

iAuto

Numer 155, maj 2021





Kalejdoskop - 3

Kosmita i magia - 7

Wbrew schematom - 15

Z komfortem na Ty - 18

Używany bez rozczarowań - 26

Pierwsza elektryczna - 28

Półtora biliona - 34

Widowisko na torze - 36

Naprawiamy reflektory - 44

Premiera w czerwcu - 48

Dakar 2022 - 51

68. Rajd Safari Kenya - 53

Kalendarium - 55

iAuto
miesięcznik

Wydawca

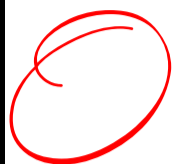
Fundacja Promocji m. st. Warszawy
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Mirosław Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam
Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

OD REDAKCJI



Od 1 czerwca przybędzie trochę zmian w prawie o ruchu drogowym. Obowiązkiem będzie zatrzymanie auta przed przejściem, nie tylko wtedy gdy pieszy je przekracza, ale także gdy ma zamiar na nie wkroczyć. Z kolei pieszemu nie wolno będzie używać żadnych urządzeń elektronicznych absorbujących jego uwagę. W terenie zabudowanym nie będzie już dopuszczona prędkość 60 km/h w godzinach nocnych, a jazda „na zderzaku” zakazana. Obowiązywać będzie zachowanie odległości od poprzedzającego pojazdu równe połowie prędkości jazdy.

Wcześniej, przepisami obowiązującymi od 20 maja, zdefiniowano hulajnogi i podobne pojazdy bez siedzeń i pedałów jako urządzenia wspomagające ruch. Można nimi jeździć po chodnikach ustępując pierwszeństwa pieszym, ścieżkach rowerowych i po drogach publicznych, jeśli obowiązuje na drogach ograniczenie prędkości do 30 km/h. Młodzież do lat 18 do kierowania hulajnogą elektryczną musi mieć karę rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T. Dzieci poniżej 10. roku życia po drogach publicznych na hulajnogach nie mogą jeździć.

Zmiany technologii, pojawiające się nowe urządzenia i pojazdy wymuszają zmianę zachowań użytkowników dróg, ulic i chodników. Relacje między kierowcami, pieszymi, rowerzystami reguluje prawo określające zasady zachowań. Chodzi o bezpieczeństwo wszystkich poruszających się pojazdami i pieszo. Parlament modyfikuje przepisy po to, aby było bezpiecznie, jednak samo przestrzeganie przepisów tego bezpieczeństwa nie zapewni.

Teoretycznie każdy musi znać obowiązujące zapisy prawa, w praktyce jest z tym różnie, najczęściej słabo. Kierowcy samochodów, rowerzyści, piesi, ci jeżdżący na hulajnogach, wrotkach, segwayach i czym tam jeszcze, muszą jakoś się wzajemnie wspomagać. Nie tolerować, nie ustępować, ale współpracować. Dla wspólnego bezpieczeństwa. Żaden przepis nie zastąpi pewnej koncentracji, uwagi i zrozumienia dla możliwości innych użytkowników.

Szerokiej drogi



Mirosław Rutkowski

Ariya i Zen

Najnowszy model Nissana producent określa jako nowe wcielenie wizji samochodu elektrycznego i zapowiedź całkowicie nowych wrażeń za kierownicą. Wszystkie elementy, od foteli o „zero-



wej grawitacji” po dwa duże wyświetlacze, zostały zaprojektowane zgodnie z zasadami ergonomii oraz z myślą o wygodzie kierowcy i pasażerów. O zestawienie barw i materiałów zadbała projektantka kolorystyki Kye Hyun Ahn. Samochód ma pomóc użytkownikowi w osiągnięciu wewnętrznego spokoju i harmonii.

Artystka Kye Hyun Ahn wyjaśnia motywację swojego projektu: *Przekonałam się, że kolory, które odbieramy intuicyjnie, mają istotny wpływ na nasz nastrój, stanowiąc swego rodzaju subtelny przekaz podprogowy. Model Ariya stanowił dla mnie pierwszą okazję do zastosowania filozofii Zen w praktyce nie tylko poprzez odpowiedni dobór kolorystyki, ale również poprzez optymalne zestawienie barw i materiałów.*

Ledy zamiast halogenów

Wprowadzone w latach 60. XX wieku do seryjnej produkcji żarówki halogenowe mają już swojego rynkowego następcę. To retrofity LED, w których żarnik w szklanej bańce zastąpiono bardziej wydajnymi diodami. Identyczne mocowanie pozwala na ich bezpośredni montaż w gnieździe fabrycznego reflektora samochodu.

Philips od 2017 prowadzi badania i proceduje dopuszczenie do używania na drogach retrofitów X-tremeUltinon LED. W lipcu 2020 roku, pozytywną ocenę wydał Korea Automobile Testing & Research Institute. Podobną procedurę zakończył również Niemiecki Federalny



Urząd Transportu Samochodowego (KBA) we współpracy z TÜV Rheinland. Retrofity Philips Ultinon Pro6000 H7 LED dopuszczono montażu w 29 modelach samochodów. Podstawowym warunkiem jest zarejestrowanie auta na terenie RFN i posiadanie kopii certyfikatu, którego przedstawienie może wymagać policja podczas kontroli drogowej. W Polsce zastępowanie żarówek halogenowych odpowiednikami ledowymi jest niezgodne z przepisami i, w razie kontroli policja zatrzyma dowód rejestracyjny. Auto z ledami zamiast żarówek również nie przejdzie obowiązkowego badania technicznego. →→

Tesla przyspiesza

Tesla to absolutny fenomen, samochody sprzedają się niczym ciepłe bułeczki, chociaż z jakością bywa fatalnie. Zgubione zderzaki, odpadające szklane dachy, niedokręcone fotele, a nawet mocowania pasów bezpieczeństwa to skutek niestarannego i zbyt szybkiego produkowania aut. To wszystko oraz spadające notowania akcji wcale firmie nie szkodzą. Sprzedaż hula dzięki nowoczesnym technologiom, osiągom i zasięgom elektrycznych aut, a także za sprawą mistrzowskiego PR. Po wysłaniu egzemplarza Tesli w kosmos, Elon Musk właśnie poinformował, że najnowszy model, Roadster wyposażony w pakiet SpaceX, będzie przyspieszał do 60 mil/h (czyli

100 km/h) w czasie 1,1 sekundy. Na pewno talkie przyspieszenie okaże się dla wielu nabywców niezbędne, liczy się zabawa, cena nie gra roli.



Poznań Moto Fest



Druga edycja targów Poznań Moto Fest odbędzie się w dniach 19-20 czerwca. Teren wokół pawilonów Międzynarodowych Targów Poznańskich ponownie wypełnią super-samochody oraz liczne atrakcje przygotowane przez organizatorów.

Poznań Moto Fest to najmłodsza impreza dedykowana fanom motoryzacji. Pierwsza edycja odbyła się w ubiegłym roku, jako część akcji #Wracamy-DoGry. Dobre przyjęcie imprezy przez zwiedzających i wystawców spowodowało, że wydarzenie, które miało jednorazowo wypełnić wakacyjny czas, przerodziło się w cykliczny event.

- Nowa formuła targów polegająca na „wyjściu” z pawilonów i zlokalizowaniu ekspozycji na terenie zewnętrznym spotkała się z bardzo entuzjastycznym przyjęciem ze strony zwiedzających. Wysoka frekwencja podczas ubiegłorocznej edycji jest dla nas bodźcem do dalszego rozwoju

Poznań Moto Fest. – mówi Łukasz Wołonkiewicz, Dyrektor Projektu.

Na platformie biletowej ToBilet.pl ruszyła sprzedaż biletów na Poznań Moto Fest.

Bilet jednodniowy na sobotę lub niedzielę – 20 zł
 Bilet ulgowy na sobotę na lub niedzielę (dzieci od 7 do 15 roku życia + 1 grupa inwalidzka) – 15 zł
 Bilet dla osób z Kartą Dużej Rodziny – 10 zł
 Dzieci do 6 roku życia – wstęp bezpłatny



O transporcie w szkole

W Gostyninie uczniowie klas branży motoryzacyjnych tj. kierowca mechanicz, mechanik pojazdów samochodowych mogli uczestniczyć w ciekawym przedsięwzięciu edukacyjnym „SmartTruck. Przejmij Stery”. Prezentacja pod nazwą „Ekologia, bezpieczeństwo ruchu drogowego, warunki pracy kierowcy i trendy rozwojowe w najnowocześniejszych ciągnikach siodłowych na przykładzie pojazdu Mercedes-Benz Actros” poprowadził Tomasz Ciesielski – kierownik Działu Produktu i Homologacji Mercedes-Benz Trucks Polska. Współpraca Gostynińskiego Centrum Edukacyjnego ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zaczęła się w 2017 roku – gdy został przywrócony kierunek kierowca – mechanik. Tradycją stały się spotkania młodzieży z przedstawicielami Zarządu ZMPD. GCE było również uczestnikiem projektu „We love the road”, będącego elementem 70-lecia Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego.

GOSTYNIŃSKIE CENTRUM EDUKACYJNE
ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE
MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

SmartTruck.
Przejmij Stery.

ZMPD

TEMAT:
Ekologia, bezpieczeństwo ruchu drogowego,
warunki pracy kierowcy i trendy rozwojowe
w najnowocześniejszych ciągnikach siodłowych
na przykładzie pojazdu Mercedes-Benz Actros

ON-LINE

Nissan i Polska Liga Żeglarska

Nissan został głównym sponsorem tegorocznych zmagania Polskiej Ligi Żeglarskiej, najbardziej widowiskowych polskich regat, które każdego roku przyciągają uwagę tysięcy miłośników żeglarstwa, rozgrywanych na najpiękniejszych akwenach morskich i śródlądowych w naszym kraju.

Czołowi polscy zawodnicy, Mistrzowie Polski, reprezentanci kraju i olimpijczycy pokażą najwyższą klasę i piękno tego sportu podczas 240 wyścigów organizowanych w Sopocie, Gdyni, Szczecinie i Warszawie.



„Partnerstwo Nissana w tak nowoczesnych i widowiskowych zmaganiach, jakimi są regaty Polskiej Ligi Żeglarskiej, to połączenie dwóch silnych marek o różnym rodowodzie, ale wyznających te same wartości – dążenie do perfekcji, zapewnienie niezapomnianych emocji i osiągnięć. Jesteśmy dumni, że możemy być częścią tegorocznych zawodów i towarzyszyć załogom podczas wyścigów i eliminacji do walki o tytuł Klubowego Mistrza Świata. Trzymamy kciuki” – mówi Dorota Pajczkowska.

Polska Liga Żeglarska jest częścią światowej Sailing Champions League, gdzie najlepsze kluby z 24 krajów walczą o tytuł Klubowego Mistrza Świata. Trwające właśnie kwalifikacje PLŻ wyłonią Reprezentację Polski, która stanie do walki wraz z najlepszymi w eliminacjach do finału.

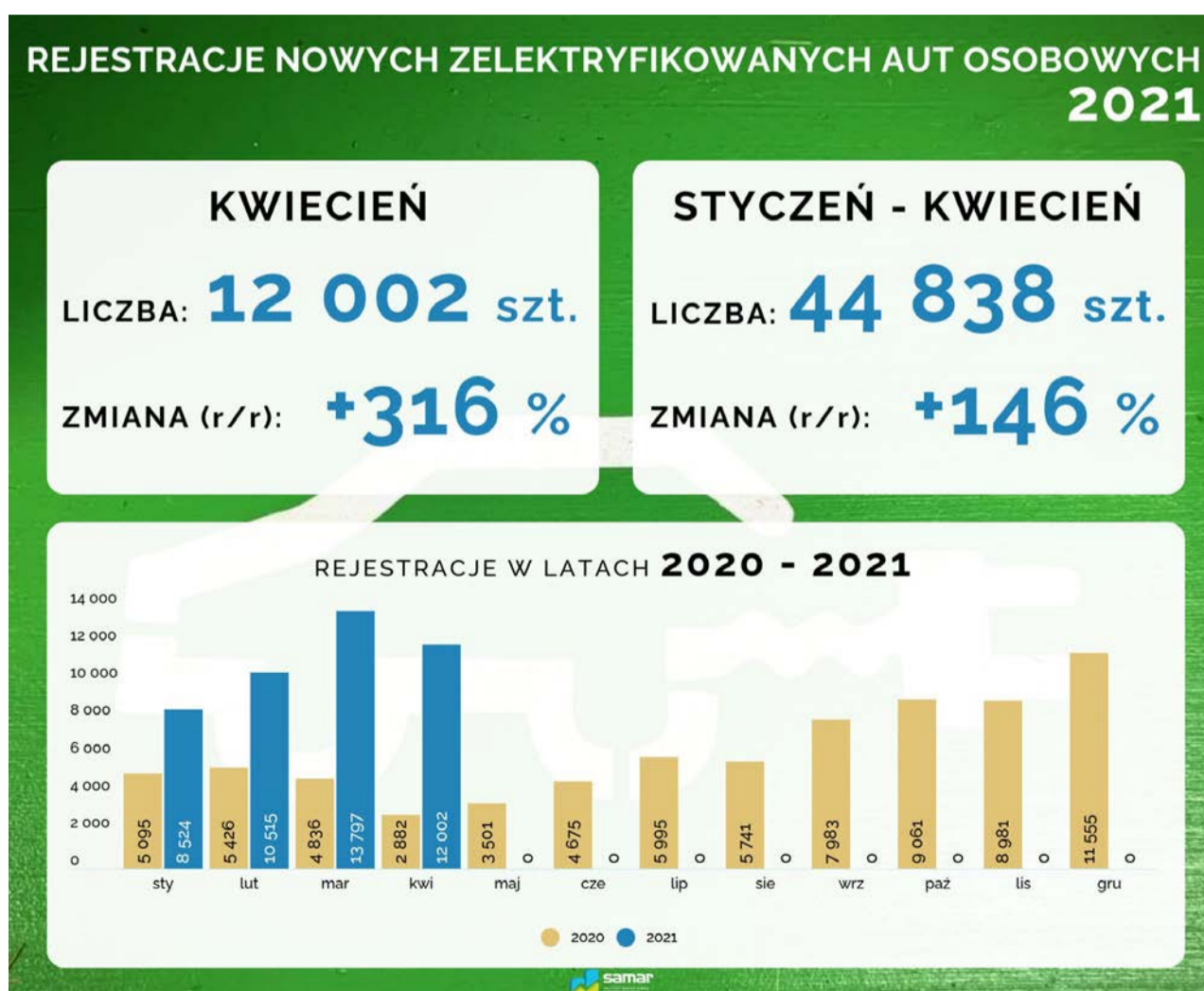
Pierwsze zawody tegorocznego cyklu Polskiej Ligi Żeglarskiej rozpoczną się już w sobotę, 22 maja w Sopocie.

