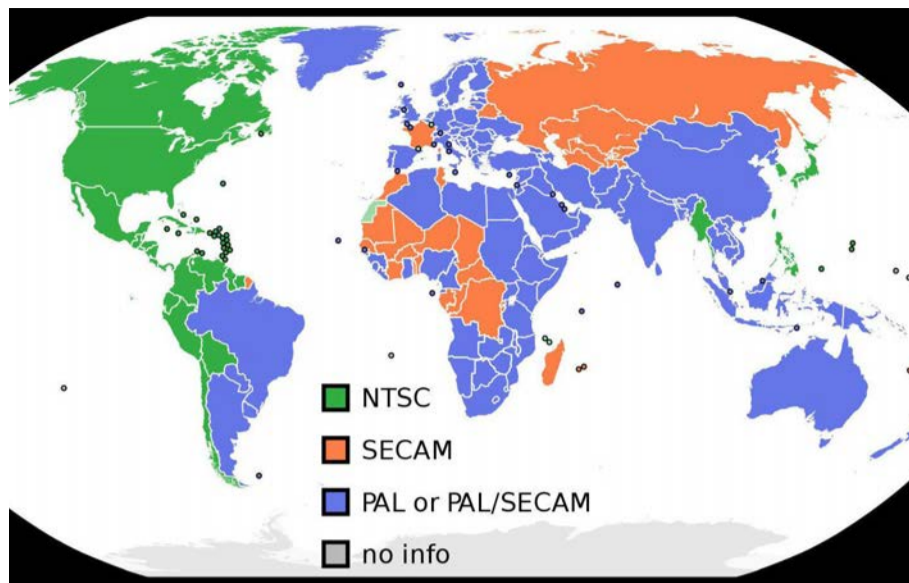


A wystarczy przy zwykłym dystrybutorze na dużej stacji przy autostradzie odstać za benzyną czy ON nawet kilkanaście minut w kolejce. A jeśli do wtyczki z prądem ustawi się w kolejce tylko pięć samochodów z czasem podstawowego ładowania rzędu 40 minut?

- Napęd elektryczny jest podobno eko, bo spaliny emitują nie samochody (każdy z osobna), ale jedynie elektrownie (oczywiście, tylko te „węglowe”, bo wady wiatrowych czy jądrowych są w tym kontekście pomijane). Problem w tym, że ten system działa, gdy... działa. Natomiast przy wszelkich katastrofach naturalnych i nienaturalnych – począwszy od solidnej burzy, poprzez tornado do powodzi, trzęsienia ziemi, aż po zamachy terrorystyczne czy działania wojenne jednym z pierwszych negatyw-

ných skutków są... przerwy w dostawie prądu. Oczywiście, pompy na stacji benzynowej też są uzależnione od prądu, ale paliwo fizycznie w zbiorniku jest! I da się je wypompować chociażby zaciągając się haustem paliwa zaciągając paliwo ustami przez rurkę... (starsi kierowcy wiedzą, o co chodzi. Kanister lub dwa benzyny (ON) zawsze może stać w garażu „na czarną godzinę” i zapewnić dobrych kilkaset kilometrów jazdy w takich ekstremalnych przypadkach. Ale jest to dobra alternatywa, której przy napędzie elektrycznym po prostu nie ma! Po prostu – przypomnę – system elektryczny działa, gdy... działa, a często zawodzi on w sytuacjach ekstremalnych, na które powinniśmy być zawsze(!) przygotowani.

- Podobnie jak w przypadku ładowarek do smartfonów, producenci samochodów elektrycznych promują własne wtyczki i prądy ładowania. Wygra najsilniejszy, ale dopóki nie będzie unifikacji pod tym względem, ze tę „wojnę” producentów płacą użytkownicy tych pojazdów. Przypomnę, że przełaty producenci sprzętu wideo prowadzili (wewnętrzna) walkę o narzucenie standardu sygnału wizyjnego – PAL, SECAM, NTSC i może jeszcze inne. Koszty tej walki ponosili klienci, bo w tym samym systemie musiały pracować telewizory i magnetowidy, a także



musiały być nagrane kasety VHS (producenci kaset też rywalizowali, który system jest lepszy). W rezultacie, nagranie z imienia cici w USA nie mogło być odtworzone na standardowym sprzęcie europejskim, bo... nie, inny system tam mają.

Kończąc, chociaż mógłbym jeszcze wiele pisać na te tematy, zadałem sobie jedno pytanie. Jaka mam pewność, czy Unia Europejska nie dąży do odcięcia się od reszty świata - poprzez swoje przepisy, ustawy i wymogi środowiskowe - tak, by jedynymi samochodami, które będą mógł tak naprawdę kupić w polskim salonie samochodowym będzie auto z logo niemieckich, francuskich i może włoskich producentów?

Już tak zupełnie na koniec, nawiązując po raz kolejny (i tutaj ostatni) do przywołanego

