

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 148, 05 października 2020





**S**amochody mają być elektryczne bo nie śmierdzą, nie trują, nie hałasują. Do takich wniosków doszli szefowie koncernów motoryzacyjnych wiele lat temu, kiedy stan planety Ziemia był marny, a wiadomo było, że z roku na rok będzie się pogarszał. Napędy samochodów mają być elektryczne, bo silniki spalinowe emitują cząstki stałe i dwutlenek węgla i tlenki azotu i związki siarki i co tam jeszcze ciekawego z tablicy Medelejewa. A do tego paliwa kopalne się kończą, a właściciele pól naftowych za bardzo się panoszą i coś z tym trzeba zrobić. Tak, w sporym uproszczeniu, uzasadniano politykom konieczność wprowadzania restrykcyjnych norm emisji różnych szkodliwych związków chemicznych przez silniki samochodów i wprowadzanie słonych opłat za ich przekraczanie. Europa zabrała się za ratowanie Ziemi, a producenci samochodów oferowali coraz bardziej ekologiczne i coraz droższe samochody spalinowe i jeszcze droższe, choć średnio użyteczne samochody elektryczne. Kolejne normy emisji spalin, Euro 4, Euro 5, Euro 6 i tak dalej, dają - paradoksalnie - niezły dochód producentom samochodów. Co prawda opłaty trafiają do budżetu Unii Europejskiej, ale przecież wliczane są do

cen samochodów. Silniki spalinowe są coraz mniej szkodliwe, ale samochody z takim napędem coraz droższe. Z kolei samochody z napędem elektrycznym, początkowo absurdalnie drogie, z czasem i coraz większym wsparciem polityków, stają się, proporcjonalnie do wielkości produkcji seryjnej, trochę mniej drogie.

A może to wcale nie tak, może to spisek chińskich strategów? Wszak wiadomo, że planowanie w Państwie Środka obejmuje perspektywę co najmniej 50 lat, czego przykładem świetnym jest budowa Jedwabnego Szlaku. przez Azję, Afrykę, Europę... Przecież właśnie do Chin przeniosły produkcję niemal wszystkie koncerny, samochodowe, a strategiczne dla producentów "elektryków" kopaliny są niemal w wyłącznej dyspozycji firm chińskich.

Jak by nie patrzeć przyszłość motoryzacji jest mocno niejasna. Wychodzi na to, że będzie elektryczna i autonomiczna. I tylko nie wiadomo co zrobić z niemal dwoma miliardami samochodów spalinowych przemierzających drogi i bezdroża planety Ziemia...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



**Wrażenia z jazdy**

Z duchem czasu - str. 4

Nic dodać, nic ująć - str. 8



**Prezentacje**

Elektryczne crossy - str. 12

**Historia**

Magia rajdów - str. 20



**Eksploracja**

Akumulator to nie wszystko - str. 14

**Kalejdoskop**

Wieści z firm- str. 24



**Kalendarium**

Pod niewłaściwy adres - str. 30







---

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

Bardzo lubię jeździć takimi autami jak Tiguan. Nie za duży, nie za mały, taki SUV w sam raz na wszelkie okazje. Poza tym wygodny, komfortowy, z wszelkimi udogodnieniami, bezpieczny i przyjazny. Taki, z którym od razu można - i warto - się zaprzyjaźnić.

---

**T**iguan to przede wszystkim doskonały wygląd (mnie bardzo się spodobał). Jest nowoczesny, proporcjonalny, ze świetną rzeźbą (przetłoczeniami) bocznej linii nadwozia. Wygląda naprawdę atrakcyjnie, ma doskonałe proporcje i jest dopracowany w najdrobniejszych

szczegółach. Odpowiednio poprowadzone linie nadwozia i wnętrza oraz przemyślane oświetlenie podkreślają dynamiczny charakter auta. Sugerują pewność i niezawodność w każdych warunkach. Dzięki przemyślanym zabiegom stylistycznym, jak np. umieszczenie osłony chłodnicy oraz





reflektorów, by razem tworzyły poziomą linię, samochód nabrał niepowtarzalnego wyglądu, który wyróżnia go wśród innych aut. Pakiet R-Line to przeprojektowane zderzaki, nakładki progowe, lakierowane wstawki i chromowane dodatki, które nadają autu wyjątkowego charakteru. Całość uzupełniają felgi o ciekawym wzorze. Wnętrze jest przestronne, jasne, z naprawdę ogromnym bagażnikiem o pojemności 615 litrów.



Oczywiście można go powiększyć składając tylną kanapę. Niższa krawędź bagażnika (z podwójną podłogą), dzięki której łatwiej umieścić w nim ładunek czynią życie kierowcy łatwiejszym.

Dla kierowcy, który po raz pierwszy wsiada do nowego Tiguanu wszystko jest jasne, każdy szczegół we wnętrzu podporządkowany jest funkcjonalności i komfortowi jazdy. Wiadomo co, do czego służy – obsługa jest intuicyjna. Przed oczami kierowcy są wirtualne wskaźniki z wszelkimi niezbędnymi w danej chwili informacjami. Nowością jest również wysuwany Head-up Display, który dostarcza kierowcy informacji niezbędnych podczas prowadzenia samochodu takich jak prędkość, ograniczenia prędkości, nawigacja itp. Na tablicy rozdzielczej znajduje się duży ekran dotykowy z rozsądnie rozplanowanym interfejsem. Działa szybko i precyzyjnie. Na wyświetlaczu można również obserwować otoczenie wokół auta z wielu →→





kamer – nie strasza nam jest wąska droga czy niewielki mostek.

O klimat wnętrza dba trzystrefowa klimatyzacja z temperaturą, którą można dostosować indywidualnie dla każdego pasażera. Reasumując: jest wygodnie i wszystko pod kontrolą.

A poza tym każdy detal cechuje wysoka jakość i precyzja. Pasażerowie na tylnej kanapie nie będą narzekać - długość siedziska i regulowany kąt pochylenia oparcia pozwalają na wygodne podróżowanie, poza tym mają do dyspozycji dodatkowe gniazda do zasilania urządzeń mobilnych, a także klimatyzację z możliwością dobrania indywidualnej temperatury.



Mając do dyspozycji taki samochód warto trochę poszaleć i np. zabrać towarzystwo w ciekawy, ale niezbyt trudny teren, czyli sprawdzić auto w warunkach offroadowych. Zabawę uprzyjemni wiele systemów, które wspomagają kierowcę w trudniejszym terenie. Co ciekawe, wirtualny kokpit ma także profil offroadowy, ze wskaźnikiem kąta skrętu kierownicy i z kompasem. Tiguan doskonale radzi sobie z daleka od asfaltowych dróg, a jego właściwości jezdne





można dopasowywać do aktualnych warunków i własnych potrzeb korzystając ze specjalnego pokręta. System 4MOTION Active Control pozwala na wybranie i dostosowanie odpowiedniego trybu jazdy do panujących warunków, a adaptacyjny system regulacji zawieszenia - dostępny jako opcja - daje kierowcy możliwość wybrania najlepszego dla niego stylu jazdy za pomocą przycisku. Progresywny układ kierowniczy zapewnia precyzję i dynamikę prowadzenia, a także zwiększa wygodę manewrowania. Wszystko sprawdziliśmy i auto doskonale sobie radzi i sprawnie spełnia wszelkie zadania, jakie przed nim stawia wymagający kierowca w trudnym terenie. Dodatkowo Tiguan został uzbrojony w system, który ułatwia zjazd ze wzniesień, delikatnie przyhamowując koła.

Podczas jazdy w różnych warunkach doskonale sprawdził się duet: 2-litrowy silnik benzynowy TSI o mocy 230 KM i automatyczna skrzynia DSG. W praktyce, oznacza to przyspieszanie do 100 km/h w zaledwie 6,3 sekundy i prędkość 223 km/h. Wydawać by się mogło, że SUV nie powoduje mocniejszego bicia serca, ale ten samochód naprawdę budzi emocje. Prace wielu podzespołów można dostosować do warunków jazdy i do konkretnego rodzaju nawierzchni.