Elektryczne w kwietniu

Według raportu SAMAR w kwietniu 2021 roku zarejestrowano w Polsce 12 002 nowe, elektryczne i hybrydowe samochody osobowe. Rezultat ten jest o 13 proc. mniejszy niż w marcu br. oraz o 316 proc. lepszy w zestawieniu z – mocno dotkniętym pierwszą falą pandemii - kwietniem roku ubiegłego. Od stycznia do kwietnia 2021 roku krajowe wydziały komunikacji zarejestrowały 44 838 zelektryfikowanych pojazdów, o 146 proc. więcej rok do roku.

Ten szybki wzrost sprzedaży samochodów zelektryzowanych to w dużej mierze efekt wprowadzania przez producentów do oferty modeli wyposażonych w instalację typu mild hybrid (MHEV).

Pełny raport wraz z tabelą pokazującą rankingi marek i modeli w danej kategorii dostępny jest w Strefie Biznesu IBRM Samar pod linkiem: <https://lnkd.in/dbZM6F4>. ■



Kosmita i magia



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Opowieść o tym samochodzie, to opowieść o marzeniach, brytyjskiej motoryzacji i osiągnięciu doskonałości. A może trzeba zacząć od tego, że spotkanie z autem tej marki pozwala zrozumieć filozofię brytyjskiej motoryzacji? A raczej uświadamia, jak trudno ją w pełni zrozumieć.

Bo to trochę tak, jak z idealnym trawnikiem w posiadłości lorda; wystarczy podlewać i co tydzień kosić trawę. I tak przez sto lat.

Aston Martin to połączenie elegancji, komfortu, jakości, historii i technologii z bezkompromisowymi osiągnięciami. Tak było od początku, kiedy Lionel Martin i Richard Bamford tworzyli sportowy samochód. Wykorzystali podwozie włoskiej firmy Isotta-Fraschini i zamontowali w nim silnik brytyjskiego producenta Coventry Climax (znacznie później, w latach

1957 – 1969 Coventry Climax dostarczał silniki zespołom F1). Wspierani przez hrabiego Louisa Zborowskiego samochodem Bramford&Martin ruszyli do rywalizacji w wyścigach. Wojna przekreśliła ambitne plany sportowe, do seryjnej budowy samochodów panowie wrócili w 1922 roku. A także i do sportu. Pierwszy sukces Lionel Martin odniósł w wyścigu Aston Hill Climb i od tego czasu samochody →→



zyskały miano Aston Martin. Budowane wówczas w Londynie auta zdobyły sobie renomę w sporcie samochodowym. Jako że skala produkcji nie była wielka, a auta były doskonałej jakości, firma wpa-

dła w tarapaty finansowe. W ratowanie firmy zaangażował się Augustus Bertelli z pomocą finansów lorda Arthura Sutherlanda. W 1936 roku interesami przedsiębiorstwa zajął się Claude Hill. Zbudowano

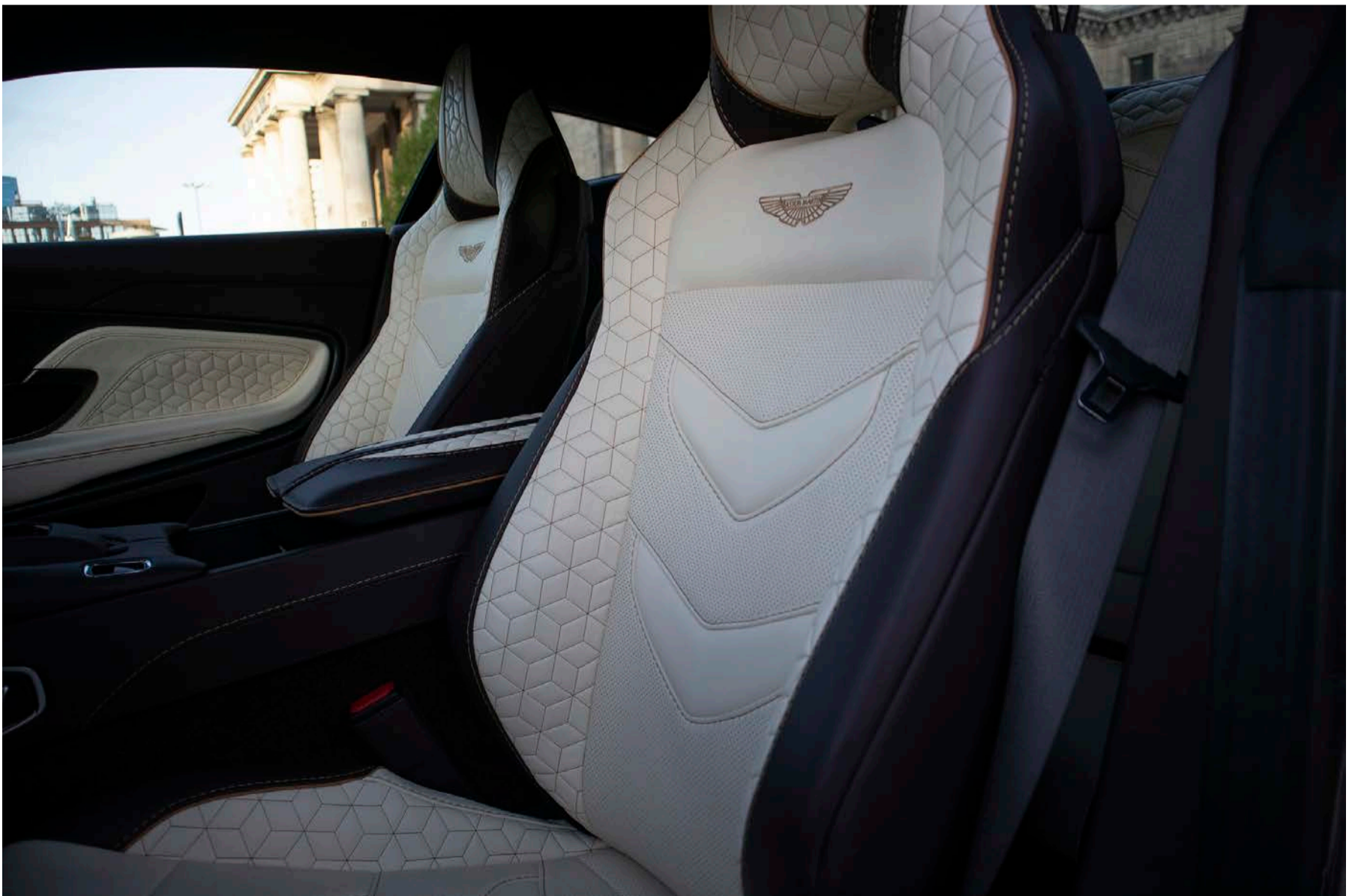


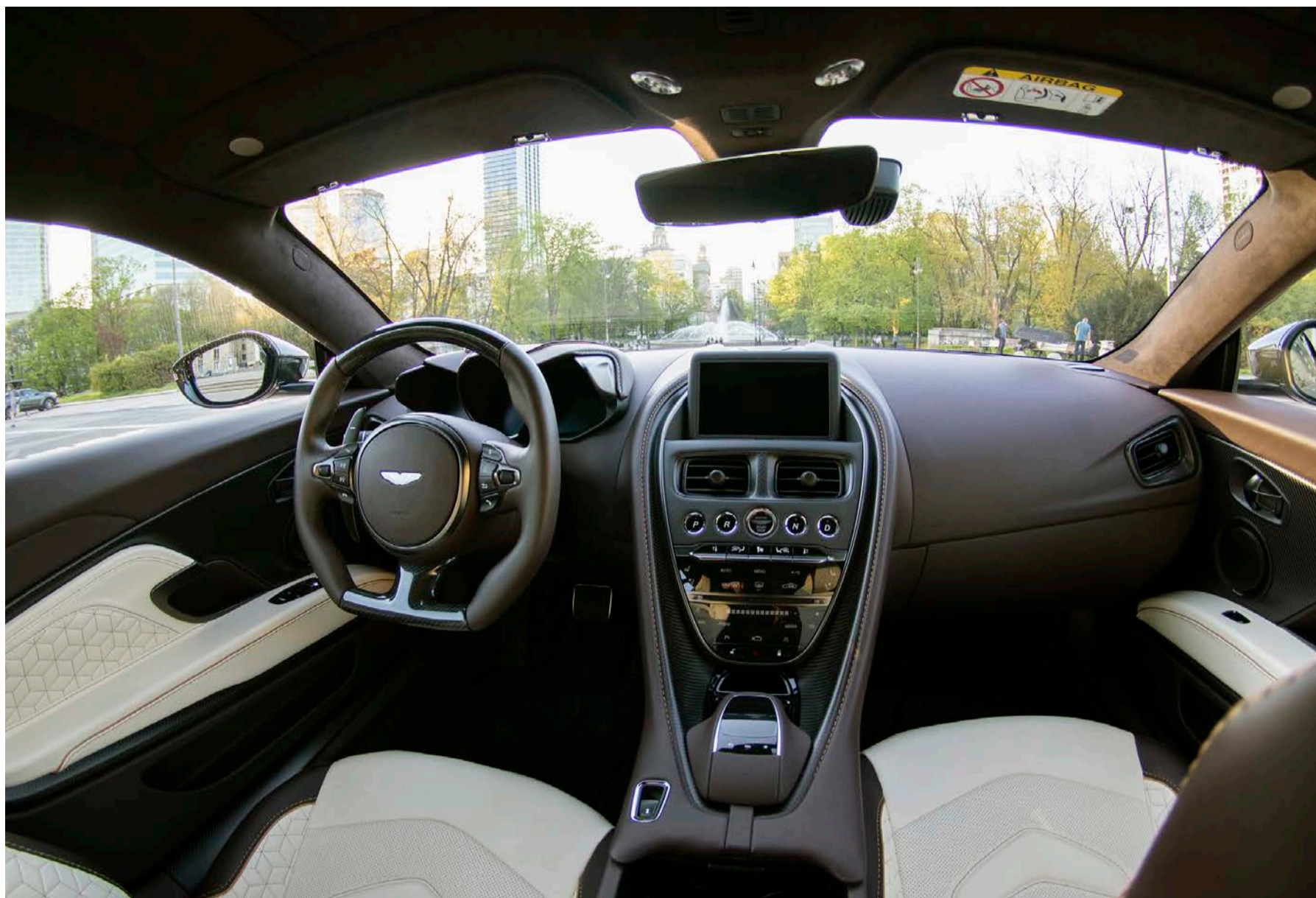


wówczas prototyp Atom, jednak konstrukcja ta wykorzystana została dopiero po wojnie. Przejęcie firmy przez producenta traktorów, Davida Browna, nastąpiło w czasie dużego wzrostu zainteresowania dużymi samochodami sportowymi. Nietrudno rozszyfrować identyfikator kolejnych modeli DB1, DB2... W tym ostatnim pojemność silników zwiększyła się z 2 do 2,6 litra. Pod maskę Aston Martina trafiła sześciocylindrowa konstrukcja Owena Bentleya stworzona dla Lagondy, marki również należącej do Browna. Model DB2 produkowany w latach 1950-1954 był 2-drzwiowym kabrioletem lub coupé z czterobiegową, manualną skrzynią biegów. Jego

osiągi przyniosły wiele sukcesów sportowych, największy rozgłos przyniosły wyścigi 24-godzinne Le Mans. W 1959 roku Aston Martin DBR4 zadebiutował w Formule 1 wyścigiem o Grand Prix Holandii, rok później na tory wyjechał DBR5 i na tym przygoda z F1 się zakończyła. W bieżącym sezonie Aston Martin wrócił do gry z samochodem AMR21. Jest to odrobinę zmodyfikowany ubiegłoroczny samochód zespołu Racing Point, który z kolei był niemal kopią Mercedesa F1W10.