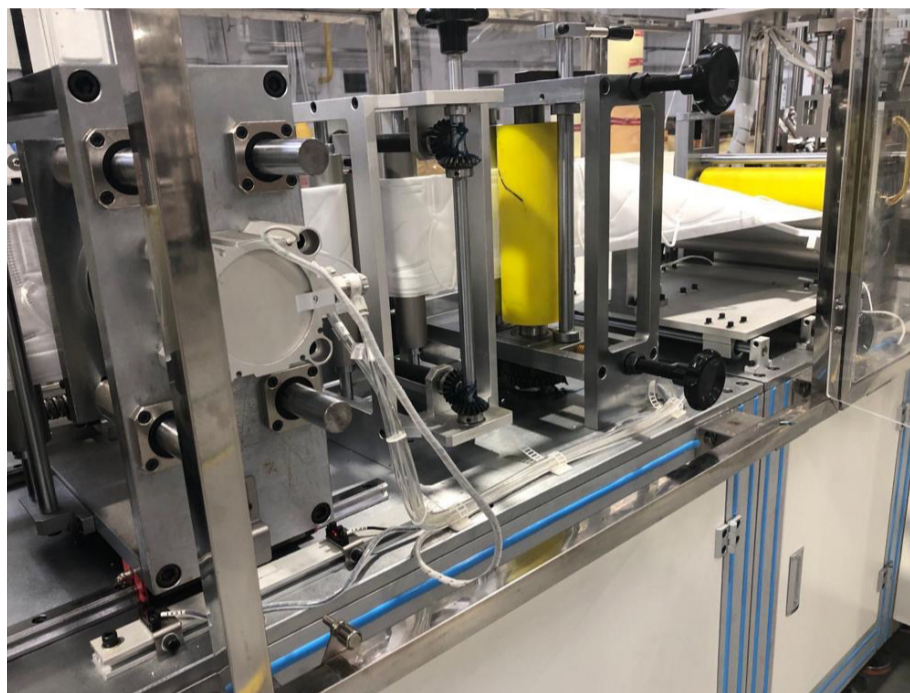
na początku tekstu „Ile kosztuje samochód?” Otóż, przyszło mi do głowy, by policzyć także orientacyjny czas, jaki spędziłem za kierownicą Laguny w ciągu tych 19 lat. Przyjąłem więc założenie, że tych 470 tysięcy kilometrów pokonałem ze średnią prędkością 55 km/godz. Z prostych obliczeń wyszło... 356 dni, a więc prawie cały rok życia! A ile z tego w korkach? ■



Kalejdoskop firmowy

Maski w Sędziszowie

Zakład PZL Sędziszów, znany z produkcji filtrów do samochodów oraz maszyn rolniczych, poinformował, że uruchomił linię do produkcji masek ochronnych klasy KN95. Takie maski spełniają standardy europejskiej klasy filtracji FFP. Maski już niedługo trafią do klientów indywidualnych.



Nowoczesna, w pełni automatyczna linia produkcyjna o wysokiej wydajności, zapewnia najwyższe standardy jakościowe. Wydajność produkcji wynosi około 35 do 50 sztuk/min. Daje to możliwość produkowania do 400 000 masek



tygodniowo. Maszyna może produkować maski o 6 warstwach filtracyjnych, zapewniając maksymalny komfort oddychania. Zgrzewanie materiałów ultradźwiękowo zapewnia trwałość i szczelność maski, natomiast automatyczne, szczelne pakowanie zapewnia czystość oraz możliwość długiego przechowywania.

Każda maska poddawana jest promieniowaniu ultrafioletowemu, które sterylizuje maskę oraz skutecznie zabija mikroorganizmy. Maski klasy KN95 charakteryzują się stopniem filtracji na poziomie 95% i zalecane są przez WHO jako minimalny standard ochrony. Warto wspomnieć, że fabryka ma już w ofercie maski z domieszką nano-srebra, które odznacza się silnymi właściwościami antybakteryjnymi.

Strategia Mitsubishi

Sprzedaż w czasach pandemii wymaga szybkich reakcji i stworzenia odpowiedniej strategii, dopasowanej do zachowań klientów. Pomysł polskiego oddziału Mitsubishi Motors, których elementem jest realizowana obecnie kampania #WakacjezMitsubishi okazał się sukcesem, potwierdzonym już przez lipcowe wyniki sprzedaży i rejestracji nowych samochodów tej marki w Polsce. Za pomysł i realizację kampanii, która odwołuje się w tym niełatwym czasie do najbardziej pozytywnych emocji, wartości i więzi,

odpowiada polski oddział MMC we współpracy z agencjami Ohohoho.pl i Oxymoron. →→



Słuszność nowej strategii znalazła już swoje potwierdzenie w lipcowych wynikach sprzedaży samochodów Mitsubishi w Polsce. Przy sporym, bo aż 11,93% spadku na polskim rynku, polski



oddział Mitsubishi Motors, dzięki efektywnym działaniom marketingowym, zanotował w lipcu wzrost udziału w rynku, który obecnie wynosi 1,14%.

Kampania #WakacjezMitsubishi ma na celu promocję czterech modeli Mitsubishi: Space Star, Eclipse Cross, Outlander oraz Outlander PHEV. Głównym kanałem komunikacyjnym tej kampanii są media społecznościowe – Facebook, Instagram, YouTube i LinkedIn oraz Internet - Google ads, programmatic video i display. Działania są wspierane lokalnie przez dilerów, którzy wykorzystują spoty radiowe, plakaty, reklamy prasowe i OOH, e-mailing, banery online i media społecznościowe.

Volvo Gdynia Sailing Days

Z uwagi na pandemię, wszystkie tegoroczne imprezy masowe w Gdyni zostały odwołane. Jedynym wyjątkiem są regaty Volvo Gdynia Sailing Days, które zgromadzą blisko 1500 zawodników. Ta największa impreza żeglarska w naszym kraju ruszy już 17 sierpnia, a zakończy się 6 września. Jak zwykle nie zabraknie wyścigów o randze mistrzostw świata i Europy.

Podczas trzytygodniowej imprezy zobaczymy praktycznie całe spektrum żeglarstwa regatowego. Do rywalizacji w regatach różnej rangi przystąpią bowiem żeglarze w kilkunastu klasach regatowych: Laser, Laser Radial, Optimist, Techno, L'Equipe, Cadet, 29-er, 49er, 49erFX, Skippi, Open Skiff, Nacra 17, Hobbie Cat 16, A-Class, Katamarany Open, Delphia 24OD, czy wspomniane na początku klasy Micro i Finn. W programie zawodów są również zmagania w ramach Pucharu Polski Jachtów Kabinowych oraz regaty o mistrzostwo Polski klas olimpijskich. Fani windsurfingu nie zobaczą natomiast zmagania RS:X. Mistrzostwa tej klasy rozegrano w lipcu w Sopocie.