Przyjemnie czuć się w samochodzie bezpiecznie. A w Tiguanie tak się czujemy. Kierowcę chronią i wspomagają nowoczesne rozwiązania

z dziedziny bezpieczeństwa oraz liczne systemy asystujące. Są wśród nich Front Assist z funkcją hamowania awaryjnego oraz z funkcją rozpoznawania pieszych, Lane Assist, system aktywnej ochrony pasażerów, a także, również aktywna, maska silnika chroniąca pieszych i rowerzystów przed skutkami ewentualnego potrącenia. Aktywny tempomat ACC w autach z przekładnią DSG pełni rolę systemu ułatwiającego jazdę w korkach. Opcjonalny pakiet składający się z systemu Media Control oraz App Control pozwala podłączyć smartfon lub tablet do samochodowych multimedii. Na pokładzie Tiguan smartfony można ładować indukcyjnie.

Nasz testowy Tiguan to wydatek około 170 000 zł. Wersja bazowa kosztuje 90 100 zł. (ze 130-konnym silnikiem 1.5 TSI EVO i 6-biegową skrzynią manualną). Najdroższy Tiguan w ofercie to 2.0 TDI (240 KM) DSG 4MOTION Highline, kosztuje 181 690 zł. Za pakiet R-Line i wiele innych opcji trzeba dopłacić.

Tiguan to przestronny, wszechstronny, nowoczesny i bezpieczny samochód, poza tym bezpieczny, komfortowy i oferuje wiele innowacyjnych systemów i rozwiązań. Daje też ogromną radość i frajdę z jazdy. Trudno nie docenić bogatego wyposażenia, doskonałej jakości materiałów, dopracowanych detali. Sprawdzi się podczas zabaw w terenie, podczas dalekich podróży i podczas jazdy po mieście. ▣





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

Civic to najbardziej rozpoznawalny model japońskiej firmy. To już dziesiąte wcielenie tego modelu, teraz po liftingu. Zmiany są niewielkie, ale auto i jednolitrowy, trzycylindrowy silnik pod maską tego samochodu mnie zachwyciły.

**H**onda jest dumna ze swojego Civica z wielu powodów. Przede wszystkim dlatego, że jest to najbardziej zaawansowana konstrukcja w historii japońskiej firmy, poza tym to ważny model dla Hondy w Europie, który odnosi także sprzedażowe sukcesy. Bazując na 40-letniej historii modelu, Civic jest wierny oryginalnemu projektowi „samochodu dla ludzi, samochodu dla świata”. Oferuje niezwykle ciekawy i oryginalny design oraz przestronne i funkcjonalne wnętrze.

Civic ma wyjątkowo sportową sylwetkę i nic dziwnego, bo taka jest strategia Hondy: nadać autu jak najbardziej sportowy charakter. Honda Civic wyróżnia się na ulicy, jest inna, znacznie ciekawsza niż większość modeli innych marek. Zwraca uwagę przede wszystkim przedni pas nadwozia o agresywnym wyglądzie, z którym nieźle komponują się wydatne nadkola oraz wyprofilowane wloty powietrza z przodu i z tyłu. Duże i szerokie koła oraz opony dodatkowo podkreślają dość szeroką bryłę auta, natomiast



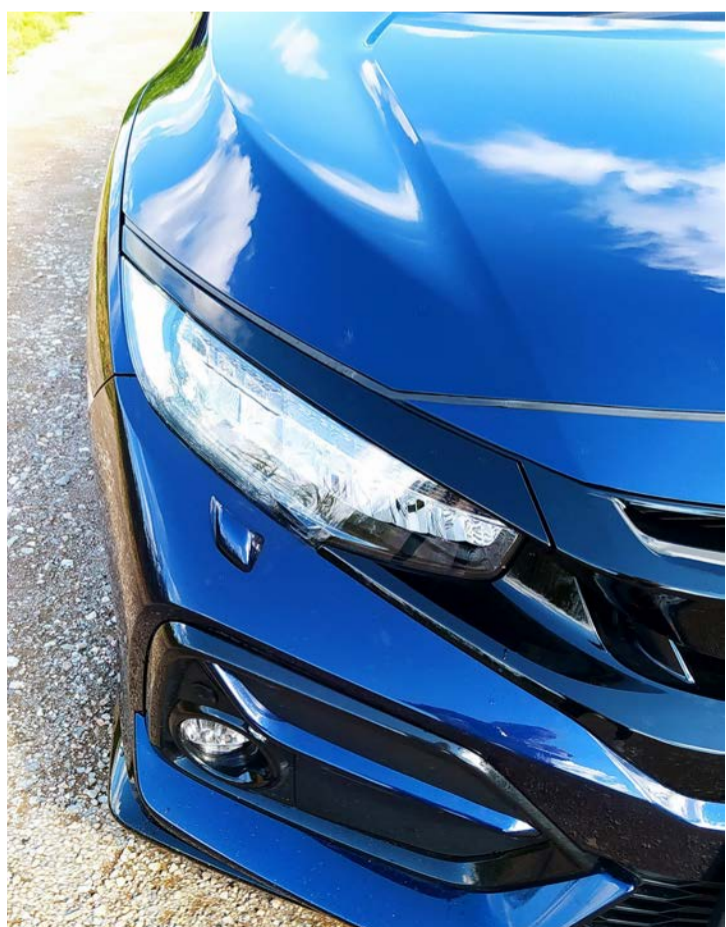


zwiększony rozstaw osi, skrócone zwisy oraz detale nadwozia potęgują jego dynamiczny charakter. Znam wielu, którym design Civica nie podoba się, mnie natomiast przekonuje i jestem zachwycona nowoczesną linią tego modelu i jego oryginalnością.

We wnętrzu auta poczuje się sportowo – przede wszystkim za sprawą nisko umiesz-

czonych foteli, skórzanej tapicerki i jeszcze kilku detalom, o których za chwilę. Kokpit Civica jest przestronny, funkcjonalny i elegancki. Podróżuje się Hondą komfortowo, w ergonomicznych, dobrze wyprofilowanych fotelach o sporym stopniu regulacji (na szczęście, bo nie wszyscy lubią siedzieć aż tak nisko) i doskonałym bocznym podparciu. W testowanej przez nas wersji dostępne było trzystopniowe podgrzewanie siedzeń z przodu oraz podgrzewanie siedzeń z tyłu. Ponadto, osoby siedzące na zewnętrznych fotelach z tyłu, mają do dyspozycji regulowane siedziska kanapy i wygodny, szeroki podłokietnik. Wszyscy pasażerowie docenią możliwość łatwiejszego wsiadania i wysiadania z samochodu. Podróżujący tym samochodem mają nie tylko sporo miejsca wewnątrz, ale mogą zabrać ze sobą spory bagaż. Za siedzeniami dzielonymi w proporcji 60:40, znajduje się ogromny bagażnik z podwójną podłogą o pojemności 478 litrów pojemności - pomieści cztery duże walizki.

Dla nas największym atutem Civica był trzycylindrowy, turbodoładowany silnik benzynowy o pojemności 1l. To wybitna jednostka stworzona przez Hondę. Ma moc 126 KM i wysoką kulturę pracy. Zaletą tego silnika jest niskie zużycie paliwa i bardzo dobre parametry ekologiczne. Włączając tryb ECO możemy dodatkowo obniżyć zużycie paliwa podczas jazdy. →→







Civic - jak zawsze - lubi wysokie obroty, a zmiana biegów odbywa się płynnie i precyzyjnie. Sześciobiegowa, manualna skrzynia biegów, którą mieliśmy do dyspozycji w testowanym aucie przekonała nas do siebie i bardzo nam się spodobała - działała precyzyjnie i idealnie współgrała z silnikiem. (W modelach benzynowych dostępna jest również 7-biegowa automatyczna skrzynia biegów CVT). Jazda krętą drogą Civicem to przyjemność, auto w każdych warunkach prowadzi się znakomicie. Podczas jazdy wewnątrz jest cicho, dzięki umieszczonym w komorze silnika, w podłodze oraz w tylnych nadkolach materiałom wygłuszającym. Ponadto, przegroda silnikowa, wewnętrzne i zewnętrzne panele deski

rozdzielczej oraz dywaniki w kabinie pasażerskiej zawierają kompozyty o właściwościach wyciszających. Bezkluczykowy dostęp do auta, szklane okno dachowe, możliwość indukcyjnego ładowania telefonu to elementy uprzyjemniające użytkowanie tego samochodu. System informacyjno- rozrywkowy Honda Connect obsługuje się intuicyjnie. Kolorowy ekran zapewnia dotykowe sterowanie systemem rozrywkowym oraz funkcjami klimatyzacji, wyświetla również obraz z kamery cofania. Są tu również wejścia HDMI i USB, jak też gniazdo 12V (umieszczone w mało praktycznym miejscu). Po podłączeniu smartfona przez interfejs Bluetooth lub USM można wysyłać i odbierać wiadomości tekstowe, telefonować oraz – dzięki funkcji Apple CarPlay lub Android Auto- korzystać ze wszystkich aplikacji zainstalowanych w smartfonie.