Kolejne modele wyposażano w coraz większe i mocniejsze silniki. Szczytowym osiągnięciem →→





w 1969 roku był model z ośmiocylindrowym silnikiem o mocy 345 KM. W tamtych czasach była to potęga. Elegancka, w najlepszym brytyjskim stylu. O wielkości produkcji najlepiej świadczy fakt, iż w czasie 60 lat wyprodukowano 10 000 pojazdów. Nie należy się zatem dziwić, że ceny klasycznych Aston Martinów są naprawdę wysokie. Bardzo wysokie. O znaczeniu marki dla brytyjskiej moto-

ryzacji, ba dla brytyjskiej monarchii, jest tytuł szlachecki, który David Brown otrzymał z rąk królowej w 1984 roku.

W połowie lat 60. ubiegłego wieku firma użyła cztery egzemplarze DB5 ekipie filmowej, i to był jeden z najlepszych zabiegów marketingowych. Filmy z agentem 007 stały się przebojami kino- ➔➔





wymi, James Bond postacią kultową, a samochody marki Aston Martin uczestniczyły w zwycięstwach tajnych służb Jej Królewskiej Mości. Ten sukces wizerunkowy marki, nieprzeciętna jakość, doskonałe wyposażenie i komfort oraz kolekcja osiągnięć sportowych, to składowe latami narastającej magii

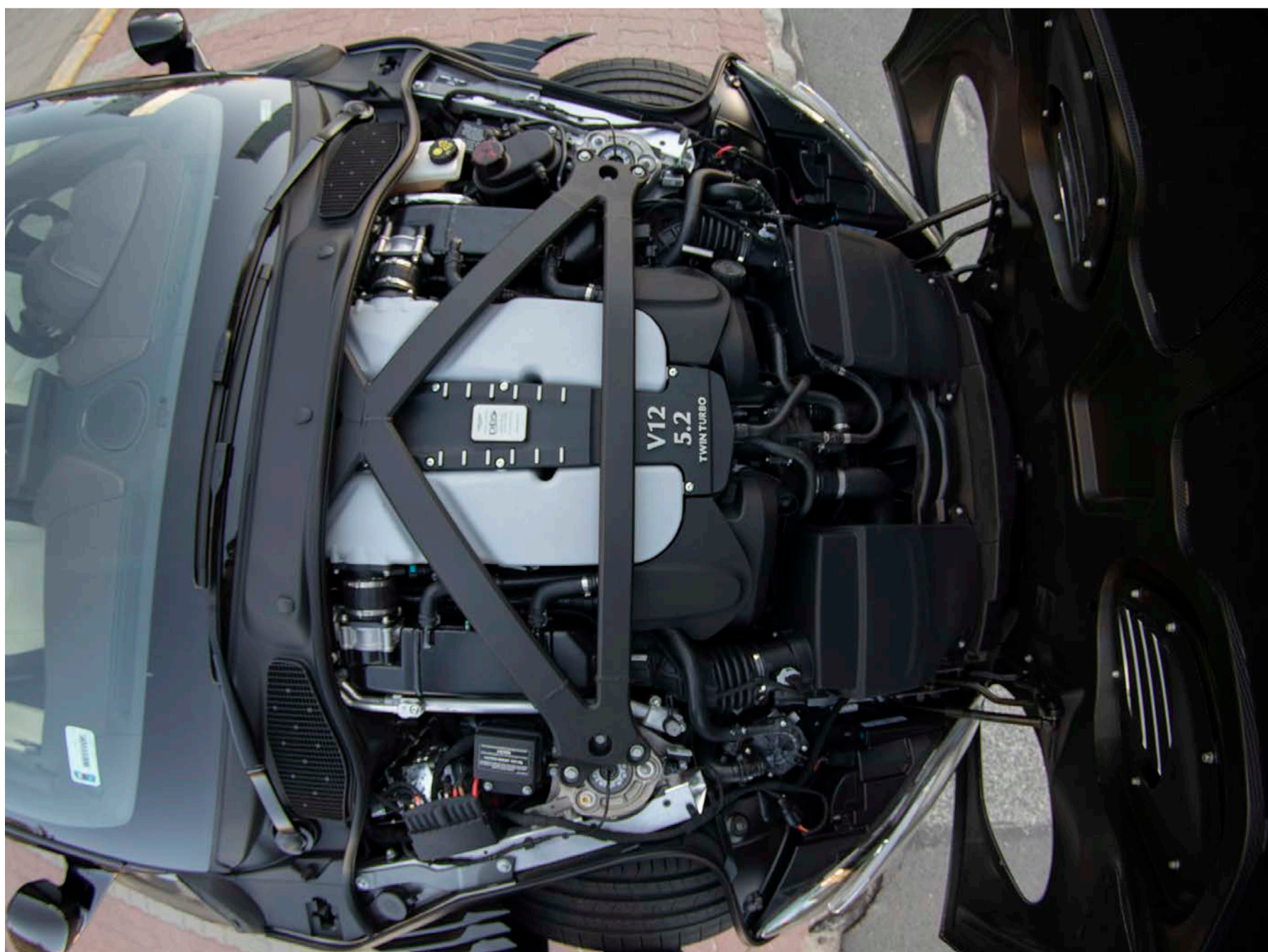
samochodów Aston Martin. Samochód z charakterystycznym logo na masce jest marzeniem i emocją jednocześnie. Współcześnie produkowane są kwintesencją wszystkiego, co marka ma najlepszego. Kosztuje stosownie do tego, co to auto ma. Tradycja i najnowsze technologie, legendarna jakość →→

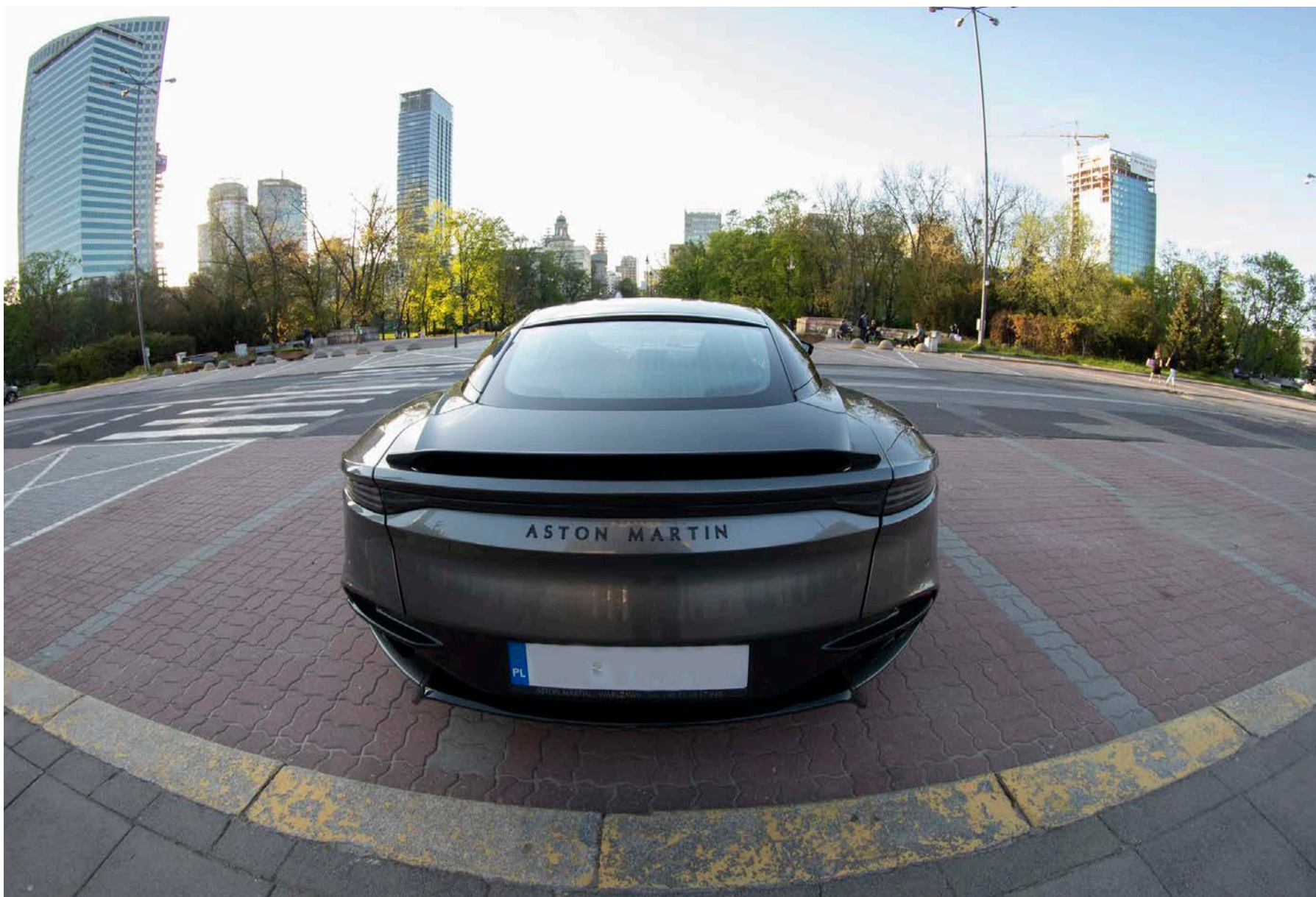


i ręczna robota, klejone nadwozie, szczególna uroda i piękno wykończenia wnętrza, luksus i odpowiednie osiągi składają się na współczesne modele kultowej, brytyjskiej marki. Szczytem motoryzacyjnych Himalajów jest DBS Superleggera. Pod każdym względem. Produkowany w Gaydon w Wielkiej Brytanii (no bo gdzie?) samochód jest dwudrzwiowym coupé zaprojektowanym przez Marka Rechmana. Dwunastocylindrowy, widlasty, podwójnie doładowany silnik o pojemności 5,2 litra generuje 715 KM przy 6500 obrotów na minutę. Maksymalny moment obrotowy, 900 Nm, dostępny w zakresie 1800 do 5000 obrotów sprawia, że w trybie sport auto przyspiesza do 100 km/h w 3,4 s. Napęd przekazywany jest na tylną oś przez automatyczną przekładnię o ośmiu przełożeniach. Dodam jeszcze, że całością steruje komputer z mnóstwem czujników. Auto wyposażone jest we wszystko, co we współczesnej motoryzacji jest dostępne oraz we

wszystko, co tylko można w samochodzie zainstalować. W aucie nie brakuje wręcz artystycznych rozwiązań. Co widać? Na przykład tapicerkę. Kierownicę. Monitory i wyświetlacze, świetne materiały, dopracowane detale... Niewiele osób dostrzeże pięknie rozwiązana aerodynamikę. Inspiracją tego rozwiązania są opracowania dla bolidów F1. Powietrze wprowadzane specjalnym kanałem przy tylnym słupku i wyprowadzane dyfuzorem na klapie bagażnika poprawia docisk tylnej osi skuteczniej od wysuwających się spoilerów w innych supersamochodach. Auto wygląda jak milion dolarów chociaż kosztuje mniej. A jak jeździ?

Tak samo, jak wygląda. Rozpędza się radośnie i żwawo w rytmie bardzo miłej dla ucha muzyki płynącej z wydechu. Ten rytm można zmienić wybierając tryb jazdy. W sportowym auto budzi respekt, zerwanie przyczepności następuje przy nieostrożnym →→





obchodzeniu się z pedałem gazu. Nad stabilnością auta czuwają wyrafinowane systemy elektroniczne, ale wcale nie odbierają przyjemności z jazdy. W normalnym trybie jazdy można dostojnie pokonywać drogi i dróżki słuchając wiele obiecującego brzmienia silnika albo stosownej do klimatu auta i własnego nastroju muzyki. Najprzyjemniej jeździ się po krę-

tych serpentynach, przyklejone do nawierzchni auto ostro, wręcz agresywnie ale bez wysiłku wspina się na każde wzniesienie. Pełnię możliwości samochodu poczuje się na torze, tam Aston Martin zmienia się w urządzenie z innej galaktyki. Palce u nóg się podwijają kiedy osiąga maksymalną prędkość 340 km/h... W codziennej jeździe auto jest w zasa-