Regaty Volvo Gdynia Sailing Days pierwotnie miały się odbyć w dniach 4-19 lipca 2020 roku,

jednak pandemia koronawirusa Covid-19 zmieniła plany organizatorów. Na szczęście impreza nie została odwołana, a jedynie przesunięta.

Z uwagi na sytuację pandemiczną, w tym roku organizatorzy nie planują imprez towarzyszących, a w miasteczku regatowym zlokalizowanym w gdyńskiej marinie jachtowej obowiązywać będą specjalne procedury i zasady bezpieczeństwa.

VOLVO GDYNIA SAILING DAYS 2020

Pierwszy start każdego dnia regat zaplanowany jest na godzinę 11:00

17-19.08 Kinder Joy of Moving Puchar Trenerów kl. OPP B (Optimist)

20-22.08 Mistrzostwa Polski kl. 49er, 49erFX, Nacra17, 470, O'pen Skiff





23-29.08 Młodzieżowe Mistrzostwa Świata (U24) kl. 470

24-29.08 Mistrzostwa Świata kl. Micro

28-30.08 Mistrzostwa Polski kl. Finn, Laser Radial, Laser Standard

29-30.08 Puchar VGSD kl. Nacra17, HC-16, Open (katamarany), A-Class



30-31.08 Mistrzostwa Polski w Sprincie kl. 29er, Optimist, Techno, L'Equipe

30.08-06.09 Mistrzostwa Europy kl. Finn, Finn Masters oraz U23

05-06.09 Puchar VGSD kl. Delphia 24OD, Skippi, Puchar Polski Jachtów Kabinowych

Mocne Audi A3

Audi chwali się nowym modelem A3 w wersji Sportback i Limusine. Nową generację tego samochodu napędza dwulitrowy silnik 2.0 TFS o mocy 228 kW (310 KM) i 400 Nm momentu obrotowego. Producent deklaruje przyspieszenie 4,8 sekundy i spalanie 7,2 do 7,4 litrów benzyny na każde 100 km. Emisja CO2 powyżej 160 g/km znacznie przekracza narzucone przez normę Euro6 95 g/km. Samochód będzie więc

kosztował całkiem sporo. W zamian kierowca otrzymuje szansę czerpania dużej przyjemności z jazdy. Pomoże siedmiobiegowa, automatyczna skrzynia biegów S tronic, napęd na cztery koła quattro z inteligentnym sterowaniem i zawieszenie sportowe (opcjonalnie z kontrolą tłumienia). Technologicznego charakteru nowych modeli S3 dopełnia cała gama najwyższej klasy rozwiązań, wśród których znaleźć można m.in. nową koncepcję obsługi, systemy infotainment i systemy wsparcia kierowcy. →→



Auto w rozliczeniu

Firmy szukają sposobów na dotarcie do klienta i sprzedaż mu samochodu. Koronawirus sprawił, że znana od lat wymiana samochodu używanego na nowy u dealerów może być bardziej atrakcyjna, jako że pozwala na ograniczenie kontaktów osobistych do niezbędnego minimum. Nissan zaprasza do sprzedaży używanego auta w salonie, oferując rabat przy zakupie Nissana Qashqai oraz X-Trail. Klient, który zdecyduje się na „oddanie” obecnie użytkowanego samochodu przy zakupie nowego może dodatkowo liczyć nawet na 2 500 zł upustu. Samochód pozostawiany w rozliczeniu nie może być starszy niż 10 lat. Wyceną używanego samochodu zajmie się ekspert u dealera, a klient decydując się na zostawienie auta może pozyskać albo dodat-



kowy wkład własny przy zakupie kredytowym, lub też po prostu brakującą część gotówki. Ta forma obrotu samochodami znana jest od lat, często jednak dealerzy w rozliczeniu przyjmują samochody „swojej” marki, w salonach Nissana tego ograniczenia nie ma.

Formuła 1 na lądzie, wodzie i w powietrzu

Spektakularny sposób na kreowanie wizerunku marki wymyślili specje Orlenu. W niedzielny poranek na Wisłostradzie i Wiśle ścigali się Robert Kubica w bolidzie F1 (Sauber z 2012 roku w barwach Orlenu i Alfey Romeo) i Bartłomiej Marszałek w motorowodnym bolidzie F1H2O. Na niebie pojawiła się ORLEN Grupa Akrobacyjna Żelazny oraz Boeing 737 „Marszałek Józef Piłsudski” należący do Polskich Sił Zbrojnych. Przedsięwzięcie, które miało upamiętnić setną rocznicę Bitwy Warszawskiej, pomyślane



było jako sesja zdjęciowa i realizacja filmu, który pokazany będzie w TVP 2 oraz w mediach społecznościowych PKN Orlen. ■





OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Maciej Gładysz ma za sobą udany występ w inauguracyjnej rundzie kartingowych mistrzostw Włoch, które w dniach 7-9 sierpnia odbywały się na torze w Triscinie.

Młody kartingowiec Kierowca startujący w barwach Parolin Racing Kart zajął 2. miejsce w pierwszym finałowym wyścigu w międzynarodowej stawce w kategorii Mini 60. Na drodze do zwycięstwa w drugim wyścigu, a zarazem w całych zawodach, stanął mu atak jednego z rywali, który staranował młodego kartingowca z Tarnowa wykluczając go z dalszej jazdy.