W gamie Hondy Civic oferowany pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego oraz układów wspomagających kierowcę Honda SENSING, który jest instalowany standardowo we wszystkich wersjach wyposażenia. Pakiet ten zawiera rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo jazdy. Liczne systemy wykorzystują informacje gromadzone przez radar, kamerę i zestaw czujników, aby ostrzec kierowcę o zagrożeniu na drodze i wspomóc go w niebezpiecznych sytuacjach. W Civicu o bezpieczeństwo kierowcy dbają m.inn. następujące systemy bezpieczeństwa czynnego: system ograniczający skutki kolizji, system ostrzegania przed kolizją, system







ostrzegania o zjeżdżaniu z pasa ruchu, system zapobiegający zjeżdżaniu z pasa ruchu, system rozpoznawania znaków drogowych, inteligentny ogranicznik prędkości, inteligentny tempomat adaptacyjny. Inne układy bezpieczeństwa zasto-

sowane w nowej Hondzie Civic to system monitorowania martwego pola, system ostrzegania o zbliżającym się pojeździe, wielofunkcyjna kamera cofania, która działała perfekcyjnie. Zapewniała dobry, szeroki widok przestrzeni za samochodem. Wyraźnie pokazywała, gdzie można wjechać i czy Civic zmieści się w luki na parkingu. Kamera współpracując z czujnikami, umożliwia pewne parkowanie w każdych okolicznościach.

Nowa generacja Civica to naprawdę bardzo ciekawe i przyjazne dla użytkowników auto. To co spodobało się nam najbardziej to sportowy design sporo przestrzeni wewnątrz, estetyka i ergonomia ciekawie zaprojektowanego kokpitu oraz wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. No i przede wszystkim frajda z jazdy. Jestem za... ■





# Elektryczne crossy nowa formuła jednoślądów



TEKST: RADOSŁAW PSZCZÓŁKA  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tegoroczne dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców wskazują, że zainteresowanie Polaków jednoślądami wyraźnie spadło. Nowych motocykli przybyło od początku roku o ponad 10% mniej niż przed rokiem, a nowych skuterów i motorowerów aż o ponad 21% mniej.

**C**zy można wierzyć tym danym? Trzeba, ale należy pamiętać, że duża część jednoślądów nie wymaga rejestracji i dlatego w danych CEPiK-u nie jest uwzględniona.

– Szacujemy, że tylko co drugi ze sprzedanych przez nas elektrycznych crossów jest rejestrowany – wyjawia Grzegorz Szczypior, prezes spółki EVP, wyłącznego importera marki Surron w Polsce. Opiera się przy tym na częstości pobierania przez klientów dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu. Jego

zdaniem ma to związek z podstawowym przeznaczeniem elektrycznych jednoślądów. – Pierwsi nabywcy wyraźnie postawili na wykorzystanie rekreacyjne, bo dzięki neutralnemu dla środowiska pojazdowi mogą bardziej zbliżyć się do natury i pełniej ją odczuwać – mówi Grzegorz Szczypior.

Mówienie o nowym segmencie w motoryzacji byłoby opinią na wyrost, ale już o nowej gałęzi – niekoniecznie. Za sprawą lekkich pojazdów



elektrycznych, motocross rozszerza się na nową grupę miłośników spędzania czasu w terenie – tych, którym bliższe są rekreacyjne przejażdżki niż ekstremalne przeprawy zabłoconymi szlakami. Być może jest to punkt wyjścia do nowej formuły motosportu.

Postawienie na rekreację w takiej właśnie formie wydaje się być naturalnym następstwem pandemii, która zmieniła przyzwyczajenia, zrodziła nowe potrzeby i wykreowała nowe rozwiązania. Przede wszystkim wciąż jesteśmy spragnieni świeżego powietrza, otwartych przestrzeni i widoku pięknych krajobrazów, do których przyjazny środowisku jednoślad bardzo nas zbliża. Właśnie na takie zapotrzebowanie urlopowiczów wskazują wypożyczalnie w miejscowościach turystycznych, które jako jedne z pierwszych odkryły zalety crossów Surrona i ochoczo wprowadziły je do swoich ofert.

– *Niestety, muszę przyznać, że nie przewidzieliśmy tak wysokiego popytu i nie mogliśmy go w pełni zaspokoić – przyznaje Grzegorz Szczypior – ale za to już mamy mocne sygnały, że elektrycznego crossa można traktować jako pojazd wielosezonowy. Jego zdaniem lekki jednoślad, który może być źródłem frajdy w terenie, bardzo dobrze sprawdza się także jako środek lokomocji w mieście. – Mogę nawet zaryzykować stwierdzenie, że elektryczny Surron to wśród jednośladów taki crossover – pojazd wielofunkcyjny – dodaje. Importer*



Surrona opiera swoją opinię na przeniesieniu popytu z regionów turystycznych do miast oraz częstszym wyborze przez klientów wersji na oponach „Super Moto”, które są przeznaczone do jazdy po miejskich asfaltach.

Rosnącej popularności lekkich elektrycznych crossów upatrywalibyśmy jednak nie tylko w modzie na taką formę zabawy, którą można łączyć z codzienną użytecznością, ale też w tym, że użytkownik nie musi zdobywać dodatkowej kategorii prawa jazdy. Taki na przykład Surron Light Bee jest homologowany jako motorower, we wszystkich wersjach napędza go silnik o mocy poniżej 11 kW, w związku z czym do jego prowadzenia tak naprawdę wystarczy dowód osobisty lub ukończone 14 lat i prawo jazdy AM. Może zatem służyć nastolatkiowi na dojazdy do szkoły, a rodzicowi w weekendy do zabawy.



Elektryczny cross współtworzy nową formułę jednośladów, a w związku z tym daje im nowe życie. Argumentami przemawiającymi za szansami na wzrost popularności pojazdów z tego segmentu są z pewnością łączenie przez nie funkcji środka lokomocji i sprzętu rekreacyjnego, ekologiczny charakter, lekkość, prostota obsługi, niskie koszty eksploatacji oraz brak szczególnych wymagań związanych z uprawnieniami do ich prowadzenia. – *Właśnie takie są opinie pierwszych klientów i na nich budujemy swój biznesowy optymizm – przyznaje Grzegorz Szczypior.* ■



# Akumulator to nie wszystko

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od początku świata po lecie jest jesień, a po niej przychodzi zima. Co prawda ostatnio zimy są nieco rachityczne i tęgich mrozów niewiele, ale będzie deszcz, może śnieg, wilgoć, mgły i niskie temperatury. I to już wystarczający powód, aby zadbać o układ elektryczny w samochodzie.

**Z**acząć trzeba od akumulatora. W miarę upływu czasu jego wydajność spada i, zwłaszcza po zimnej nocy, może brakować prądu do uruchomienia silnika. Niekiedy pierwsze objawy zbyt niskiej sprawności akumulatora objawiają się dziwnym zachowaniem zamka centralnego, komputera pokładowego czy alarmu, jednak takie sygnały zazwyczaj przypisuje się „głupiejaczej” elektronice, uszkodzeniu któregoś z czujników czy niewielkim upływom prądu w przewodach z uszkodzoną izolacją. Zawsze jednak coraz bardziej mozolne obracanie wału korbowego przez rozrusznik oznacza, iż akumulator niebawem wyzionie ducha. Problemem nie musi być bateria, wszak układ elektryczny samochodu to szereg urządzeń, w tym alternator. Jeśli z powodu niesprawnego alternatora ładowanie akumulatora w czasie jazdy jest niewystarczające, to również i nowy akumulator się rozładuje

i przy uruchamianiu silnika prądu zabraknie. Brak ładowania w samochodach z silnikami benzynowymi spowoduje zatrzymanie pracującej jednostki napędowej – zabraknie prądu do wytworzenie iskry na świecach.

Układ elektryczny samochodu to magazyn prądu, czyli akumulator, źródło prądu, którym jest alternator i szereg odbiorników; rozrusznik, światła zewnętrzne, oświetlenie wewnętrzne, osprzęt silnika, wycieraczki, ogrzewanie szyb i lusterek, system audio czy centralny zamek. Rozładowany akumulator to duży kłopot. Ostatnim sygnałem alarmowym jest, to oczywiste, czerwona kontrolka. Jeśli nie gaśnie po uruchomieniu silnika lub zapali się w czasie jazdy, to jest ostatni sygnał na wizytę w warsztacie. Jeśli uda się dojechać...