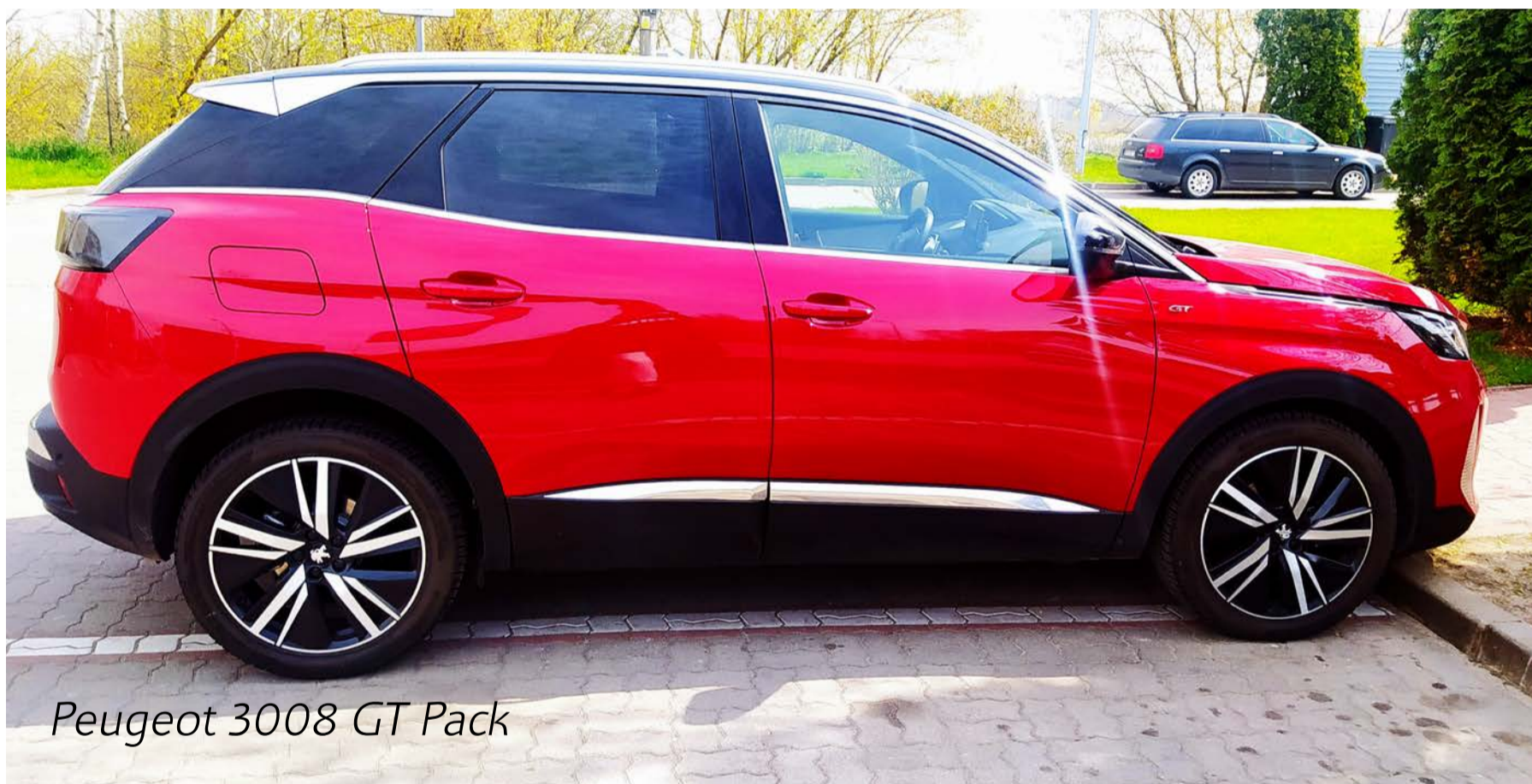


dzie bez sensu. Za piękne, za dynamiczne, za komfortowe, za stylowe... Czyste piękno i szlachetny styl Aston Martina to powód, aby wstawić go do salonu, zważając aby nie stał zbyt blisko kominka. W fotelu, ze szklaneczką szlachetnej whisky, można by kontemlować szlachetną bryłę, w której tradycja i nowoczesność wzajemnie się uzupełniają. To, oczywiście, żart. Samochód musi jeździć, a emocje jakich ten Aston Martin dostarcza, są nie do opisanego. ■

Wbrew schematom

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Peugeot 3008 to inspirująca stylistyka i niepowtarzalny wygląd. Po liftingu ten SUV spod znaku lwa zyskał znacznie ciekawszy wygląd. Jest nowoczesny, harmonijny i nieco sportowy.



Peugeot 3008 GT Pack

Peugeot 3008 ma charakterystyczny grill, teraz bez obramowania, który sprawia, że samochód wygląda elegancko i z klasą. Wiele nowych elementów np. listwy pod światłami, nowe zderzaki, boczne czarne wloty powietrza tworzą harmonijną całość. Peugeot 3008 aspiruje do klasy premium - tak twierdzi francuska marka. Czy słusznie? Warto zwrócić uwagę na bardzo ciekawy, dynamiczny rysunek świateł wyposażonych w diody LED i wykończonych chromowanymi elementami. W wersjach GT i GT Pack światła mają funkcję doświetlania zakrętów. Z tyłu auto wygląda rów-

niez ciekawie i nowocześnie - światła tylne również są wyposażone w technologię Full LED i „noszą” wyraźny ślad pazura, tak charakterystyczny dla samochodów francuskiej marki. Na przednich błotnikach i klapie bagażnika widnieje stylizowane oznaczenie GT. 3008 jest SUV-em klasy średniej - mierzy 4447 mm długości, 1841 mm szerokości oraz 1624 mm wysokości. Zdania na temat desingu tego modelu Peugeota są podzielone, mnie ten samochód zdecydowanie się podobał. Zaakceptują go zapewne również ci wszyscy, dla których liczy się spektakularny, niepowtarzalny styl i niestandardowe rozwiązania.





Wsiadamy do samochodu i okazuje się, że wnętrze jest równie ciekawe, nowoczesne i prestiżowe. Przede wszystkim zwracają uwagę elementy wykończenia – są miękkie, doskonale wystylizowane i spawane. Niewielka, kompaktowa, wielofunkcyjna kierownica ma sportowy charakter i doskonale leży w dłoniach. Znakomicie wyprofilowany fotel kierowcy jest wygodny, ma wiele opcji regulacji i funkcję masażu. Komfort i przyjemność z jazdy uprzyjemni także system nagłośnienia i dobre wyciszenie wnętrza. Ogromne szklane powierzchnie sprawiają, że wnętrze jest doświetlone, a szklany, panoramiczny, otwierany dach potęguje wrażenie jasności i przestronności kokpitu.

Wrażenie robi i-cockpit i tu jest premium. Doskonałej jakości cyfrowe zegary są czytelne i mają mnóstwo ustawień, które łatwo dostosujemy do własnych potrzeb i upodobań. Dopracowana gra-

fika powoduje, że z przyjemnością obserwujemy wskazania i wyświetlane informacje. Centralnie umieszczony ekran dotykowy o przekątnej 10 cali jest wyposażony w ciekawie stylizowane, chromowane „lotnicze” przełączniki, które zapewniają bezpośredni dostęp do najważniejszych funkcji związanych z komfortem: klimatyzacji, radia, nawigacji, ustawień pojazdu, telefonu, mobilnych aplikacji. System nie wymaga wiele czasu by go „rozgryźć”, jego obsługa jest intuicyjna. Poza tym wnętrze jest komfortowe i oferuje sporo przestrzeni kierowcy i pasażerom. W aucie Jest sporo funkcjonalnych i przestronnych schowków np. tunel środkowy to ogromny schowek. Wygodny jest także 520-litrowy bagażnik o regularnych kształtach. Nie da się ukryć - wnętrze robi wrażenie.

Znaczek GT sugeruje, że mamy do dyspozycji mocniejszą i nieco usportowioną wersję pojazdu. Patrząc na tego dużego, masywnego SUV-a nie spodziewałam się szczególnych osiągnięć, a tymczasem samochód miło mnie rozczarował. Pod maską pracował silnik benzynowy o pojemności 1,6 l i mocy 180 KM. Prędkość maksymalna 206 km/h, przyspieszenie do „setki” 8,9 sekund.

Podczas jazdy Peugeotem 3008 GT, po naciśnięciu pedału gazu, samochód dynamicznie rusza, bez problemu przyspiesza i całkiem sprawnie radzi sobie na drodze. Naprawdę dostarcza wielu miłych wrażeń, zwłaszcza gdy korzystamy z łopatek zmiany biegów przy kierownicy. Aby spotęgować sportowe wrażenia wystarczy włączyć przycisk Sport i auto zmienia swój charakter i charakterystykę. Nieco inaczej pracuje układ kierowniczy i zawieszenie.

Z silnikiem współpracuje 8-biegowa, automatyczna przekładnia EAT8 z dodatkowymi manetkami zmiany biegów na kolumnie kierownicy i sterowaniem elektrycznym. Zapewnia szybką i płynną zmianę biegów dzięki technologii Quickshift. Takie rozwiązanie zmniejsza zużycie paliwa oraz zwiększa komfort i przyjemność jazdy.

Nasz testowy Peugeot, jeździł po autostradach, drogach ekspresowych, a także szutrowych. Wszę- ➔➔



dzie i w każdych warunkach dawał poczucie bezpieczeństwa, płynnie i precyzyjnie pokonywał kilometry, wbrew obiegowym opiniom o francu-

stronność i praktyczne rozwiązania oraz bogate wyposażenie to atuty tego samochodu. Powyższe cechy wielu potencjalnym użytkownikom wystar-



skich samochodach zawieszenie było odpowiednio twarde. Poza tym, jak na tak dynamiczny silnik i spore gabaryty, spalanie można uznać za optymalne: średnio w trasie około 7l na 100km. Samochód został wyposażony w najnowszą generację systemów wspomagających kierowcę i zwiększających komfort i bezpieczeństwo. Rozpoznawania znaków drogowych, monitorowanie pasa ruchu, monitorowanie martwego pola, Drive Assist Plus Pack, tempomat adaptacyjny z funkcją Stop & Go, asystent parkowania, to tylko niewielka część z tych systemów.

Peugeot 3008 przekonał mnie wyglądem, nowoczesnym wnętrzem i funkcjonalnością. Podwyższone zawieszenie, prze-

stronność i praktyczne rozwiązania oraz bogate wyposażenie to atuty tego samochodu. Powyższe cechy wielu potencjalnym użytkownikom wystarczą, a tymczasem Peugeot 3008 GT to także dynamiczny silnik, doskonałe osiągi i wiele przyjemności z jazdy. Mój testowy samochód to topowa odmiana GT Pack, która oprócz 180-konnego silnika benzynowego połączonego z 8-biegowym automatem oferuje wyjątkowo bogate wyposażenie. W wyposażeniu standardowym właściwie niczego nie brakuje. Egzemplarz, który testowałam z pełnym wyposażeniem został wyceniony na prawie 200 tys zł. Ale to najdroższy wariant tego francuskiego SUV-a. Aby docenić i polubić Peugeota 3008 trzeba wybrać się nim na przejażdżkę - zapewniam, że warto przeżyć taką motoryzacyjną przygodę. ■

Z komfortem na Ty

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Kiedy człowiek czasem chce się oderwać od codzienności, szuka różnych rozrywek, czasem gdzieś wyjeżdża, robi rzeczy, których dotychczas nigdy nie robił, szuka nowych doznań.

Audi Q7 nie był dla mnie zupełnie nowym doświadczeniem, ale niewątpliwie, jazda tym samochodem pozwala się oderwać od rzeczywistości zwłaszcza, gdy na co dzień człowiek porusza się innymi autami.



Audi Q7 50 TDI quattro S Line

Pierwsza generacja Q7 pojawiła się jesienią 2005 r. na salonie frankfurckim. Od razu spotkała się z dużym zainteresowaniem. Wówczas, można rzec, rozkręcała się moda na pojazdy SUV. A tu jeszcze jedna z ulubionych niemieckich marek premium pokazuje

taki pojazd w wersji lux. Ten model od początku był wyposażony bardzo luksusowo. Przez wiele lat pełnił też rolę flagowego SUV-a Audi, które w tym segmencie przedstawiało kolejne, mniejsze modele. Dopiero pojawienie się Q8 zachwiało jego pozycją. Choć dla wielu to właśnie Q7 nadal jest tym →→



„mocarzem”, który dumnie porusza się po drogach, budząc respekt wielu innych użytkowników dróg. Zalety tego modelu doceniają m.in. jeden spośród najlepszych polskich, znany też na całym świecie, śpiewak operowy, a także, równie popularny w swojej dyscyplinie, nasz lekkoatleta rzucający bardzo daleko młotem.

Audi. Po bokach zderzaka, obowiązkowe od jakiegoś czasu, duże wloty powietrza. Mamy takie „trendy”, gdy jeden z producentów coś zacznie i zaraz wszyscy zaczynają go „małpować”. To celowe określenie, przyznaję – sarkastyczne. Ale pamiętamy, gdy marki miały swoje charakterystyczne cechy, swoją linię i nie baczyły na innych. Obecnie →→

Face lifting

Wiosną 2015 r. na drogi wyjechała druga generacja modelu Q7. Podstawowym założeniem projektantów było to, aby ten model jeszcze bardziej dostojnie prezentował się na drodze. Kolejne, aczkolwiek drobne poprawki wprowadzono w 2019 r. Te zmiany były po części wymuszone ogólną linią marki Audi, która zmienia swoje detale w całej gamie. Stąd m.in. inny grill z przodu, aby się nie odróżniać w szeregu





Co bardzo się podoba, to wykorzystywanie możliwości nowych typów oświetlenia. Zwłaszcza tylne lampy są w wielu modelach znakomitą wizytówką. Tak też jest w nowym Q7. Dla mnie jeden z najpiękniejszych detali w tym aucie. Z przodu aż takich wielkich możliwości nie ma, a to ze względu na funkcję, jaką przede wszystkim peł- →→

mamy takie „pseudokierunki”, gdy lampy, zderzaki lub wiele innych detali, jest natychmiast kopiowanych w przemyślny sposób przez innych. Były kanciaste kształty, potem obłe, teraz nieco „kosmiczne”, rozpoczęte przez Japończyków. Na szczęście Q7 przynajmniej w tym elemencie pozostało na swoim.





wraz z niskoprofilowymi oponami 285/35 R 22, „usztyniały” trochę, gdy miałem gdziekolwiek zaparkować przy krawężniku lub na taki wjechać. To jest przeżycie dla testującego – felgi za jakieś 20 tys. zł. O cenach jeszcze będzie...