Kierowca Parolin Racing Kart i Akademii ORLEN Team rozpoczął walkę na torze Circuito Internazionale Triscina od 2. miejsca w piątkowej

czasówce, mając za rywali 30 innych kierowców. W pierwszym sobotnim wyścigu zajął 4. miejsce, ale już w drugim cieszył się ze zwycięstwa, mijając linię mety na pierwszej pozycji. Dzięki takiej postawie do niedzielnych wyścigów finałowych przystępował z drugiego miejsca. W pierwszym z nich zajął bardzo dobre, drugie miejsce, ambitnie walcząc o zwycięstwo. Przez większość wyścigu liderem wyścigu był właśnie Maciej Gładysz. Na drodze do triumfu stanęła jednak neutralizacja wyścigu oraz komenda „SLOW” wynikająca z wypadku jednego z rywali. Finałowy przejazd został wznowiony dopiero na ostatnim okrą- →→



zeniu, w związku z czym Maciej Gładysz nie był już w stanie poprawić swojej pozycji. Ambitną postawę kontynuował w niedzielę, przypuszczając atak na pierwsze miejsce. W jego trakcie na ostatnim okrążeniu jeden z rywali staranował Macieja Gładysza, wyrzucając go na pobocze toru i pozbawiając go szansy walki o zwycięstwo.

– Jestem zadowolony z rywalizacji w Triscinie, miałem bar-



dzo dobre tempo i świetnie czułem się na tym torze. Sam kart był też bardzo dobrze przygotowany, za co chcę podziękować mojemu mechanikowi Marciniowi i całemu zespołowi Parolin Racing Kart oraz Simone - Ma Engines. Robiłem co w mojej mocy, żeby zajmować jak najlepsze pozycje, i w dużej mi się to udawało, niestety nie wszystko jest zależne ode mnie – podsumował swój występ Maciej Gładysz.

Kolejna runda kartingowych mistrzostw Włoch zostanie rozegrana w dniach 27-30.08 na torze we włoskim Sarno. ■



Rajdowe mistrzostwa Europy

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Między 14 a 16 sierpnia na Łotwie odbędzie się druga runda Rajdowych Mistrzostw Europy. Na szutrowych trasach Rajdu Liepaja, w stawce najlepszych załóg starego kontynentu wystartują Miko Marczyk i Szymon Gospodarczyk



Po debiucie w lipcowym Rally di Roma Capitale załoga kierowców ORLEN Team wraca na rajdowe trasy w Skodzie Fabia Rally2 evo. Na liście zgłoszeń pojawiła imponująca liczba załóg, bo aż 48. 10 z nich będzie rywalizować w klasyfikacji juniorskiej ERC1. Właśnie ta grupa jest głównym celem duetu Marczyk/Gospodarczyk w ich debiutanckim sezonie europejskiego czempionatu.

Rajd Lipawy rozgrywany jest od 2013 roku, podczas tegorocznej edycji zawodnicy będą mieli

do pokonania 10 odcinków specjalnych o łącznej długości prawie 178 km. Jeden z najszybszych rajdów w całym kalendarzu FIA ERC, którego trasy poprowadzą przez szerokie, białe szutry z wieloma szczytami i zakrętami czynią go wyjątkowo widowiskowym.

Miko Marczyk i Szymon Gospodarczyk ostatni raz startowali na nawierzchni szutrowej ponad 12 miesięcy temu – podczas Rajdu Elektrenai na Litwie wygrywając w klasyfikacji generalnej Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. →→

– Przed nami druga runda Mistrzostw Europy czyli Rajd Liepaja, pierwsza runda po nawierzchni szutrowej, luźniej, czyli tej, którą kierowcy rajdowi uwielbiają. Drogi na Łotwie słyną z tego, że są bardzo szybkie, w większości szerokie, ale mamy też węższe partie, takie jak w Rajdzie Polski. Średnia prędkość na rajdzie może przekroczyć 120 km/h. Organizatorzy czasami sztucznie starają się zwolnić trasę różnymi szykanami, natomiast w całości jedziemy przede wszystkim na 5 biegu, to jest niesamowita frajda dla wszystkich kierowców. Oddajemy przy okazji bardzo długie skoki, często po 30-40 metrów. To wszystko razem powoduje, że tego typu rajdy to kwintesencja naszego sportu. Zapraszamy wszystkich bardzo serdecznie do kibicowania. Liczę na to, że wraz z Szymonem poka-



żemy na szutrze dobrą formę – powiedział Miko Marczyk.

– Rajd Liepaja to dla nas kolejne wyzwanie, tym razem będziemy się ścigać na szutrze w okolicach Lipawy i Talsi. Taka nawierzchnia jest szczególnie lubiana przez rajdowców, nie ma takiej precyzji jak na asfalcie, auto wręcz „lata” po trasie. Odbyliśmy testy na Litwie, na drogach, które charakterystyką przypominają trasy rajdu. To były dobre przygotowania, będziemy podczas rajdu robić

wszystko co w naszej mocy aby pokazać dobre tempo. Lista zgłoszeń jest bogata, co oznacza niezwykle zaciętą rywalizację na odcinkach specjalnych – dodał Szymon Gospodarczyk.

Druga runda Mistrzostw Europy oficjalnie rozpocznie się ściganiem na odcinku kwalifikacyjnym w piątek, 14 sierpnia od g. 17:30. ■

Finowie na prowadzeniu

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY RSMP.PL

W tym dziwnym sezonie rywalizacja w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski rozpoczęła się dopiero w pierwszym weekend sierpnia. Rajd był jednocześnie rundą Mistrzostw Słowacji. Załogi miały do pokonania 9. odcinków specjalnych na wymagających drogach Podkarpacia.



W pierwszym etapie rozgrywanym w piątek, do pokonania był dystans 68 km pięciu odcinków specjalnych. Na mecie piątkowego etapu na prowadzeniu byli Grzegorz Grzyb i Michał Poradzisz (Skoda Fabia), cztery sekundy wolniej próby pokonali Jari Huttunen i Mikko Lukka (Hyundai i20), a trzecie miejsce

zajmowali Marcin Słobodzian i Robert Hundla (Hyundai i20 R5).