Zimą kłopot ze starszym akumulatorem jest bardzo prawdopodobny, zwłaszcza jeśli cały układ elektryczny w samochodzie szwankuje.







Poszukiwanie usterek powodujących „znikanie” prądu w samochodach może, choć nie musi, być drogą przez mękę. Nieprawności instalacji elektrycznej najczęściej pojawiają się w starszych samochodach oraz tych po naprawach powypadkowych. Najczęściej wystarczy dokładnie przejrzeć i wyczyścić zaśnieżone styki, sprawdzić i usunąć ewentualne luzy w połączeniach elektrycznych. Chwilę zajmie sprawdzenie skrzynki (skrzynek) bezpieczników i, jeśli trzeba, czyszczenie styków lub wymiana przepalonego bezpiecznika. Oczywiście przed wymianą trzeba znaleźć i usunąć przyczynę zwarcia, lub przeciążenia w układzie, które spowodowało przepalenie bezpiecznika. Gorzej jeśli w niewidocznym miejscu jest uszkodzona izolacja. Tu pomoże omomierz, chociaż też nie zawsze. Pomiar w nieruchomym samochodzie może być prawidłowy, natomiast usterka ujawnia się dopiero na skutek wibracji w czasie jazdy. Trzeba szukać do skutku.

Sprawną instalacją elektryczną to także wydajna wentylacja i ogrzewanie kabiny, dobrze działające wycieraczki (warto wymienić piórka!), ogrzewanie szyb, lusterek i foteli (jeśli takowe funkcje są) i oświetlenie. Zewnętrzne

punkty świetlne zapewniają widoczność drogi dla kierowcy oraz widoczność jego samochodu przez innych. Właściwie ustawione światła mijania i sprawne oświetlenie mają zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa własnego i innych, zatem o lekceważeniu tego elementu przeglądu mowy być nie może. W okresie od października do kwietnia szczególnie potrzebne mogą być światła przeciwmgłowe, muszą być nie tylko sprawne, ale i odpowiednio używane. Przegląd i weryfikacja całego układu elektrycznego właśnie teraz jest bardzo wskazane po to, aby gdy już przyjdą chłody nie mieć problemów z korzystaniem z samochodu. ■





# Pucu, pucu, glancu, glancu...

Dawno, dawno temu, kiedy samochodem był marzeniem, a do jego spełnienia niezbędne było potwierdzenie prawa do nabycia auta, swoistą tradycją nielicznych szczęściarzy było cotygodniowe pieszczenie lakieru. Na ten przykład Syrenka była poddawana gładzeniu, pucowaniu i głaskaniu, które nie tyle miało doprowadzić lakier do połysku, ile dowodzić wielkiej dumy i szczęścia z faktu jej posiadania.

**D**ziś ta zabawna praktyka odeszła w niepamięć, Syrenka stała się przedmiotem kultu z całkiem innego powodu, a kierowcy doprowadzanie samochodu do porządku powierzają fachowcom. Samodzielna obsługa powłok lakierniczych najczęściej ogranicza się do myjni. Warto, od czasu do czasu, zająć się wnętrzem i zewnątrz pojazdu, po to, aby wiedzieć gdzie i jakie defekty się pojawiają (lub pojawić mogą), traktując czas spędzony przy samochodzie jako relaks i oderwanie od codzienności. A przede wszystkim po to, aby jeździć czystym i dobrze wyglądającym samochodem. Wszak wygląd samochodu świadczy o właścicielu; nawet najdroższy samochód zaniedbany, brudny i porysowany nie budzi uznania, natomiast przeciętne i nienajnowsze auto czyściutkie z lśniącym lakierem wprost przeciwnie. Dobrze jest taki zabieg wykonać korzystając z coraz radszych pogodnych dni, lśniący lakier nie tylko dobrze wygląda, ale również znacznie łatwiej spłukuje się błoto osiadające na karoserii w deszczowe dni.

Prywatny autodetailing rozpoczyna się od dokładnego umycia i wysprzątania samochodu. Ciepła woda, miękka gąbka przeznaczona do

tego celu (do kupienia na dowolnej stacji paliw), ściereczka z mikrofibry i dobry szampon samochodowy dedykowany do mycia karoserii samochodów.





Nie używamy żadnych preparatów przeznaczonych do mycia naczyń. Zawarte w kuchennych preparatach środki powierzchniowo czynne, przeznaczone do usuwania zanieczyszczeń ze szkła czy ceramiki, użyte do mycia samochodu powodują, że na lakierze zachodzą niekontrolowane reakcje chemiczne i mechaniczne, co oznaczać może matowienie lakieru.

Do wstępnego mycia samochodu można użyć jedynie aktywnej piany dostępnej na myjniach samoobsługowych.

Nie oznacza to, że myjnia bezdotykowa jest „bezdotykowa” jak chcemy umyć dobrze samochód musimy go fizycznie umyć czyli „dotknąć”. Nie wiercie w opowieści o cudownych preparatach chemicznych, które w niesamowity sposób „same” umyją wasz ukochany samochód, niestety takich preparatów nie ma. Stosując aktywną pianę do wstępnego umycia pojazdu powodujemy łatwiejsze zmycie brudu,

ale jak wcześniej pisałem musimy go fizycznie umyć i w określonym czasie aktywną pianę zmyć z powierzchni naszego pojazdu. Dlaczego musimy ją zmyć, ponieważ pozostawiona na powierzchni będzie negatywnie wpływać na wszystkie części zewnętrzne auta (lakier, szyby, plastiki, gumy) przykład im wyższe Ph piany, tym środek bardziej żrący, niszczący chromowane elementy, wręcz pojawić się mogą wżery w ich powierzchni.

Trzeba też jasno powiedzieć, że mycie bezdotykowe nie powoduje, że samochód jest umyty, to tylko wstęp. Dedykowany szampon i gąbka pozwoli usunąć brud, który pozostał po spłukaniu aktywnej piany. Po dokładnym spłukaniu samochodu, nierzadko okaże się się, że tu i tam, zwłaszcza w dolnej części nadwozia, na przednim zderzaku, błotnikach, są pozostałości smoły, asfaltów, olejów czy tłuszczu, z którymi standardowe mycie sobie nie poradziło. Usuwa się je naftą lub innym dedykowanym preparatem. Tego rodzaju pozostałości (po potraktowaniu ich wspomnianą wyżej miksturą) usuwamy zbierając je ściereczką z mikrofibry w jedną stronę. Żadnych ruchów kolistych, czy rozmazywania po lakierze. Delikatnie, w jedną stronę, aż do całkowitego usunięcia.

Dopiero po tak przeprowadzonym wstępie, można przejść do mycia zasadniczego. Uży- →→





wamy do tego szamponu samochodowego, który będzie idealnym dopełnieniem naszego mycia.

Po tych zabiegach samochód wygląda znacznie lepiej, jednak do pełnej satysfakcji jeszcze daleko. Chodzi o uzyskanie lśnienia powłoki i głębi koloru lakieru. Dlatego po starannym i dokładnym myciu (które jest bardzo ważne dla końcowego efektu) trzeba zabrać się za korekcję drobnych defektów lakieru. Wcześniej jednak wszystkie uszczelki gumowe, szyby i plastiki zabezpieczamy uniwersalnym środkiem Brayt R-1. Nakłada się go na całkowicie suchą i czystą powierzchnię bardzo cienką warstwą. Tu uwaga, preparat dość szybko polimeryzuje, dlatego należy usuwać jego nadmiar i nie pokry-

wamy nim powłoki lakierniczej. Największe zniszczenia lakieru powodują drobiny pyłu i drobne kamyczki. Te pierwsze działają podobnie, jak papier ścierny, po uderzeniach kamyczkami pozostają odpryski lakieru. Zmatowienia można samodzielnie poprawić polerowaniem, gorzej z łuszczącym się lakierem bezbarwnym i większymi odpryskami warstwy koloru: w takim przypadku pomoc mogą jedynie zabiegi lakiernicze.