W salonie

Ci, którzy już znają dobrze Audi wiedzą, że o wnętrzu można by pisać dużo i rozplątać się w zachwytach. Materiały i ich wykończenie są na bardzo wysokim poziomie. To jest standard w tej klasie. Tu wszystko musi „ociekać” luksusem.

nią te lampy. Ale przednie reflektory HD Matrix LED ze światłami laserowymi również robią wrażenie i znakomicie spełniają swoją rolę po zmroku. Są to inteligentne lampy, dopasowujące strumień świetlny do warunków na drodze.

Pakiet S-Line ma nadać Q7 charakter sportowy, a jednocześnie zachować jego dostojny charakter. Duże wrażenie robią 22-calowe obręcze ze stopu metali lekkich Audi Sport. Dodam od razu, że mnie

Płacący duże pieniądze za ten samochód, nie tylko pragnie się dobrze prezentować na drodze, ale także komfortowo się na niej czuć. Obecnie już wszystko jest cyfrowe, elektroniczne, sterowane z poziomu ekranów dotykowych. Żeby one jeszcze miały taki system samoczyszczenia... Bo ślady palców zostają. Ale może kiedyś i to wymyślą. Opisywanie wszystkich funkcji zajęłoby pewnie pół numeru. Co utkwiiło w pamięci, to szybkie wyszukiwanie w nawigacji, która działa online. Wystarczy →→





wpisać nazwę w „okienku”, kliknąć odpowiednią pozycję i można od razu wybrać opcję „nawiguj”. Wcześniej szukało się w komputerze, tablecie, smartfonie, potem sprawdzało adres i wpisywało go do nawigacji. Teraz korty, sklep, restauracja, teatr kino itd. znalezione, od razu automatycznie trafiają do nawigowania. Jest oczywiście informacja o drodze, którą jedziemy, prognoza pogody itd.

Wygląd środkowej konsoli robi duże wrażenie. Przede wszystkim jest ona zintegrowana z zabu-

downą i nie wystaje nam jakiś „pseudotablet”, który nie dość, że fatalnie wygląda, to jeszcze jest trudny do czyszczenia. Choć mając taki samochód, właściciel raczej nie robi tego sam. Chyba, że dla swojej przyjemności. Oczywiście miejsce w fotelu, cały środkowy panel z podpórką na łokieć, wielofunkcyjna kierownica są przyjemne i zapewniają komfort. Naturalnie kabina jest wyciszona,

aby jeszcze bardziej poczuć się odizolowanym od zewnętrznego zgiełku. Prawie nie słychać wysoko-średniego silnika, chyba że naciskamy mocno pedał gazu. Wówczas napęd na wszystkie koła quattro jest w stanie rozpędzić tego olbrzyma w 6,3 sek. do prędkości 100 km/h. Dzięki izolacji akustycznej w drzwiach i szybach bocznych, także opór powietrza i inne dźwięki są mniej lub w ogóle nie słyszane wewnątrz. Te dochodzące jeszcze z zewnątrz odgłosy można „zagłuszyć” znakomitym dźwiękiem systemu Bose Surround Sound 3D z 19 głośnikami. →→



Co ciekawe, przy tych dwóch dużych wyświetlaczach mamy jeszcze tradycyjne, bardzo praktyczne pokrętko „volume” do regulowania głośności. Niestety, w tym gąszczu najnowszej techniki, szukanie stacji w radiu nie było tak proste, jak bym w tej klasie aucie oczekiwał. Do tego wszystkiego można sobie jeszcze zaaplikować tzw. oświetlenie ambiente. Jedni to lubią, inni wręcz nie znoszą.

Oparcia drugiego i opcjonalnego, trzeciego rzędu siedzeń składają się, tworząc płaską podłogę ogromnego bagażnika. To, podobnie jak wysuwany hak holowniczy, także działa dzięki elektrycznym sterownikom. Podawane przez producenta pojemności, to odpowiednio 865 l/2050 l. Pojemność zbiornika paliwa to 85 l, a płynu AdBlue 24 l. Dobry head-up display, pomaga, gdy jedzie się szybciej na trasie, np. krętą drogą. Tak dużym samochodem (dł. 5,06 m; szer-2,21 m) trzeba dobrze manewrować. Pomagają w tym skrętne koła tylne, które również na zakrętach są przydatne. Przy manewrowaniu, także na parkingu oraz przy cofaniu idealne są kamera i widok z góry. Przy tak dużym aucie i tych pięknych felgach Audi Sport, to prawdziwy niezbędnik. Kolejne, bardzo dobre rozwiązanie w tym samochodzie, to domykanie dużych, ciężkich drzwi. Za każ-



dym razem doceniałem ten wynalazek. Nie trzeba trzaskać, albo delikatnie domykać, żeby nie zniszczyć itd., a potem czasem poprawiać. Lekkie przyłożenie do karoserii i drzwi same się domykają. W takich dużych autach powinno się to robić w standardzie. Z tyłu jest bardzo dużo miejsca, niemal 3 m rozstawu osi na to pozwalają.

W drogę

Błogiemu spokojowi podczas jazdy sprzyja też rozwiązanie mild hybrid z Ingolstadt, choć nie to jest jego głównym celem. Wiadomo, że regulacje europejskie wymagają od producentów pojazdów (i nie tylko od nich) ograniczenia emisji CO₂. 48-woltowy, litowo-jonowy akumulator wspomaga znako- ➔➔





metry, 6-cylindrowy, wysokoprężny, 286-konny (210 kW) silnik o pojemności 2 967 cm³ i max. momencie obrotowym 600 Nm. Ta elektryczna jednostka odzyskuje energię podczas hamowania i oddaje ją przy tzw. żeglowaniu oraz działaniu systemu start/stop. Już od prędkości 22 km/h do zatrzymania, silnik spalinowy jest wyłączony. Producent podaje, że dzięki temu rozwiązaniu, oszczędność ON na 100 km może wynieść 0,7 l. Nawet nie licząc na ten niecały litr, możemy podkreślić znakomitą pracę silnika wysokoprężnego w tym samochodzie. W jeździe mieszanej, z niewielkim udziałem autostrady i przewagą dróg poza miastem, uzyskaliśmy średnie spalanie 8,4 l/100 km. Producent podaje 8,9 l/100 km... Używając znanych powszechnie reguł jazdy ekonomicznej, można tak dużym i ciężkim autem, gdzie wszystko jest sterowane elektrycznie, osiągnąć taki rezultat. W tym miejscu należy przypomnieć, że jest to jednostka napędowa spełniająca

wszystkie obecne normy i emitująca mniej CO₂, niż benzynowe silniki, ponieważ diesel ma większą sprawność. Dla zapłonu iskrowego (benzyna) jest to ok. 30-36 %, dla diesla ok. 0,40-0,45. Kto narzeka na diesla? Chyba ten, który nigdy nim nie jeździł i nie poznał jego największych zalet... →→





Można próbować jechać tym autem częściowo autonomicznie. Rozpoznaje znaki drogowe i zwalnia wg ich wskazań, utrzymuje pas ruchu, choć trochę „nerwowo”. Osobiście nie polecam korzystania z tej możliwości. Mamy oczywiście do wyboru tryby jazdy, od normalnego przez sport, po individual. Ustawiamy zawieszenie, pracę kierownicy i inne parametry. Jednak w każdym z tych trybów kierowca świetnie się czuje, a opisany wyżej komfort, wręcz zachęca do dalekich podróży. Jak wspomniano wyżej, samochód ma wiele dostępnych systemów poprawiających bezpieczeństwo na drodze, w tym m.in. asystenta jazdy nocnej.

Ale uwierzcie, że gdy z tego hipernowoczesnego, napakowanego elektroniką i wszelakimi systemami, ułatwieniami itd. ogromnego samochodu, człowiek przesiada się do zwykłego auta, gdzie tylko szyby i lusterka są elektryczne, wszystko ustawia się mechanicznie, nie ma fabrycznej nawigacji a radio czasem „traci” lokalną stację, odczuwa sentyment do dawno minionej młodości i czuje, że jeszcze jest do czegoś w tym aucie potrzebny. To pocieszenie dla tych, którzy pewnie nigdy sobie takiego pojazdu nie kupią. Bowiem na dołączonej do testowego egzemplarza, długiej liście wyposażenia, mieliśmy również informację, że cena modelu bazowego wynosi

330 500 zł, zaś cena modelu testowego brutto: 603 890 zł, czyli prawie dwukrotnie więcej. Na „otarcie łez” w Audi Perfect Lease miesięczna rata dla biznesu zaczyna się od 2 530 zł netto, zaś dla odbiorcy indywidualnego od 3 111 zł brutto. opłata wstępna 5 % wartości pojazdu. Kto „choruje” na Q7, może poszukać szczegółów. Na naszych ulicach widać coraz więcej egzemplarzy tego modelu, więc pewnie także na rynku wtórnym ceny będą z każdym rokiem spadały, gdy podaż wzrośnie. ■



Używany bez rozczarowań

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Trudno sobie wyobrazić załatwianie codziennych spraw, dojazdów do pracy, do lekarza, odwożenie dzieciaków do szkoły czy przedszkola, zakupy, wyjazdy weekendowe i wakacyjne bez samochodu. Samochód bywa też świadectwem prestiżu, pozycji zawodowej lub upodobań posiadacza. Ale żeby auto mieć, trzeba je kupić.



Na rynku samochodowym rządzi klient. Samochodów jest mnóstwo, zarówno nowych, jak i używanych, więc ktoś zdecydowany na zakup auta witany jest z otwartymi ramionami. A jednak kupno samochodu wcale nie jest łatwe i nie zawsze przyjemne. Dobrego samochodu. Z nowymi autami większych problemów nie ma – idziemy do salonu

osobiście lub on line, wybieramy model, dogadujemy szczegóły i gotowe. Po jakimś czasie odbieramy auto nowe, bez ukrytych wad i na gwarancji. Jeśli wybór samochodu był właściwy, to tylko tankować i jeździć. Z samochodami używanymi sprawa ma się nieco inaczej. I to całkiem spore nieco.

Liczba transakcji kupna aut używanych jest dwu, a może i trzykrotnie większa, od liczby sprzeda- ➔➔

wanych aut nowych. Nie zawsze są to transakcje satysfakcjonujące nabywcę. Jak unikać niespodzianek i kupić używane auto tak, aby nie przepłacić, uniknąć rozczarowania? Nieraz okazuje się, że co prawda wygląda świetnie, ale jest tykającą bombą? Zawodowi sprzedawcy opanowali sztukę przygotowywania samochodu tak, aby przy najmniejszych kosztach robił korzystne wrażenie pięknego i w pełni sprawnego. Potem okazuje się, że trzeba ponieść całkiem spore koszty obsługi serwisowej, a niekiedy i poważniejszych napraw. Są też i tacy, którzy przed wystawieniem auta wykonują kompletny przegląd techniczny i usuwają wszelkie niedomagania. W takim przypadku określenie w ofercie – „auto gotowe do jazdy bez kosztów”, ma pełne uzasadnienie. Jak kupować używany samochód? W kolejnych publikacjach będziemy szukali odpowiedzi na szereg pytań, które należy zadać.

Pierwsze pytanie, jakie należy sobie zadać brzmi: Do czego jest potrzebny samochód? Ma być duży, czy niekoniecznie? Diesel, benzyna czy może hybryda? Sprowadzony czy z polskiego salonu? Szukamy w komi-sach, na giełdzie, w internecie? A może na aukcji? Od właściciela, pośrednika czy może poleasingowy?

Jakie koszty dodatkowe trzeba ponieść? Gwarancja, rękojmia a odpowiedzialność stron transakcji.

Media z upodobaniem donoszą o przedziwnych i nieuczciwych praktykach niektórych sprzedawców samochodów. Fałszowanie wskazań licznika kilometrów, po wprowadzeniu 2019 roku zmian w kodeksie karnym, jest zagrożone karą od 3 miesięcy do 5 lat więzienia. Proceder ten jest więc praktyką coraz rzadszą. Ale maskowanie najróżniejszych wad, zapewnianie o bezwypadkowej historii czy idealnym stanie technicznym wyeksploatowanego auta wcale nie jest rzadkie. Prawda jest taka, że większość przedsiębiorców zawodowo zajmujących się obrotem autami używanymi dba o zarobek, ale też o przyzwoity poziom usług. Warto sprzedawcy zaufać, ale należy też dokładnie skontrolować stan techniczny i prawny samochodu.

Jest teoria, która mówi, że przynajmniej raz w życiu trzeba sobie kupić samochód, na który człowiek nie stać. Może i brzmi nieźle, ale w praktyce to się nie sprawdza. Dlatego w kolejnych wydaniach będziemy wracali do tematu kupna, ale i sprzedaży używanego samochodu. ■



Pierwsza elektryczna

TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Niedawno, pisząc o tegorocznych planach głównych graczy naszego rynku pojazdów ciężarowych, cytowaliśmy m.in. zapowiedź francuskiego koncernu o wprowadzaniu do eksploatacji, także w Polsce, większych pojazdów elektrycznych. I tak się właśnie stało...