Pierwszy odcinek rajdu padł łupem Tomasza Kasperczyka, który jednak na cięciu zakrętu podczas drugiej próby sportowej urwał tylne, prawe koło w swoim Volkswagencie Polo GTI R5 i nie →→



ukończył pierwszego etapu. Wicemistrz Polski poniósł duże straty, ale rywalizował na kolejnych czterech odcinkach specjalnych w sobotę.

Podobną przygodę na tym samym oesie miał Kacper Wróblewski (Volkswagen Polo GTI R5). Reprezentant ORLEN Teamu wykazał się jednak wyjątkowymi umiejętnościami mechanika, naprawił prowizorycznie uszkodzenie i dotarł do parku serwisowego. Jednak straty jakie poniósł sprawiły, że zajmował odległą pozycję w rajdzie. Drugi oes, klasyczną Lubenię, wygrał z dużą przewagą Grzegorz Grzyb i objął prowadzenie w klasyfikacji generalnej. Dwa kolejne odcinki zapisał na swoim koncie startujący w pełnym cyklu RSMP Jari Huttunen i po drugim przejeździe Lubenii awansował na pozycję lidera.

Losy pierwszego etapu rozstrzygnęły się na wieczornym oesie w centrum Rzeszowa. Podczas tej krótkiej (1,5 km), widowiskowej próby Huttunen uzyskał co prawda najlepszy czas, ale podczas nawrotu potracił tzw. beczkę za co zgodnie z regulaminem otrzymał karę 5 sekund. Triumfátorem odcinka został Łukasz Byśkiniewicz, dla którego było to pierwsze oesowe zwycięstwo w RSMP w karierze. Na pozycję lidera powrócił zaś Grzegorz Grzyb, który w sobotę walczył o czwarte w karierze zwycięstwo w swoim rodzinnym mieście.

Wśród samochodów napędzanych na jedną oś prowadzili Maciej Lubiak i Tomasz Borko w Peugeocie 208 R2, zajmując 10. pozycję w klasyfikacji generalnej wśród polskich załóg.

Pierwsza runda mistrzostw Polski jest także jedną z rund mistrzostw Słowacji. Najszybszym



z zawodników z tego kraju jest Martin Koci (Skoda Fabia Rally 2 Evo), ale liderem w rundzie mistrzostw Słowacji jest Grzyb, który wyprzedza Słobodziana i Kocię. Obaj Polacy

zostali zgłoszeni do mistrzostw naszych południowych sąsiadów, które już czterokrotnie wygrywał Grzyb, a po dotychczas rozegranych rundach jest liderem.



Po drugim dniu rywalizacji zwycięzcami Rajdu Rzeszowskiego zostali Jari Huttunen i Mikko Lukka. Kierowca, 26-letni Fin był faworytem zmagania na wymagających trasach Podkarpacia, ale końcowy sukces nie przyszedł mu łatwo. Na pozycję lidera awansował bowiem po przedostatnim odcinku specjalnym. Drugą pozycję w rodzinnym Rzeszowie wywalczył Grzegorz Grzyb (Skoda Fabia Rally 2 Evo), który dwukrotnie prowadził w rajdzie i uległ Huttunenowi różnicą 8,6 sek. Trzecie miejsce zajął Marcin Słobodzian (Hyundai i20 R5) ze stratą 53,7 do zwycięzcy.

Huttunen, który ma na swoim koncie 15 startów w mistrzostwach świata, w tym zwycięstwo wśród samochodów R5 w Rajdzie Szwecji, a także dwa drugie miejsca w Rajdzie Polski w 2018 i 2019 roku należy do grona faworytów tegorocznej edycji RSMP. W Rzeszowie zasygnalizował wysoka formę i duże możliwości, ale polska czołówka nie sprzedała łatwo skóry.

Z dziewięciu rozegranych oesów Huttunen wygrał 4, Kasperczyk 2, a Grzyb, Byśkiniewicz i Słobo- →→



dzian po 1. Kasperczyk wygrał pierwszą i ostatnią próbę sportowa w rajdzie czyli tzw. power stage i dzięki temu nie wyjechał z Rzeszowa bez punktów.

Pecha miał trzeci obok Kasperczyka i Słobdziana zawodnik z pokolenia 1992. W pierwszym dniu urwał koło na OS-2 i pomimo skutecznej naprawy poniósł straty uniemożliwiające walkę





o czołowe lokaty. Swój dorobek wzbogacił jednak o dwa punkty wywalczone na ostatnim oesie.

Druga runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski to Rajd Śląska w dniach 11 – 12 września z bazą na Stadionie Śląskim. ■

Wyniki Marma 29. Rajdu Rzeszowskiego:

1. Huttunen/Lukka (Hyundai I20 R5) 1:13:50,7 s
2. Grzyb/Poradzisz (Skoda Fabia R5) +8,6 s
3. Słobodzian/Hundla (Hyundai I20 R5) +53,7 s
4. Byśkiniewicz/Cieślak (Hyundai I20 R5) +1:51,9 s
5. Kotarba/Kotarba (Citroen C3 R5) +2:52,8 s
6. Szeja/Szeja (Subaru Impreza) +6:33,0 s
7. Pryczek/Pryczek (Subaru Impreza) +7:33,8 s
8. Nowak/Grzelka (Ford Fiesta R5) +7:45,5 s
9. Cieślak/Pochroń (Peugeot 208 R2) +9:10,8 s
10. Lubiak/Borko (Peugeot 208 R2) +9:53,5 s

Punktacja RSMP:

1. Huttunen/Lukka 34 pkt
2. Grzyb/Poradzisz 27 pkt

3. Słobodzian/Hundla 22 pkt
4. Byśkiniewicz/Cieślak 19 pkt
5. Kotarba/Kotarba 17 pkt
6. Szeja/Szeja 15 pkt
7. Pryczek/Pryczek 13 pkt
8. Nowak/Grzelka 11 pkt
9. Cieślak/Pochroń 9 pkt
10. Lubiak/Borko 7 pkt
11. Terlikowski/Burkat 5 pkt
11. Kasperczyk/Syty 5 pkt