Polerować można ręcznie lub maszynowo. W ofertach internetowych można znaleźć niedrogo (w granicach 100 – 200 złotych) polerki, które do zawodowej, intensywnej pracy się nie nadają, jednak używane okazjonalnie spełnią swoje zadanie. Proponuję zastosować preparat polskiej produkcji marki Brayt o nazwie One Step. Jest to preparat bardzo uniwersalny i niezbyt agresywny, daje możliwość bezpiecznej pracy. Można z nim pracować ręcznie i maszynowo. Brayt One Step ma doskonałe właściwości polerskie i daje szybkie i satysfakcjonujące efekty. Pracując ręcznie niewielką

ilość tego specyfiku rozprowadza się w miejscu defektów na powierzchni lakieru i ściereczką z mikrofibry lub miękką gąbką ruchem kołystym z umiarkowanym naciskiem poleruje się powłokę lakierniczą, aż do uzyskania zamierzonego efektu. Używając polerki można wykorzystać aplikator stanowiący wyposażenie maszyny. Po wypolerowaniu elementu, czystą ściereczką z mikrofibry należy starannie wytrzeć spolerowaną powierzchnię i, jeśli efekt jest satysfakcjonujący, można przejść do kolejnej części karoserii. Tak otrzymaną powierzchnię warto też zabezpieczyć produktem T3, również z oferty Brayt. Jest to tak zwany szybki wosk, zabezpieczający w sposób natychmiastowy całą powierzchnię samochodu (lakier, szyby, plastiki). ■





# 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







# Magia rajdów

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Na przełomie lat 80. i 90. sezon w sportach samochodowych otwierał w lutym Zimowy Rajd Dolnośląski. Rajd rozpoczynał się w Polanicy-Zdrój, tam też zlokalizowana była baza zawodów.

**W** ośrodku FWP, już wówczas dość obskurnym, mieszkała większość zawodników, było tam też Biuro Rajdu i Biuro Prasowe. To ostatnie polegało na tym, że Dyrektor Rajdu (już wówczas tytuł Komandora Rajdu był uznany za niestosowny) pokazywał dziennikarzom miejsce zakwaterowania (łóżko można było sobie wybrać), wręczał butelkę, czy dwie okowity i biegł wzywany niezliczonymi obowiązkami do ogarniania rozgardiaszu. Wszystko odbywało

się w atmosferze dość familiarnej przyprawionej swoistą ekscytacją; wręcz fizycznie wyczuwało się radość ludzi, którzy wyczekiwali rajdu, wyczekiwali spotkania. Było to towarzystwo - zawodnicy, działacze, dziennikarze - znające rajdy od podszewki i kochające je. Zanim zasiadliśmy do biesiady (te dwie butelki okowity nie dawały spokoju) zdążyliśmy zobaczyć stanowisko serwisowe z Mazdą i serwisówkami Mariana Bublewicza, obok równie czyściutką rajdówkę



Andrzeja Kopera, dalej Renault Bogdana Herinka i chyba Mazdę Mirosława Krachulca. Osobne miejsce zajmowały Polonezy zespołu FSO. Reszta samochodów mieściła się z tyłu ośrodka lub na okolicznych podwórkach. Te też trzeba było zobaczyć, pogadać z kierowcami i mechanikami o stanie przygotowań, o trasie, gdzie warto pojechać, a śniegu czy dużo? W 1990 roku śniegu było jak na lekarstwo, tam i siam na trasie łąty lodowe.

Gdzie pojechać? Kierowcy podpowiadali co ciekawsze miejsca, tyle że były te miejsca ciekawe dla nich, nie zawsze dla fotografa.

Dziennikarzy przyjeżdżało kilku, ale za to jakich! Grzegorz Chmielewski z radia, Andrzej Karaczun, pisał wtedy chyba dla Życia Warszawy, Wiesiek Grabarczyk, który ogarniał media olsztyńskie, Jerzy Jankiewicz i Andrzej Jakuba-



szek z Przeglądu Sportowego, był też ktoś z wrocławskiego oddziału PAP, no i cieszący się największą estymą Bogusław Koperski z ówczesnego Motoru. Ten specjalistyczny tygodnik wydawany przez Młodzieżową Agencję Wydawniczą (która należała do państwowego koncernu RSW-Prasa, Książka, Ruch) w nakładzie 300 tys. egzemplarzy sprzedawany był „spod lady”. Wieczorna biesiada dziennikarzy trwała krótko, wszyscy byli nieco

„ujechani” podróżą do Polanicy-Zdrój i trzeba było się wyspać. Warunkiem wyspania się było zaśnięcie przed Bogusiem, który znany był zarówno z ogromnej wiedzy o sportach samochodowych, umiejętności pisania o nich, jak również z donośnego chrapania. Wyspać się było trudno również i z tego powodu, że jakoś tak do północy ekipy wspólnie naprawiały stojące pod ośrodkiem Maluchy, potem odbywało się ich testo- →→





Dziennikarze mieli zawsze duży problem z opisem rajdowych zmagania. No bo taki Zimowy Rajd Dolnośląski w 1990 roku miał 18. odcinków specjalnych. Do rywalizacji stanęło 40. załóg, każdej z nich zdarzały się różne przygody, co najmniej jedna na każdej z prób sportowych, o dojazdówkach nie wspominając. W sumie co najmniej 720 zdarzeń. Które są warte opisanie? A w kolejnej rundzie rywalizowano na 16. odcinkach specjalnych, ale za to do walki stanęło 70. załóg. To już mamy do opisanie ponad tysiąc

wanie. Głośne! Kiedy skończyli z małymi, brali się za duże Fiaty, które po regulacjach czy naprawach też testowali. Też bardzo głośno. Rano wszyscy jechali na odcinku specjalne. Dopiero w kolejnych latach, kiedy centrum dowodzenia znalazło się w „Naszym Domu” wszystkie te uciążliwości zniknęły. Pokoje były jedno-, dwuosobowe, parking odpowiednio dalej, a samochody przed rajdem coraz rzadziej wymagały poważniejszych ingerencji mechaników.





przygód. A taki Rajd Polski? To jeszcze więcej. No i warto opowiadać o przygodach, które nie skończyły się widowiskowym „bum”, ale dla zawodników były wielkim przeżyciem. Czasem dosłownie. Teraz jest łatwiej, na każdym zakręcie ktoś robi zdjęcia, ktoś filmuje, wszystko natychmiast trafia do odbiorców i pełnię wiedzy o rajdzie można uzyskać z internetu. Jednak niepowtarzalnej atmosfery zawodów, spojrzenia w oczy kierowcy, zobaczenia na własne oczy jazdy

rajdówek na odcinkach specjalnych nie da żaden internet. Fotografie z rajdów, jakie składały się na cykl Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w roku 1990 jedynie w niewielkim stopniu przybliżają tamten czas. Dziś rajdy zmieniły się bardzo, nie da się już walczyć samochodem seryjnym, wyposażonym jedynie w klatkę bezpieczeństwa.

Magia rajdów początku lat dziewięćdziesiątych wciągała w sposób nieodwracalny. Ta dyscyplina wówczas bardzo dynamicznie się rozwijała, w ciągu kilku lat polscy zawodnicy przesiedli się do nowoczesnych i znacznie szybszych samochodów. Niezwykła magia i fascynująca rywalizacja



przyciągała tłumy kibiców, ci z kolei przyciągali sponsorów. Niewiele z tej magii pozostało do dziś. Pytanie czy w miejsce tego, co zniknęło pojawiły się nowe elementy? Oczywiście. Współcześni mistrzowie na trasach wyczyniają sztuki niebywałe, samochody, owszem nieporównanie lepsze, ale też i opanowanie sztuki dowiezienia wyniku do mety wymaga wielkiego kunsztu. Znacznie trudniejsza jest praca pilotów; trasa jest tajna, opis powstaje w czasie przejazdu zapoznawczego z przepisową prędkością, a czytać trzeba znacznie szybciej niż kiedyś. Do normalnych obciążeń psychicznych dochodzi jeszcze presja ze strony sponsorów, chyba znacznie większa niż przed laty. Czasy kierowców, którzy samodzielnie

przygotowywali rajdówkę do zawodów minęły bezpowrotnie. No i opony. Dziesiątki opon; na suchu, na mokro, na deszcz, na śnieg, na szuter, miękkie, twarde, średnie... Nie ma już goniących za załogą serwisówek z nowym kompletem opon i paliwem. O naprawach przy drodze trzeba zapomnieć. Jest bez wątpienia całkiem inaczej. A zarazem jest dokładnie tak samo – liczy się każda sekunda, liczy się kunszt jazdy, liczy się harmonijna współpraca z pilotem, liczy się przygotowanie samochodu, liczy się wyobraźnia, liczy się wynik. Po prostu rajdy. ■





# Kalejdoskop firmowy

## Eksport części do Afryki

Spółka PGM Automotive, utworzona przez kilku członków Polskiej Grupy Motoryzacyjnej, prowadzi intensywne działania sprzedażowe i marketingowe w krajach Afryki i Bliskiego Wschodu. Przedstawiciele PGM wspólnie z lokalnymi oddziałami PAIH organizują m.in. webinaria dla przedsiębiorców z Maroko, Senegalu,



Nigerii czy RPA, by zapoznać ich z polską marką i zachęcić do współpracy handlowej. Pierwsze kontenery z częściami pod marką PGM AUTOMOTIVE wyruszyły na „Czarny Ląd” 20 października.