Renault Trucks D-Wide 26 Z.E.

Polski oddział Renault Trucks zarejestrował pierwszą, elektryczną, ciężką śmieciarkę w naszym kraju. Z dumą podkreślają, że to nie jest prototyp, ale normalny pojazd komunalny, zarejestrowany w CEPiK jako duża, elektryczna śmieciarka z nr 1.

Mieliśmy okazję uczestniczyć w prezentacji tego pojazdu, a następnie, się nim przejechać.

Zacznijmy od rozszyfrowania końcowej części nazwy. 26 oznacza 26 ton DMC (dopuszczalnej masy całkowitej), choć europejskie przepisy pozwalają →→



rejestrwać taki pojazd do 27 ton. Skrót Z.E. od razu pewnie wszystkim znawcom motoryzacji kojarzy się z „zero emission”. Ale to nie jest prawda, jak nieprawdziwe jest określenie „samochód bezemisyjny”, bowiem takiego jeszcze nie wymyślono. W polskim oddziale tłumaczą to jako „zasilany elektrycznie”.

Napęd

Pojazd napędzają dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 370 kW i maks. momencie obrotowym 850 Nm. Moc ciągła, to 260 kW. Mamy tutaj dwa układy elektryczne. Typowy dla samochodów ciężkich 24 V oraz napędowy 600 V. Drugi służy oczywiście do napędzania ciężarówki i przystawki mocy. Ten model Renault może być zabudowany kontenerem do lokalnej dystrybucji lub śmieciarką. W tym przypadku mieliśmy urządzenie do zbiórki odpadów marki Terberg Matec. Wszystkie urządzenia w pojeździe są napędzane prądem z jednego lub drugiego obwodu. Silniki umieszczono w ramie, a nie jak to zwykle w ciężarówkach, pod kabiną pasażerską.

Zasilanie

Producent oferuje do wyboru akumulatory o pojemności 200 lub 265 kWh. Zastosowano nowoczesne ogniwa marki Samsung, które można

ładować w dowolnym czasie, bez wpływu na ich jakość i trwałość. Bardzo ważny parametr w tym samochodzie, to zakres pracy akumulatorów, który zawiera się w przedziale -10° do $+40^{\circ}$ C. Średnia temp. pracy, to 25° C. Co to oznacza? Że gdy jest bardzo ciepło, akumulatory są chłodzone i odwrotnie, gdy jest zimno, układ będzie je podgrzewał. Odbywa się to automatycznie i czuwa nad tym termostat. Stąd też zalecenie producenta, aby, jeśli to możliwe, nawet na postoju i z naładowanymi do pełna akumulatorami, pojazd był podłączony do źródła zasilania. Wówczas utrzymanie właściwej temperatury akumulatorów nie obniża ich stopnia naładowania, a tym samym zasięgu, gdy rozpoczniemy jazdę. Jeśli nie mamy takiej możliwości, wtedy np. po mroźnej nocy, część energii zostanie zużyta i tym samym zmniejszy zasięg.

Producent gwarantuje 10 lat pracy akumulatorów. Po tym czasie, powinny jeszcze mieć co najmniej 80 % nominalnej pojemności. Jednak dekada, to maksymalny czas ich pracy, po którym należy je wymienić.

Ładowanie akumulatorów

Śmieciarka jest pojazdem stricte roboczym, więc nie można go ładować ze zwykłego gniazdka 230 V. →→

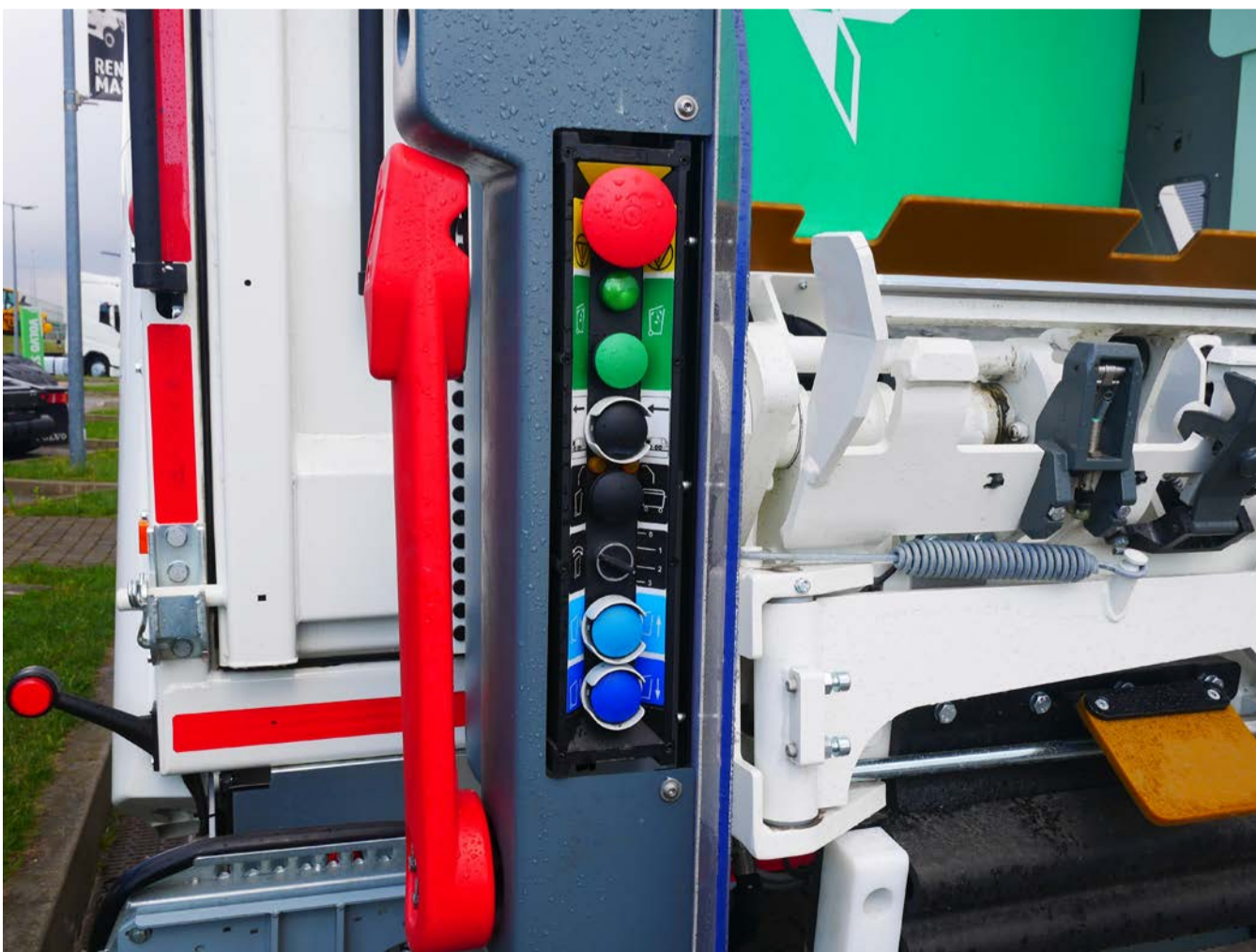


nione wewnętrznie do tego poziomu. Oczywiście należy pamiętać o środkach ostrożności i zastosowaniu odpowiednich kabli. Nigdy nie stosuje się przedłużaczy. Dla ładowania prądem zmiennym czas wynosi od 8 do 12 godzin. Prądem stałym naładujemy je w 2 godziny. Są to dane producenta dla baterii 49 kWh. Ładowanie zawsze zaczynamy od podłączenia do źródła, później pojazd. Po zakończeniu odwracamy procedurę. Samochód jest wyposażony w przycisk zatrzymujący ładowanie na wypadek, gdyby zaszła taka konieczność.

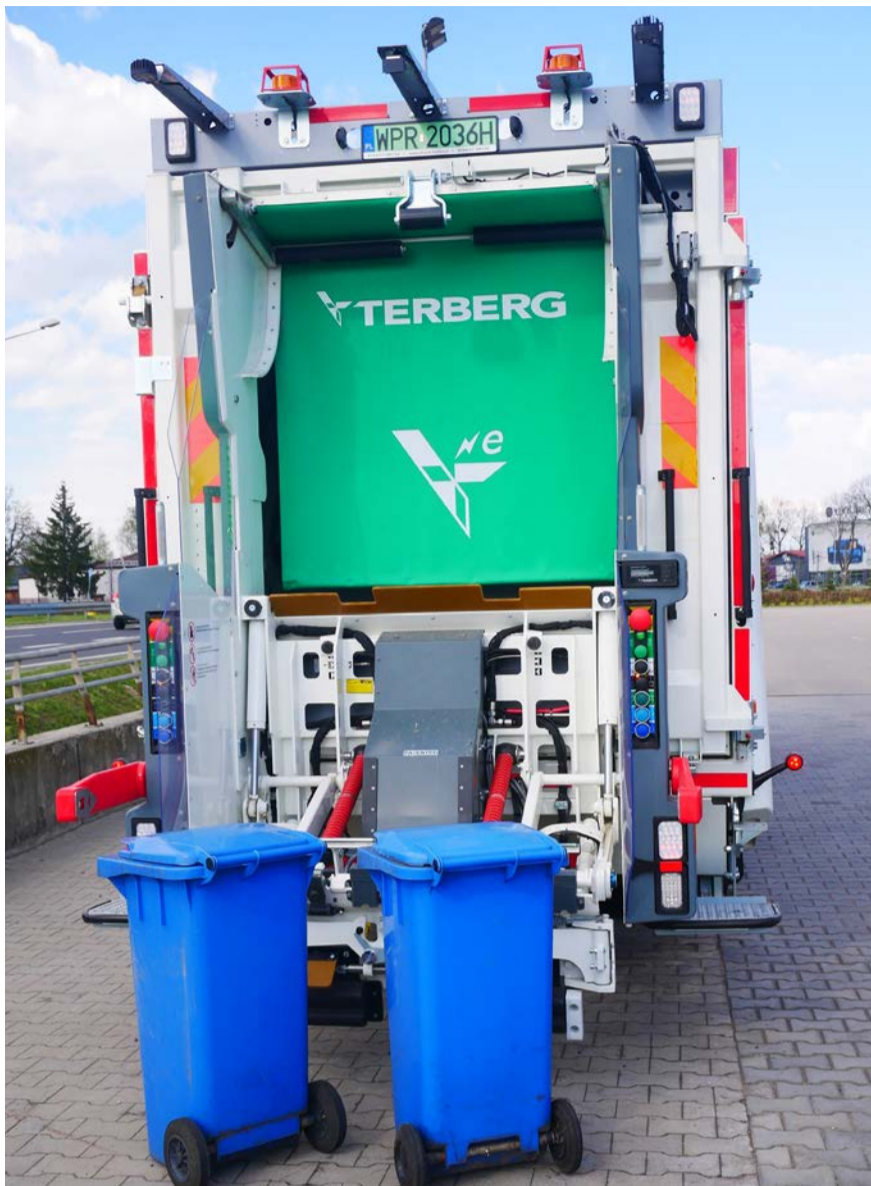
Podstawową metodą jest ładowanie prądem zmiennym AC przy pomocy ładowarki „wallbox” o mocy 22 kW. Najlepszy efekt daje zasilenie prądem stałym DC 600 V o mocy do 150 kW. Akumulatory są chro-

Jak w ciężarówce, ale inaczej

We wnętrzu jest podobnie, jak w normalnej ciężarówce. Tylko kilka szczegółów odróżnia napęd elektryczny. Wizualnie, niebieska linia wokół deski



rozdzielczej i na kierownicy. Druga różnica, to tablica zegarów, gdzie nie znajdziemy obrotomierza, lecz amperomierz. Duży wskaźnik poboru mocy i jej przepływu ma: pole białe – zwykła jazda ekonomiczna, pole czerwone – wysoki pobór mocy oraz najbardziej pożądanym, zakres niebieski – jedziemy ekonomicznie z odzyskaniem energii i doładowaniem akumulatorów. Kierowca ma też wskaźnik wydajności eco, który informuje go, czy jego styl jazdy sprzyja oszczędzaniu energii. →→



R i N są znane większości użytkowników pojazdów: jazda w przód, w tył i luz. Jak w typowym „automacie”, przy uruchomieniu musi być zaciągnięty hamulec ręczny. Trudno tu opisywać jazdę ciężarówką po drodze. Najbardziej ekonomiczna prędkość w trasie zawiera się między 70 a 80 km/h. Podczas takiej monotonnej jazdy na trasie nie odzyskujemy energii. Inaczej w mieście, gdzie często hamujemy. Na wyróżnienie zasługują dwa elementy: bardzo dobre wspomaganie kierownicy i kierowana oś tylna. Dzięki nim, manewrowanie tym dużym pojazdem jest dużo łatwiejsze. Maleje promień zwracania. Jest też bardzo przydatna kamera z tyłu, dzięki której kierowca widzi także pracę pozostałych pracowników obsługi śmieciarki.

Pojazd ma dwa biegi. Drugi włącza się automatycznie przy prędkości 30 km/h. Aby znów powrócić do pierwszego przełożenia, należy pojazd całkowicie zatrzymać. Użytkownicy „maluchów” (Fiat 126 p) pamiętaj, że pierwszy bieg nie był zsynchronizowany...