Punktacja RMF Maxxx Trophy (Power Stage):

1. Kasperczyk/Syty 5 pkt
2. Huttunen/Lukka 4 pkt
3. Grzyb/Poradzisz 3 pkt
4. Wróblewski/Wróbel 2 pkt
5. Słobodzian/Hundla 1 pkt

Kalendarz RSMP 2020

- 6 – 8 sierpnia MARMA 29. Rajd Rzeszowski
 10 – 12 września Rajd Śląska 2020
 2 – 4 października 48. Rajd Świdnicki-Krause
 16 – 18 października 46. Rajd Koszyc (Słowacja)

Sukces ORLEN Team w Baja Szczecinek

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Trzy kategorie, trzy zwycięstwa – od mocnego uderzenia zawodnicy ORLEN Team, specjalizujący się w rajdach cross-country, rozpoczęli tegoroczną rywalizację w mistrzostwach Polski.

Kuba Przygoński wygrał klasyfikację T1 w gronie kierowców, Maciej Giemza był najszybszym motocyklistą, natomiast Kamil Wiśniewski wygrał quadową klasyfikację Q2. Rajd był rozgrywany na terenie poligonów Czarne oraz Okonek w okolicach Szczecinka.

Podobnie jak wielu sportowców, terenowa sekcja ORLEN Teamu długo musiała czekać na wznowienie startów. Nic więc dziwnego, że do ścigania w ramach Baja Szczecinek przystępowali bardzo zmotywowani. To przełożyło się na wyniki, bowiem Maciej Giemza i Kuba Przygoński od pierwszego dnia prowadzili w swoich kategoriach.

– Wygrywamy pierwszą rundę mistrzostw Polski, bardzo się z tego cieszymy, bo to był pierwszy start w samochodzie terenowym po tej długiej przerwie. Wracamy do gry, za nami 200 kilometrów odcinków specjalnych. To był bardzo fajny rajd, jestem tu





pierwszy raz i na pewno będę to dobrze wspominać, trasa i roadbook były bardzo dobrze przygotowane, więc można było pewnie jechać. Odcinki różniły się

między sobą, pierwszy z nich prowadził po lesie, po dziurach, było dużo zakrętów, drugi natomiast był szybszy, bardziej piaszczysty, pustynny. Cieszę →→





się ze współpracy z Timo i z tego, jak sprawował się samochód, bo przejechaliśmy nim mało kilometrów – powiedział na mecie Kuba Przygoński, dodając, że wraz z zespołem wprowadził kilka zmian w Toyocie Hillux, dzięki czemu auto było jeszcze szybsze.

Śladami Kuby Przygońskiego podążał Maciej Giemza, który również pewnie zwyciężył w swojej kategorii.

– To jest świetne uczucie, móc w końcu „odkurzyć” cały rajdowy system, usiąść na motocykl w trybie rajdowym, pościgać się i porywalizować z innymi zawodnikami. To nie był długi rajd, ale dał nam dużo emocji, energii, motywacji do pracy i nadziei. Dzisiejsze odcinki były bardzo szybkie, jeszcze szybsze niż wczoraj, średnia prędkość mogła wynosić ok. 100 km/h – powiedział po rajdzie Maciej Giemza, który przyznał, że po pierwszym odcinku wprowadził zmiany w swoim motocyklu, aby wykrzesać z niego jeszcze więcej prędkości. Motocyklista ORLEN Team wygrał prolog oraz piątkowe i sobotnie odcinki specjalne i już niecierpliwie czeka na kolejne starty. Łączny czas przejaz-

dów Macieja Giemzy podczas Baja Szczecinek to 02:23:30.

Powody do radości miał także Kamil Wiśniewski, który w poprzednich latach startował już w Szczecinku, zdobywając tam wysokie miejsca. Zawodnik ORLEN Team zajął trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej quadów, wygrywając równocześnie kategorię Q2, a trasę rajdu pokonał w czasie 02:46:05.

– Utrzymałem prowadzenie w klasie 4x4, które objąłem w piątek, w sobotę dodatkowo awansowałem w klasyfikacji generalnej. Rywale z pozostałych klas, którzy wygrali klasyfikację generalną, byli ode mnie szybsi o około 15-20 km/h, co jest dużą różnicą. Przykładowo, ja jechałem z prędkością 100-102 km/h, podczas gdy moi przeciwnicy mogli jechać nawet 125 km/h. Mimo, że mój quad momentami grzązł w piaszczystej nawierzchni, z jaką mieliśmy tutaj do czynienia, to nawiązałem walkę i rywalizację, więc jestem zadowolony z wyniku – powiedział Kamil Wiśniewski, który podczas Baja Szczecin miał okazję przetestować w swoim quadzie kilka elementów i rozwiązań. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Lato i bicykle

ANDRZEJ DĄBROWSKI



Mamy astronomiczne lato. Wprawdzie pogoda mało stabilna, ale na chłodne dni już nikt nie narzeka. Nie tylko przyjazna temperatura, lecz także moda na rowery spowodowały wzrost popularności jednośladów. Widać to na ścieżkach rowerowych, których na szczęście jest coraz więcej, ale też na przejściach dla pieszych, chodnikach i ulicach.

Powiem jako kierowca.