Spółka PGM AUTOMOTIVE powstała w 2019 roku z inicjatywy pięciu polskich producentów części motoryzacyjnych zrzeszonych w Stowarzyszeniu Polska Grupa Motoryzacyjna: PZL SĘDZISZÓW SA (filtry), FA KROSNO SA (sprężyny gazowe), ZAP SZNAJDER BATTERIEN SA (akumulatory), TIP TOPOL Sp. z o.o. (zawieszania pneumatyczne) i PELMET Sp.j. (elementy układu kierowniczego). Skład spółki jest otwarty na współpracę z kolejnymi podmiotami z krajowym kapitałem, aby oferta PGM AUTOMOTIVE obejmowała jak najszersze spektrum produkowanych w Polsce części i akcesoriów.

## Targi potrzebują wsparcia

Oumorzenie całości otrzymanych kwot pomocy z PFR dla firm, a także o rekompensaty w wysokości połowy ubiegłorocznego przychodu dla firm – zwracają się do premiera Mateusza Morawieckiego przedsiębiorcy zrzeszeni w Komitecie Obrony Branży Targowej. Do tej spontanicznej, oddolnej inicjatywy, swój akces zgłosili m.in. przedsiębiorcy „okołotargowi”, którzy od początku pandemii skazani są na faktyczny niebyt. Z powodu odwołania imprez targowych, od ponad pół roku cierpią na brak zleceń, nie wypracowują żadnych dochodów, stojąc dziś na krawędzi upadku. Związani przez cały czas swojej zawodowej działalności z branżą targową przedsiębiorcy znajdują się dziś w bardzo trudnej sytuacji.

*- Od ponad pół roku, a więc od kiedy trwa pandemia Covid 19, branża targowa praktycznie nie istnieje, a patrząc na nią dziś, już w najbliższej przyszłości czeka ją tragiczny koniec – ostrzegają w skiero-*

# #UratujmyTargi

wanym do premiera Mateusza Morawieckiego Piśmie i przypominają, że ich branża do niedawna traktowana była jako swoiste „oczko w głowie” rządzących, będąc jednym z głównych filarów, także eksportowych, polskiej gospodarki. Sytuacja zmieniła się w marcu. Wtedy to z dnia na dzień organizatorzy branżowych targów musieli je odwołać, przez co pracujące dla nich firmy pozbawione zostały zleceń, a więc faktycznej możliwości działania i zarabiania. Pomoc z tarcz okazała się zbyt mała, czerw-



cowe odblokowanie targów – pozorne i właściwie pozbawione znaczenia. Władza pominęła właściwie olbrzymią część branży, wykreślając firmy „okołotargowe” z ujętego w tzw. Tarczy Turystycznej wsparcia we wrześniu.

- *Targi to flagowy element polskiej gospodarki. Związanych z nim są dziesiątki tysięcy polskich firm i pracowników, którzy – np. jako podwykonawcy – reprezentują takie sektory jak drzewny, meblowy, metaloplastyczny czy informatyczny. Dziś polski przemysł targowy pozostawiony jest sam sobie – piszą w petycji jej sygnatariusze.*

Przedsiębiorcy związanego z targami sektora są więc dziś zdeterminowani, by walczyć o przetrwanie. Inaczej ich firmom grozi likwidacja, a całej branży targowej w Polsce – koniec. Zwracają się więc do premiera Mateusza Morawieckiego o:

- Umorzenie całości otrzymanych kwot pomocy z PFR dla firm, które pod rygorem odpowiedzialności karnej oświadczą, że 75% ich ubiegłorocznego przychodu była całkowicie zależna od organizacji, obsługi oraz innych usług świadczonych na rzecz imprez targowych w kraju i za granicą.
- Otrzymanie rekompensaty w wysokości 50% ubiegłorocznego przychodu dla firm, które pod rygorem odpowiedzialności karnej oświadczą, że 75% ubiegłorocznego przychodu firmy była całkowicie zależna od organizacji, obsługi oraz innych usług świadczonych na rzecz imprez targowych w kraju i za granicą.

Autorzy petycji zwracają uwagę, że wszystkie firmy targowe ucierpiały wskutek przesunięcia lub odwołania imprez targowych i każda z nich posiada jednak zobowiązania, związane z podpisanymi wcześniej umowami. Wynajęte hale, zaprojektowane i wyprodukowane stoiska to wartości, których nie mogą teraz odzyskać w postaci wystawionych faktur końcowych. Przedsiębiorcy zrzeszeni w Komitecie przyznają, że ponieśli koszty i nie mogą teraz spodziewać się ich rekompensaty.

- Bez wsparcia, jakiegokolwiek projekty dotyczące odrodzenia tego segmentu w gospodarce, stanowiąc będą zwykłe bajki. Aby cała branża mogła przetrwać, należy w końcu spojrzeć się na nią w sposób odpowiedzialny, oczywiście, jeśli zamiarem rządzących jest to, aby w podobny do jeszcze zeszłorocznego sposób istniała ona i rozwijała się w Polsce – uważają przedsiębiorcy. W przeciwnym razie – ich zdaniem - wiele z funkcjonujących tu imprez, które wyrobiły sobie markę międzynarodową, zniknie z targowej mapy Polski i przeniesie się do innych części Europy, w czym z pewnością pomoże wsparcie, jakie rządy innych krajów udzielają tamtejszym firmom około targowym. - Słyszemy od przedstawicieli władzy o bliżej niesprecyzowanych formach wsparcia „niefinansowego” bądź o dość enigmatycznych „rozmowach na temat przebranżowienia” – piszą do premiera sygnatariusze petycji, którzy w środę, podczas Spaceru dla Branży Targowej, składają ją w Urzędzie Rady Ministrów.

---

## Informacja Automobilklubu Polski

Zarząd Automobilklubu Polski informuje, że na podstawie otrzymanego stanowiska Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, jak również sytuacji epidemiologicznej związanej z wirusem SARS-CoV-2 - podjął uchwałę o rezygnacji z organizacji w tym roku 58.Rajdu Barbórka – Ogólnopolskiego Kryterium Asów w Warszawie.

- Podejmując decyzję kierowaliśmy się troską o życie i zdrowie kibiców, zawodników oraz organizatorów. Wprowadzenie od dnia 17 października 2020r. na terenie Warszawy tzw. strefy czerwonej wywołanej wirusem SARS-CoV-2 oraz znaczne wzrosty ilości zakażeń jakie mają miejsce w ostatnich dniach skutkują kolejnymi ograniczeniami sanitarnymi. Pomimo że cały czas możliwe jest organizowanie w kraju imprez sportowych bez udziału publiczności, to w przypadku takiej imprezy jak Rajd Barbórka nie →→





ma możliwości zapewnienia środków, które te ograniczenia czyniłyby skutecznymi. Uwzględniając fakt, że corocznie impreza gromadzi na odcinkach specjalnych i na ulicy Karowej kilkanaście tysięcy widzów, zagrożenie to jest całkiem realne.

Liczymy, że w przyszłym roku Rajd Barbórka odbędzie się bez przeszkód i będziemy mogli zaprosić do udziału w nim najlepszych kierowców sportu samochodowego, licznych kibiców oraz widzów TVN Turbo.

## Nissan i "elektromobilni.pl"

Nissan został strategicznym partnerem kampanii społeczno-edukacyjnej elektromobilni.pl pod hasłem: Każda podróż ma znaczenie. Włącz się!

Przyspieszenie wzrostu rynku pojazdów bezemisyjnych wymaga kompleksowych rozwiązań, które połączą wszystkie strony zainteresowane rozwojem elektromobilności w Polsce. Dlatego Nissan jako światowy pionier w dziedzinie pojazdów z napędem elektrycznym produkowanych na masową skalę od lat angażuje się w działania prowadzące do ich popularyzacji i jednocześnie czynnie włącza się w ochronę środowiska i społeczeństwa, w którym operuje. Kampania elektromobilni.pl prowadzona przez Krajowy Ośrodek Zmian Klimatu oraz Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych to stworzony po raz pierwszy w Polsce tak szeroko zakrojony, przełomowy projekt. Tym bardziej chętnie marka Nissan zaangażowała się we współpracę.