Stan naładowania baterii jest pokazywany dwójako: analogowo, jako stan naładowania SOC (State of charge) oraz cyfrowo: procentowy poziom naładowania baterii i szacowany zasięg w kilometrach. Uwzględnia on także energię pobieraną przez przystawkę mocy. Przy poziomie 15 %, a następnie 5 % kierowca otrzymuje dźwiękowe i wzrokowe ostrzeżenia o małym zasięgu. Przy 2 % automatycznie zostaje dodatkowo ograniczona moc silnika.

Jazda

Uruchomienie następuje normalnym kluczykiem, a dźwięk silnika zastępuje paląca się kontrolka – gotowy do jazdy. Litery D,

W tym pojeździe możemy w praktyce prawie w ogóle nie używać hamulca... Nie, to nie żart, ani tym bardziej namawianie do jakichkolwiek →→



zabaw czy innych „pseudobohaterskich” prób, jakie można znaleźć w niektórych programach tv lub w internecie. Samochód jest bowiem wyposażony w 5-stopniowy zwalniacz, będący odpowiednikiem retardera w spalinowych ciężarówkach. Jest to znakomite rozwiązanie do ładowania baterii przy hamowaniu, czyli odzyskiwania energii. Ładowanie jest automatycznie odcinane, gdy poziom naładowania akumulatorów (SOC) osiągnie 95 %. Producent zaleca używanie tego rozwiązania jako podstawowego narzędzia hamowania. Oszczędzamy przy okazji klocki i tarcze hamulcowe.

Aby uzyskać ten duży odzysk energii, producent zrezygnował w tym pojeździe z tzw. żeglowania, co zresztą w przypadku śmieciarki nie występowałoby zbyt często. Nie ma więc tzw. wolnego koła, a jest „ostre”, co oznacza, że po zdjęciu nogi z gazu, pojazd zaczyna powoli zwalniać. Jest to efekt podobny do jazdy samochodem z silnikiem wysokoprężnym.

Producent podaje jedynie szacunkowy, typowy zasięg dla tego pojazdu:

Furgon 130 – 150 km

Śmieciarka 60 – 100 km

Wynika to stąd, że oprócz rodzaju samej zabudowy, którą nabywca może sobie sam dobrać, na jazdę wpływa jeszcze wiele innych czynników, które znamy wszyscy z praktyki w naszych samochodach. Renault Trucks podaje, że na podstawie swoich badań wyliczył, że europejski, średni cykl dziennej pracy dużej śmieciarki wynosi ok. 80 km. Przy okazji warto wspomnieć, że już bardzo rzadko zdarza się, aby śmieciarka, jak dawniej, jechała do spalarni lub na wysypisko. Przeważnie zostawia →→



zawartość pojemnika bliżej, gdzie odpady są sortowane (lub kontrolowane, czy dobrze je posortowano) i transportowane dalej większymi pojazdami. To jest bardziej opłacalne. Podczas naszej jazdy na trasie szybkiego ruchu, pustym pojazdem, zużycie prądu wahało się między 85 a 90 kWh/100 km. Podczas pracy i stopniowego zapełniania pojemnika odpadami, wartość ta wzrasta około dwukrotnie. W sumie, podczas normalnej eksploatacji, zużycie nie powinno przekraczać 200 kWh/100 km. Zależy to też jednak od sposobu eksploatacji przez pracowników.

Koszty i serwis

Ceny tego pojazdu nie podano wprost, ponieważ podlega negocjacji. Zresztą w większości będzie pewno nabywany przy pomocy instrumentów finansowych (leasing, wynajem). Nie jest to tania przyjemność. Dla przykładu: dwukomorowa śmieciarka z silnikiem diesla może kosztować 130-140 tys. €, z napędem CNG ok. 220-230 tys. €, zaś w pełni elektryczna w granicach 350-400 tys. €. To tylko przykładowe wyliczenie, aby pokazać rząd war-

tości. Opcji jest bardzo dużo, stąd jedynie szacunkowe wartości. Sama zabudowa śmieciarki w prezentowanym tu pojeździe kosztowała ok. 100 tys. €. Dobierając do tego pojazdu kontrakt serwisowy, nabywca może liczyć na miesięczny koszt niższy o 30 do nawet 50% w stosunku do napędu wysokoprężnego. Przegląd odbywa się raz do roku. Jak zapewnia Renault Trucks Polska, wszystkie serwisy są już przygotowane do obsługi tych pojazdów i dysponują odpowiednimi urządzeniami i oprogramowaniem.

Przyszłość

Tego typu pojazdy są już normalnie eksploatowane m.in. we francuskim Lyonie, gdzie zresztą jest zlokalizowana jedna z fabryk koncernu. Warto w tym miejscu przypomnieć, że w Polsce od 1 stycznia 2022 r. 10 % floty, a od 2025 r. już 30 % floty pojazdów musi spełniać wymogi Ustawy o elektromobilności. Dodajmy, że chodzi o podstawowe pojazdy danego przedsiębiorstwa. Nie będzie więc tak, że np. jakiś zakład komunalny kupi trzy małe auta elektryczne i będzie miał sprawę z głowy.

Niektóre kraje zastrzegają jeszcze bardziej tego typu wymogi.

Pojazdy komunalne to idealne miejsce dla elektromobilności. Wiadomo, że dalekobieżny transport drogowy jeszcze długo będzie opłacalny tylko z silnikami wysokoprężnymi i wszelkie bajki o jego elektryfikacji zostawmy na boku. Ciche, zwrotne, nie emitujące CO₂ śmieciarki, polewaczki i inne pojazdy komunalne – jesteśmy na tak. Drogie? Jak autobusy elektryczne, których coraz więcej w naszych miastach. Ale 10 lat gwarancji na akumulatory w tym przypadku, zabezpiecza długi okres eksploatacji pojazdu. Producent liczy na zainteresowanie, na początku szczególnie dużych aglomeracji, w pełni elektrycznymi śmieciarkami. ■



Półtora biliona

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: WYPRAWA4X4.PL



Na tyle właśnie ocenia się oszczędności Polaków po okresie pandemii. I wcale nie są to jakieś zyski z inwestycji. Po prostu tyle nie wydaliśmy z braku okazji do... wydawania. Bo nie na wakacje, jedzenie w knajpach czy innego rodzaju rozrywki.

Motoryzacja ma w tym względzie spory udział, jak się okazuje. A dowiaduję się tego z przeróżnych swoich źródeł. Na przykład ogromnym wzięciem cieszą się nowoczesne kampery i przyczepy a wiedzieć trzeba, że nawet nieskomplikowana „niewiadówka” to wydatek dziesiątek tysięcy. Oczywiście, nie w przypadku następczyni N126 (po co to produkują, naprawdę zachodzę w głowę), ale nowoczesna skorupka z ledowym oświetleniem, pilotami do wszystkiego i łazienką. Jeśli chodzi o samojezdne domki holenderskie, wypada z przodu ceny przyczepy postawić liczbę od 1 do 3 albo nawet cztery a uzyskamy coś co pomoże nam poczuć się wszędzie jak w domu.

Nie było dostępu do hoteli? Ludzie sobie to zorganizowali. W głuszy powstały mocno zindywidualizowane obszary do biwakowania. Z zastrzeżeniem zwiększenia odległości pomiędzy stanowiskami. Teraz nie wychylisz się żeby od sąsiada pożyczyć sól. Ba, nie wiem czy w ogóle kontakty tej natury są aktualnie dozwolone. Jeśli nie przez aktualnie obowiązujące przepisy to w każdym razie przez etykietę. Zmieniło się wiele i dzisiaj w kolejce do sklepu stoi się za kimś tak, jakby owa osoba nie myła się od dwóch tygodni. Zresztą za nami następny również

czai się nerwowo w podobnej odległości.

Kto nie ma ochoty na kemping, ten wybiera skomplikowaną zabudowę swojej terenówki. Zakup takowej nie jest może trudny, w większości należy po prostu wybrać modeli pikapa, który najbardziej nam się podoba. Wszak nie będziemy tego topić w błocie, bo po zabawie na bezdrożach mamy w nim skorzystać z udogodnień kuchennych, a na koniec zasnąć. Natomiast musi się to prezentować mocno, żeby ktoś z sąsiadów nie pomyślał, że urządzamy parady możliwości portfela, a noc spędzimy i tak w hotelu. Bo nie spędzimy, w końcu do niedawna było to zakazane. Co innego teraz, ale to już zmartwienie tych, co takie pojazdy kupili i zabudowali.

Inna sprawa, że nie każdy lubi nocowania w wyduszcze z plastiku lub pod namiotem, a nawis finansowy trzeba jakoś zagospodarować. W czasach kiedy jeżdżenie zwykłym samochodem było jeszcze modne, wydawało się pieniądze w salonie samochodowym. Człowiek udawał się tam znęcony nową lampą nowego modelu, czasami osiągamy silnika lub tylko oszczędnością pracy całego urzędnika. Nierzadko do wizyty w salonie samochodowym wystarczyła też atrakcyjnie prezentująca →→

się cena. Te czasy minęły, a dzisiaj nabywcy szukają alternatywy. Taką na pewno jest zakup tzw. smaków dzieciństwa.

„Za dzieciaka” wszyscy mieliśmy jakieś samochodowe zajawki. A to sąsiad coś przywiózł z Zachodu, inny kupił na talon. Nie brakowało inspiracji i kolorów. Badania wskazują, że pierwsze zakupy samochodowych klasyków odbywają na tej właśnie zasadzie. Realizujemy marzenia z czasów kiedy tylko przyklejaliśmy nosy do szyby. Z realizacją takich marzeń różnie bywa. Jedne cieszą, inne rozczarowują. Taki pierwszy zakup może nas na zawsze wyleczyć ze wspomnień i zabawy nimi albo wręcz pogłębić stan zadurzenia i poprowadzić do kolejnych zakupów, a nawet budowy kolekcji. Z wymianą jednych sztuk na inne, w miarę jak marzenia podlegają weryfikacji.

Ocenia się, że każdy z tych motoryzacyjnych kierunków zakupowych (zamiast urlopowych) to wspaniałe zawór upustowy dla wspomnianego półtora biliona, z którym nie bardzo było wiadomo co zro-

bić. W końcu nie da się w nieskończoność zmieniać domów czy kupować ziemi na Mazurach. I dobrze, te ruchy sprawiają, że jedni zyskują nowe hobby a inni zarabiają aby kupować kolejne klasyki czy wymyślać sposoby na zbudowanie jeszcze ciekawszej terenówki dla następnych znudzonych siedzeniem przed telewizorem.

A skoro o nich mowa, w pierwszym okresie pandemii wymieniliśmy praktycznie całą elektronikę domową oraz sprzęty AGD. Niektórzy kupili w tym czasie pierwszą zmywarkę, inni kolejną. Półtora roku izolacji pokazało, że nie jesteśmy w żaden sposób na nią przygotowani i spotkanie na Zoomie nie zastąpi nam wieczoru ze znajomymi przy winie ani wypadu w malownicze rejony. Dobrze, że mieliśmy się okazję o tym przekonać i utwierdzić. Wspaniale jeśli ten trudny czas przekuliśmy w nowe zainteresowania, może nawet czytanie książek i czasopism (w tym internetowych).

Jak każda pandemia, ta ostatnia również dowiodła, że w ochronie zdrowia najważniejszą rolę mamy

do odegrania my sami. Tylko ludzie wypoczęci, uśmiechnięci, optymistyczni i ciekawi innych i świata mają szansę w konfrontacji z medialną histerią i propagandą strachu. Dlatego czas najwyższy wstać, otrząść się z kurzu i wreszcie uwolnić nasze półtora biliona. Na cokolwiek je przeznaczymy, pamiętajmy, że pojazd to jeden z najlepszych towarzyszy człowieka. Zarówno w drodze, na bezdrożach, jak i podczas eleganckich prezentacji w pałacowych ogrodach. ■



Widowisko na torze

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI



Planowana na koniec kwietnia pierwsza runda mistrzostwa Polski w rallycrossie odbyła się w połowie maja. To nie jedyna dyscyplina sportu samochodowego z przekładanymi lub odwołanymi zawodami. Tydzień później ruszają wyścigi górskie, a na koniec pierwszej dekady czerwca wyścigi w Poznaniu. 15 i 16 maja ponad setka zawodników i całkiem liczna grupa kibiców emocjonowała się rywalizacją.

Nie dla wszystkich zawody były szczęśliwe. To oczywiste, zwycięzca może być tylko jeden, drugi, to pierwszy przegrany. W rallycrossie, w każdej z ośmiu klas, wygrywa ten kierowca, który w kolejnych biegach kwalifikacyjnych, półfinałach i finale popełni najmniej błędów. A wcześniej ekipa mechaników należycie przygotowuje samochód do startu. Wystarczy niewielki – pozornie – błąd, aby wspólny wysiłek zniweczyć. Ale bywa

i tak, że szybko podjęta decyzja pozwala wygrać z mocniejszymi konkurentami. W najliczniejszej grupie rywalizowali kierowcy samochodów z napędem na tylną oś. Specyfika napędu, niemała moc i wielka ambicja zawodników sprawiały, że każdy bieg klasy RWD Cup był interesujący; zawsze była to widowiskowa rywalizacja sportowa. Zwłaszcza w niedzielę w półfinałach i finałach, kiedy zmienna aura mocno zmieniała przyczepność toru. →→



Emocji nie brakowało w stawce Fiatów - SC Cup. Do walki stanęło 37 kierowców. W miarę wyrównana rywalizacja o jedno z sześciu miejsc startowych w biegu finałowym toczyła się wśród najszybciej pokonujących tor dziesięciu kierowców. Pozosta-

łym może zabrakło szczęścia, może umiejętności, na pewno nie determinacji, woli walki i ambicji.