Trzeba bardzo uważać, skupić uwagę wyłącznie na drodze, mieć oczy dookoła głowy. Dotyczy to szczególnie ruchu miejskiego. Warto pamiętać hasło: „Motocykliści są wszędzie”, ale oni przynajmniej znają przepisy, mają prawo jazdy – choć nie wszyscy – a rowerzystów jest dużo więcej i na ogół nie mają praw jazdy i nie znają przepisów ruchu drogowego. Są oburzeni, kiedy zwróci się komuś uwagę, że jazda po przejściu dla pieszych jest zabroniona. Że jazda po chodniku dozwolona tylko w wyjątkowych sytuacjach i z niewielką prędkością, a po zmroku rower musi mieć oświetlenie z przodu i z tyłu. Z telefonem w ręku też nie wolno jeździć. Pokażcie mi takich, którzy stosują się do tych zasad? Rowerzyści „robio co chco”.

Powiem jako rowerzysta.

Do głowy by mi nie przyszło jechać rowerem jezdnią, kiedy obok mam ścieżkę rowerową. Pomijam, że korzystanie z niej jest obowiązkiem rowerzystów, a jazda ulicą to nie tylko utrud-

nianie ruchu większych pojazdów, ale też narażanie siebie na niebezpieczne potrącenia i kolizje, w których rowerzysta ma znikome „szanse na sukces”.

Tak się składa, że pamiętam okres „błędów i wypaczeń”, lata 50 -60. Żeby kupić rower, trzeba było mieć szczęście i akurat trafić na dostawę do sklepu, albo mieć przydział na talon. Żeby można było na tym wymarzonej rowerze jeździć, trzeba było uzyskać kartę rowerową i zdać egzamin z przepisów ruchu. Takie małe prawo jazdy na rower. Był też taki okres, że trzeba było rowerek zarejestrować i dostawało się małą, kwadratową tabliczkę rejestracyjną. Rower mojej mamy taką miał. Tak było. Takie czasy. Teraz, kiedy każdego stać na rower, od ich liczby, modeli, kolorów, wielkości, można dostać bólu głowy, zrobiło się groźnie. Jest po prostu źle. Zagrożenie stało się poważnym problemem. Policyjne raporty już w ubiegłym roku wskazywały że rowerzyści uczestniczyli w 4426 wypadkach drogowych. Zginęło w nich 257 rowerzystów, a rany odniosło 4000 osób. Tylko sami rowerzyści spowodowali 1626 wypadków i zginęły w nich 132 osoby. 1555 osób zostało rannych. Można sobie wyobrazić, jak będą wyglądać tegoroczne raporty policji w kontekście lawinowego wzrostu popularności jednośladów. Do tego dochodzi lekceważona znajomość przepisów ruchu drogowego, ale także ich niejasność.

Wydarzenia i rocznice: sierpień 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