Elektromobilni.pl to obecnie najbardziej kompleksowa inicjatywa w Europie, w ramach której administracja centralna, samorządy, organizacje branżowe i przemysł połączyły siły w ramach jednego projektu społeczno-edukacyjnego. Uczestnicy tego przedsięwzięcia edukują i promują technologie zeroemisyjne w transporcie.

- Zaangażowanie w projekt producentów pojazdów bezemisyjnych takich jak Nissan, który ma na koncie ponad 500 tysięcy sztuk sprzedanych egzemplarzy



modelu LEAF i opracowanie licznych innowacyjnych technologii związanych z elektromobilnością, jest bardzo naturalne” – mówi Dorota Pajaczkowska, PR Manager Nissan Sales CEE. I dodaje - Od ponad 7 lat budujemy świadomość ekologiczną wśród polskich kierowców. Coraz większa ich rzesza deklaruje chęć zakupu takiego pojazdu do użytku prywatnego lub do firmy. Jednak nadal wpływ na decyzje o zakupie ma kilka istotnych czynników, które wymagają wsparcia. By pobudzić ten rynek, potrzebne są właśnie takie przedsięwzięcia, których celem jest edukacja i promocja zrównoważonego transportu.

Podmioty zrzeszone w kampanii elektromobilni.pl będą pracować nad całokształtem zagadnień związanych z pojazdami z napędem elektrycznym. Bo to nie tylko produkcja i zakup samochodu bezemisyjnego. To także transformacja rynku motoryzacyjnego w kierunku przyjaznym dla środowiska, w tym rozwój infrastruktury ładowania, rozwój technologiczny pojazdów czy świadomy sposób ich eksploatacji.



## Sklep w Automobilklubie Polski!

W siedzibie A. P. uruchomiono sprzedaż gadżetów i akcesoriów dla pasjonatów sportów motorowych. Sklep dla fanów rajdów i wyścigów powstał w wyniku rozszerzenia współpracy Automobilklubu Polski z firmą Top Racing.

Oferta skierowana jest nie tylko do kibiców, ale także do zawodników. Kierowcy i piloci znajdą w nowym salonie akcesoria do sportów motorowych renomowanych producentów Sparco, OMP, Stilo, Alpinestars i innych. Kaski i interkomy, kombinezony, buty, rękawice, bielizna, torby – od ręki dostępne jest wszystko, czego potrzeba do realizacji pasji dla osób z domieszką benzyny we krwi.



Nie zapomniano także o najmłodszych kibicach i ich rodzicach. W sklepie obok wyścigowej i rajdowej kolekcji dziecięcej, oferowany jest także wybór fotelików samochodowych od profesjonalistów: Sparco, Recaro, Chicco czy Concord, aby dbać o bezpieczeństwo - ważne zarówno w sporcie, jak i codziennej jeździe.

Salon Gadzetyrajdowe.pl jest otwarty od poniedziałku do soboty, a zlokalizowany został na parterze budynku Automobilklubu przy Powstańców Śląskich 127 w Warszawie, z wygodnym bezpłatnym parkingiem. W sklepie stacjonarnym obowiązują takie same ceny jak w sklepie internetowym. Dla wszystkich członków Automobilklubu Polski przygotowano specjalne rabaty (od 5% do 15%).

## Flotowe nagrody dla Nissana

Nissan LEAF po raz trzeci zdobył najwięcej głosów w kategorii najlepszy elektryczny samochód flotowy. Tak zdecydowali fleet managerowie i przedsiębiorcy w corocznym plebiscyście magazynu Flota – Fleet Awards 2020.

Ten bezemisyjny model już od 10 lat wyznacza trendy na rynku osobowych pojazdów elektrycznych. W Polsce utrzymuje pozycję lidera sprzedaży i zdobywa zaufanie nie tylko w firmowych flotach, ale również wśród prywatnych użytkowników. Kolejne wyróżnienie przyznane przez branżę to potwierdzenie wysokiej pozycji marki, co jest szczególnie warte pod-



kreślenia w kontekście szybko rozwijającego się segmentu pojazdów bezemisyjnych i pojawienia się na rynku wielu nowych w pełni elektrycznych modeli konkurencyjnych marek.

W tegorocznej edycji Fleet Awards Polska nie tylko LEAF został doceniony przez osoby zarządzające firmowymi flotami. W kategorii Najlepszy samochód dla menedżera – duży SUV/Crossover pierwsze miejsce zajął Nissan X-Trail. Głosujący docenili w nim sportową sylwetkę, która doskonale odzwierciedla inteligentny układ napędowy i intuicyjny napęd 4x4, ale także wysokiej jakości wykończenie wnętrza oraz technologie wspomagające kierowcę. ■



# Rzecz o polskiej motoryzacji

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W Polsce z fabryk samochodów rok temu wyjechało nieco ponad 600 tysięcy aut. Produkowane są w naszym kraju nowoczesne podzespoły dla wielu światowych marek, w tej branży działają setki większych i mniejszych firm.

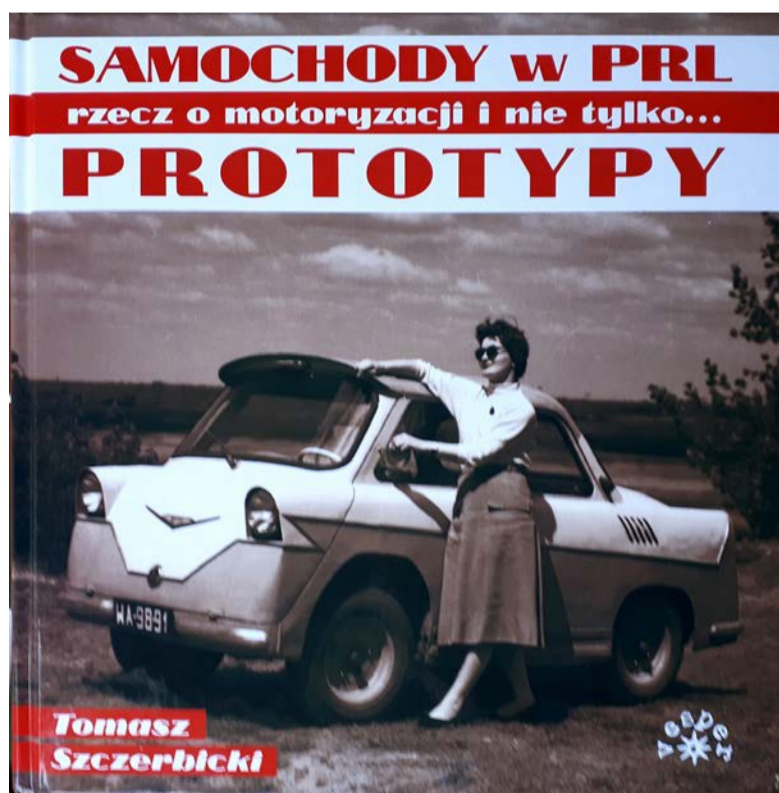
Motoryzacja wytwarza 8% PKB i jej produkcja stanowi 13% krajowego eksportu, a zatrudnienie znajduje milion sto tysięcy osób. Czy zatem można stwierdzić, że polska motoryzacja to potęga, czy raczej, że polskiej motoryzacji nie ma?

**N**iestety prawdziwe jest raczej to drugie stwierdzenie. Polskich samochodów nie ma, produkowane są Fiaty, Ople, Volkswageny, polskie konstrukcje pozostały jedynie jako zabytki oraz wspomnienia niezrealizowanych możliwości. O polskiej motoryzacji można jednak rozmawiać, można poczytać. Nakładem wydawnictwa Vesper ukazała się książka Tomasza Szczerbickiego „Samochody w PRL. Prototypy” Znaczący jest podtytuł, który znajdujemy na okładce – rzecz o motoryzacji i nie tylko... Znaczący, bowiem poza znalezionymi w archiwach zapiskami i fotografiami pomysłów, znanych i nieznanym konstrukcji i projektów, czasem zrealizowanych w jednym egzemplarzu prototypów, czytelnik może dowiedzieć się wprost, a niekiedy pomiędzy wierszami, jak wyglądały realia pszenno-buraczanego socjalizmu, w którym samochód był imperialistyczną

fanaberią. To się nieco zmieniło w czasach Gierka, jednak prezentowane prototypy nie mogły być produkowane. Wdrożenie takiego np. Warsa do produkcji przerastało możliwości finansowe gospodarki centralnie sterowanej. A ciekawych, nierzadko nowatorskich projektów polscy pasjo-

naci i twórcy motoryzacji czasów PRL-u stworzyli niemało. Wydaje się, że w niemal sześćsetstronicowej książce znalazły się opisy wszystkich, również tych, po których pozostały jedynie strzępy dokumentów. Autor, Tomasz Szczerbicki, zastrzega jednak, że zgodnie z ówczesnymi obyczajami partyjnej władzy jakieś projekty mogły zostać zniszczone na tyle skutecznie, że odnalezienie zdjęć czy dokumentów jest już niemożliwe. Czy to możliwe? Wszystko

jest możliwe. Książka „Samochody w PRL. Prototypy” dowodzi, że w absurdalnych realiach wybitni twórcy potrafili dokonywać niemożliwego. Projektowali i budowali samochody... ■





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



Teraz także na smartfony i tablety



# Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Pod niewłaściwy adres

Zakreślenie kilku właściwych liczb, by trafić główną wygraną w Lotto graniczy z cudem. Są osoby, które latami zawierają zakłady, ale – niestety – bez powodzenia. Są jednak zdarzenia dużo bardziej nieprawdopodobne niż trafienie „szóstki” w Lotto, co więcej, dużo mniej prawdopodobne niż trafienie takiej „szóstki” dwa lub trzy razy z rzędu. Takowe miało miejsce 9 października 1992 roku w amerykańskiej miejscowości Peekskill...

Tego dnia, 18-letnia Michelle Knapp oglądała w rodzinnym domu telewizję. W pewnym momencie zaniepokoił ją dziwny huk, który dobiegł z podjazdu, gdzie zaparkowany był samochód. Po krótkich oględzinach Chevroleta Malibu stwierdziła, że prawy róg bagażnika został przedziurawiony na wylot, a pod autem znajduje się niewielki krater. W tym zagłębieniu znalazła niezwykle ciężki, jak na swój rozmiar,

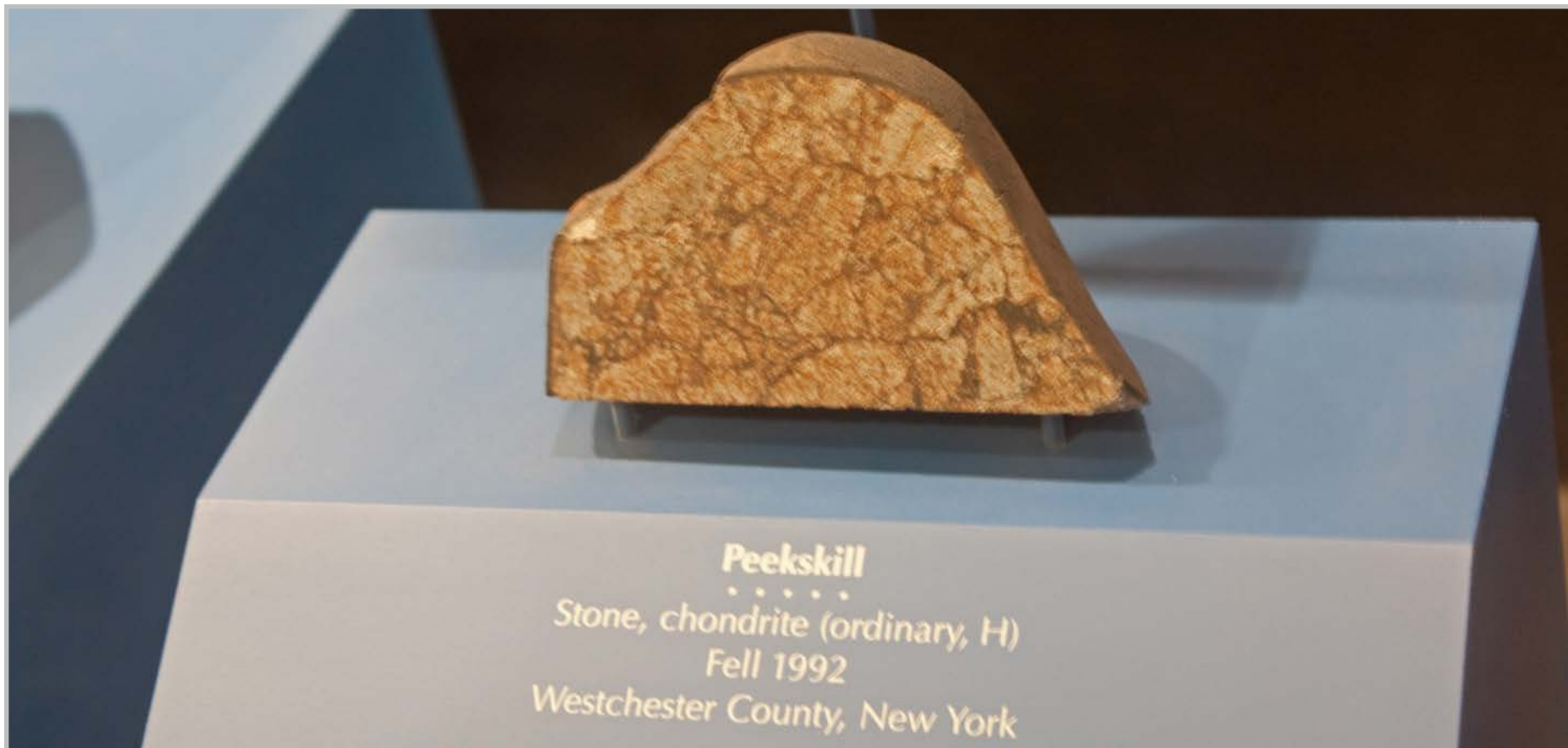


przedmiot – ważący około 12 kilogramów, wielkości i kształtu piłki futbolowej, jeszcze ciepły meteoryt.

Dokładne badanie wykazały, że był to żelazowo-niklowy meteoryt mający szacunkowo 4,4 mld lat. Jego lot przez ziemską atmosferę widziało wielu świadków w kilku stanach opisując zielonkawą smugę, która pojawiła się na niebie. Jeszcze w powietrzu (pod wpływem







tarcia i wysokiej temperatury) meteor rozpadł się na części, z których jedna (prawdopodobnie ta największa) zdemolowała Chevroleta pani Knapp. Naukowcy wyliczyli, że z chwilą wejścia w atmosferę meteoroid poruszał się z prędkością ok. 50 tys km/godz, a uderzył w samochód z prędkością ok. 265 km/godz.

Szacuje się, że każdego dnia Ziemię bombarduje około 50 kilogramów materiału meteorytowego. Pojedyncze odłamki są z reguły niewielkich rozmiarów (od drobin kurzu do kilkunastu centymetrów) i ulegają spaleni pod wpływem tarcia z ziemską atmosferą. To właśnie zjawisko nazywamy „spadającymi gwiazdami”. Do nader rzadkich przypadków należy uderzenie meteorytu w Ziemię, a jeszcze rzadziej udaje się

je odnaleźć, przez co stają się cennymi przedmiotami zarówno dla naukowców, jak i kolekcjonerów.

Dla Michelle Knapp trafienie meteoru w jej auto stało się „wygraną w Lotto”. Za 10 tysięcy dolarów sprzedała uszkodzonego Chevroleta, kolejnych ponad 69 tysięcy otrzymała za kosmiczny kamień (choć podane ceny różnią się w zależności od źródła). Ponadto zyskała medialny rozgłos, o którym do dzisiaj nie zapomni internet.

Meteoroid z Peekskill został podzielony na wiele kawałków. Najmniejsze sprzedawane są obecnie za ok. 125 dolarów za gram(!). Większe odłamki znalazły się w zbiorach m. in. Chicago Field Museum, American National History Museum oraz Smithsonian. Natomiast największy kawałek (890 gram) wraz ze słynnym Chevroletem Malibu znajduje się w Kolekcji Meteorytów Macovicha.

Na koniec wyjaśnienie tytułu... Otóż, od lat 40-tych XX wieku w Huston w stanie Teksas działa duży salon dealerski marki Chevrolet prowadzony przez firmę... Knapp. Wygląda więc na to, że meteoroid spadł z kosmosu pod niewłaściwy adres. Ale uwzględniając kosmiczne odległości można też przyjąć, że trafił niemal idealnie...





---

**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)**