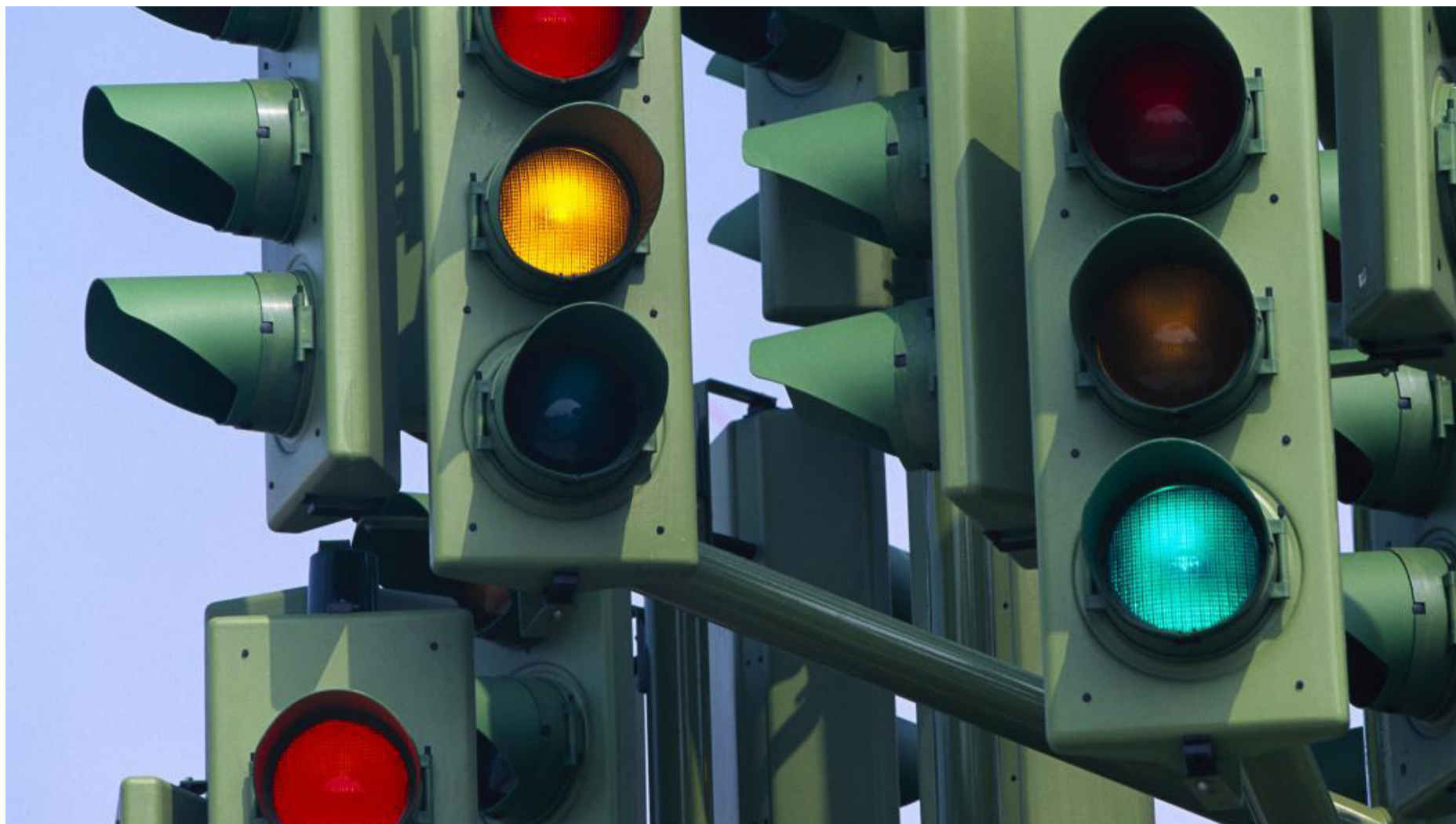
Trzy kolory

Oglądając archiwalne, amerykańskie filmy z epoki „niemego kina” - których sceny odbywają się na ulicach - nie sposób nie zauważyć potwornego chaosu, jaki na nich panuje. I nie był to wymysł scenarzystów – taki tłok przy praktycznie braku zasad ruchu drogowego był normą w dużych miastach. Dziesiątki samochodów osobowych i ciężarowych oraz tramwajów, kolejnych kilkadziesiąt konnych dorożek i wozów dostawczych oraz setki pieszych poruszają się kompletnie dowolnie. Wymuszanie pierwszeń-

stwa (ze współczesnego punktu widzenia) było nagminne. Wygląda na to, że podstawową i chyba jedyną zasadą ruchu drogowego było wówczas „nie dać się zabić”, ale wypadków było bardzo dużo.

Szybko okazało się, że gwałtownie rozwijająca się w USA motoryzacja (w przeciwieństwie do Europy, gdzie na posiadanie samochodu stać było arystokrację) wymusza „cywilizowanie” zasad poruszania się pojazdów i pieszych. I proces takiej kodyfikacji się nie skończył - co więcej - będzie trwał, bo rozwój cywilizacji także →→





się nie zatrzymał (np. pojazdy autonomiczne wymuszą wprowadzenie do kodeksów drogowych kolejnych rozdziałów).

W 1992 roku ukazała się za oceanem książka Christophera Fincha „Highways to Heaven: The AUTO Biography of America”, w której opisuje pojawiania się kolejnych elementów infrastruktury drogowej – pierwsza „wyspa ruchu” (traffic island), czyli wydzielony fragment drogi porządkujący ruch (to może być pas ziemi rozdzielający jezdnie czy np. rondo) powstała już w 1907 roku w San Francisco, kierownica po lewej stronie stała się standardem od 1908 roku, pierwsza linia wyznaczająca środek jezdni została nama-

lowana w 1911 roku w Michigan, a pierwszy znak „zakaz skrętu w lewo” pojawił się w 1916 roku w Buffalo.

Jednym z najważniejszych „wynalazków” służących poprawie organizacji ruchu (zwłaszcza na skrzyżowaniach) oraz zwiększenia bezpieczeństwa była (i jest do dzisiaj) sygnalizacja świetlna. Brytyjczycy uważają, że jest to ich dzieło. Otóż, w 1868 roku zainstalowano w Londynie urządzenie składające się z dwóch ramion, działające jak semafor. Ułożone w poziomie oznaczały „stop”, podniesione do góry o 45 stopni oznaczały „caution”, czyli „uwaga!”. Dodatkowo semafor obsługiwany ręcznie i wyposażony w lampę





gazową pokazywał czerwone lub zielone światło. Londyńska instalacja działała tylko miesiąc, do wybuchu wspomnianej lampy.

Amerykańskie kroniki odnotowują zbudowanie w 1912 roku w Salt Lake City przez policjanta Lestera Wire czegoś, co nazwalibyśmy prototypem elektrycznej sygnalizacji. Jednak palmę pierwszeństwa w tej dziedzinie przypisuje się urządzeniu skonstruowanemu przez Jamesa Hoge'a. Zostało ono zamontowane 5 sierpnia 1914 roku w Cleveland, a cztery lata później opatentowane pod nazwą „Miejski system sterowania ruchem”. Składał się na niego zestaw czterech słupków (na każdy róg skrzyżowania) z zamontowanymi zestawami zielonych i czerwonych świateł. System obsługiwany był ręcznie z kabiny i był tak skonfigurowany, że niemożliwe było włączenie „sprzecznych” sygnałów, czyli np. zielonych świateł dla przecinających się ulic. Jeszcze tego samego roku w czasopiśmie *The Motorist* słusznie przewidywano niezwykłą przydatność elektrycznej sygnalizacji drogowej publikując zdanie: „Przeznaczeniem tego systemu jest być może zrewolucjonizowanie obsługi ruchu na zatłoczonych ulicach miasta i powinien być poważnie rozważony przez

komitety drogowe do powszechnego przyjęcia”.

Systemy sygnalizacji nadal było rozwijane i udoskonalane. W 1920 roku w Detroit wprowadzono trzeci kolor (żółty), dwa lata później w Salt Lake City po raz pierwszy skoordynowano światła na dwóch sąsiednich skrzyżowaniach. W 1928 roku w Baltimore kierowca mógł – gdy skrzyżowanie było puste, a miał czerwone światło – klaksonem spowodować przełączenie na zielone, w 1933 roku po raz pierwszy piesi dostali możliwość włączenia „na żądanie” zielonego światła na przejściu. W 1959 roku natomiast kanadyjskie Toronto stało się miastem, w którym sterowanie całością sygnalizacji przejęły komputery. W Warszawie pierwsza sygnalizacja świetlna pojawiła się w 1926 roku na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich i ulicy Marszałkowskiej.

Podróżując samochodem po Europie czy innych kontynentach warto wcześniej poznać wszystkie niuanse związane z sygnalizacją świetlną. Oczywiście, zasada „czerwone-stop” czy „zielone-jedziemy” generalnie jest wszędzie taka sama, ale w wielu krajach stosuje się dodatkowe znaki świetlne (strzałki, pulsujące zielone czy żółte światła), które niekoniecznie wszędzie oznaczają to samo. ■

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