Jak wspominałem, w niedzielę pogoda przyniosła nieoczekiwaną zmianę przyczepności, ina- ➔➔





czej mówiąc padało. Kiedy przed startem do drugiego półfinału klasy SuperNacjonal kierowcy stali na polach przedstartowych zaczął padać deszcz. Nie bardzo było wiadomo czy przestanie, czy raczej zmieni się w ulewę. Do stanowisk serwisowych każdy miał 100 – 200 metrów, nie było zatem szans na zjazd na zmianę opon i powrót bez →→







spóźnienia na start. Szybką decyzję podjął Piotr Tyszkiewicz, wielce utytułowany zawodnik i bardzo ceniony kolega, dziś wspierający syna w startach. Zdecydował, aby mechanicy przydźwigali koła z oponami deszczowymi i w ostatniej chwili założyli je do samochodu Łukasza Tyszkiewicza. Efekt był taki, że Łukasz jako jedyny w stawce jechał na deszczówkach i wygrał bieg z kolosalną przewagą nad kolejnym kierowcą. W wyścigach i rallycrossie nagła zmiana warunków pogodowych oznacza

decyzję sędziowską „wet race”, która wiąże się z opóźnieniem startu i umożliwieniu zawodnikom doboru opon. Brak takiej decyzji wypacza rywalizację, ale przede wszystkim powoduje, że wyścig jest niebezpieczny. Czego w tym samym biegu dowiodło uderzenie w samochód Łukasza Zolla. Sprawca tłumaczył, że w tych warunkach po prostu nie widział wyjeżdżającego z Joker Lap rywala, ostatecznie jednak decyzją sędziów Czecha wykluczono. Skutecznie uszkodzone Volvo zostało odwiezione

lawetą do serwisu, a Łukasz Zoll zawody skomentował tak:
– Pomimo problemów podczas Q1 i strasznego pecha podczas półfinałów bardzo się cieszę z rozpoczęcia 25. sezonu startów w mojej karierze. Możliwości sprawdzenia nowego auta podczas bezpośredniej rywalizacji na torze przy gorącym dopingiu kibiców rekompensuje te drobne początkowe niepowodzenia. Sezon dopiero się zaczyna i z pewnością będzie wiele okazji do zdobycia kolejnych punktów.







czyło dziesięciu. Liderem klasyfikacji mistrzostw Polski został Węgier, a to dlatego, iż w czasie zawodów rozgrywano także Mistrzostwa Europy Środkowej (CEZ – Central European Zone). Stąd też w Słomczynie startowali, poza Polakami, kierowcy Czech, Słowacji, Austrii i Węgier. Wszyscy zdobyli punkty zarówno w klasyfikacji Mistrzostw Polski i Mistrzostw CEZ. W kalendarzu CEZ runda w Słomczynie była jedyną rozgrywaną w Polsce i pierwszą z dziewięciu, które zapla-

O pechu, a być może i błędzie, na pewno może mówić Andrzej Kleina. To gość znany od lat ze startów w wyścigach torowych między innymi w plującym ogniem Fordzie Sierra... W rallycrossie startuje Lanią Delta Integrale, która lata świetności ma za sobą. Szykowana do odwołanego w kwietniu startu, na hamowni korbówód z hukiem opuścił miejsce pracy i silnik był do remontu. A to pięćdziesiąty (!) sezon startów Andrzeja Kleiny! Szczęśliwie udało się przygotować samochód do zawodów,. Niestety w biegu kwalifikacyjnym koło wyzwoliło się z trzymających je śrub i było po zawodach. Mało przyjemny początek jubileuszowego sezonu.

W stawce najszybszych i najdroższych samochodów na starcie stanęło jedenastu kierowców. Po defekcie Andrzeja Kleiny o końcowy triumf wal-

nowano na Węgrzech, Słowacji, w Czechach, Austrii i we Włoszech. Mistrzostwa Polski pierwotnie zaplanowano na osiem rund, jednak po odwołaniu zawodów w kwietniu pozostało ich siedem, w tym dwie poza granicami. Najbliższa odbędzie na torze Sosnova w ostatni weekend czerwca. →→



Podium w poszczególnych klasach wywalczyli:

SC Cup

1. Robert KABAT
2. Michał WRZOSEK
3. Bartłomiej MIRECKI

RWD Cup

1. Mariusz SZCZEPAŃSKI
2. Dariusz KRUPA
3. Jarosław FRYDRYCH

SuperNational

1. Roman CASTORAL (CZ)
2. Jakub KOWALCZYK (PL)
3. Łukasz TYSZKIEWICZ (PL)

SN - 1600

1. Michał SKLENAR (CZ)
2. Konrad GRYZ (PL)
3. Łukasz KULESZA (PL)

SN - 2000

1. Robert DĄBROWSKI (PL)
2. Roman CASTORAL (CZ)
3. Jakub KOWALCZYK (PL)

SN + 2000

1. Paweł MELON (PL)
2. GIGI (PL)
3. Tomasz MICHAŁ (CZ)

SuperCars

1. LUIGI (H)

2. Zbigniew STANISZEWSKI (PL)

3. Marcin WICIK (PL)

SuperCars Light

1. Maciej MANEJKOWSKI (PL)
2. Michał PETERLEJTNER (PL)
3. Mateusz LUDWICZAK (PL)

Autocross

W każdej imprezie największe atrakcje organizator serwuje na koniec. Tak też jest w sporcie samochodowym, kierowcy w najszybszych samochodach wyjeżdżają do rywalizacji jako ostatni. W pierwszej rundzie rallycrossowych mistrzostw Polski ostatnim wyścigiem był finał Pucharu CrossCar w autocrossie. Rywalizacji trochę było, ale największą atrakcją stanowiły jednoosobowe pojazdy. Trochę podobne do kartów, trochę do buggy z dużym spoilerem i małymi kółkami, pozwalają rywalizującym kierowcom stworzyć świetny show.

CrossCar

1. Mateusz KOSELSKI
2. Adam PUCIATA
3. Maciej LASKOWSKI
4. Tomasz KIJANOWSKI
5. Adam BOUGSIAA
6. Wojciech MILAN



Naprawiamy reflektory

Współczesne samochody wyposażone są w reflektory wykonane z tworzyw sztucznych. Mają wiele zalet, ta technologia pozwala projektować wymyślne kształty lamp, dla producentów ważniejsze jest jednak to, że od dawnych, metalowo-szklanych są znacznie tańsze w produkcji. Mają jednak poważną wadę. Po kilku latach poliwęglan zastępujący szkło matowieje.



Wygłąda to nieciekawie, ale ważniejsze jest to, że światła coraz mniej skutecznie oświetlają drogę. A to jest niebezpieczne. Można wymienić całą lampę, ale można też skutecznie usunąć wadę. Wykorzystamy Brayt Headlight Restoration Kit.

Aby naprawa była skuteczna poliwęglan zastępujący szkło lampy nie może być uszkodzony. Mechanicznie – wiadomo, pęknięcia dyskwalifikują lampę. Przegrzanie może zdarzyć się (i najczęściej się zdarza), kiedy właściciel wymienia standardowe żarówki na znacznie mocniejsze. Jak wiadomo, żarówki halogenowe generują sporo ciepła, homologowane →→

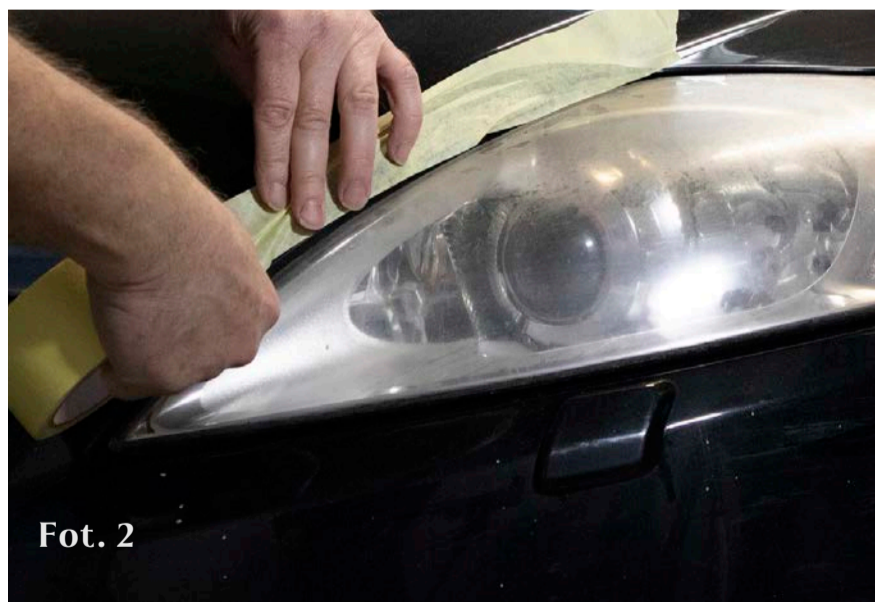
i zgodne ze specyfikacją samochodu (zazwyczaj H7 – 55W) nie czynią szkody. Kiedy powierzchnia reflektora matowieje i światła są coraz słabsze, niektórzy kierowcy zakładają mocniejsze żarówki, (80W, 100W) zamiast usunąć zmatowienie na „szybie” reflektora. Nadtopionych nadmierną temperaturą lamp nie da się naprawić.

Teoretycznie naprawa jest prosta, trzeba usunąć matową warstwę i starannie spolerować powierzchnię reflektora. W praktyce również nie jest to proces przerastający umiejętności lakierników czy autodeailerów, chociaż pewne doświadczenie się przyda.

Po zweryfikowaniu lamp (fot. 1) zaczynamy od zabezpieczenia sąsiadującego z reflektorami lakieru



fot. 1



Fot. 2

taśmą (fot 2). Po odtłuszczeniu powierzchni szlifujemy zniszczoną warstwę papierem od P400, zależnie od twardości fabrycznej warstwy ochronnej. Wygodniej jest używać maszyny szlifierskiej z mniej-

szym padem 80 mm (fot. 3a). Maszyną z większym aplikatorem o średnicy 150 mm trudniej będzie

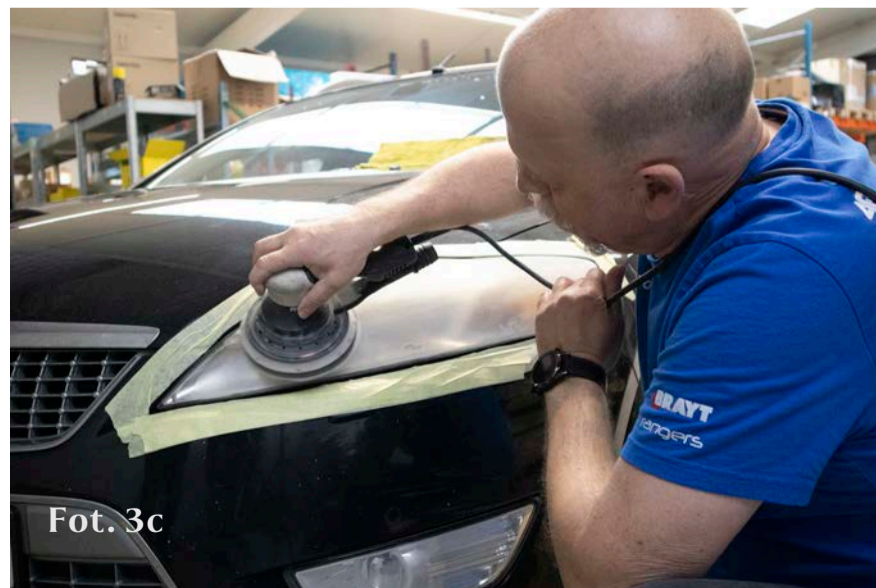


Fot. 3a



Fot. 3b

spolerować krawędzie (fot. 3b). Szlifujemy (fot. 3c) do całkowitego i jednolitego zmatowienia całej powierzchni lampy (fot. 4), po czym nakładamy na pad papier P800. Wyrównujemy powierzchnię stopniowo coraz drobniejszym papierem, kończąc gradacją P2000. →→



Fot. 3c



Fot. 4

Zmieniamy aplikator na futro polerskie, (fot. 5) – na zdjęciu wełna jagnięca Brayt z pastą polerską Brayt T11. lub używamy aplikatora wykonanego



Fot. 5

z gąbki. Polerujemy aż do uzyskania całkowitej przejrzystości lampy (fot. 6). Gotowe?

Niezupełnie. Jeszcze na piękną powierzchnię nakładamy środek zabezpieczający, Brayt T4. Jest to preparat na bazie wody, łatwy w aplikacji zarówno



Fot. 6

maszynowo, jak i ręcznie. Zabezpiecza powierzchnię na około pół roku, jest też filtrem UV. Na koniec jeszcze trzeba przewidzieć około godziny na relaks, kawę i podziwianie efektów – ten czas potrzebny jest, aby Brayt T4 uzyskał twardość pozwalającą na wydanie samochodu klientowi. Cała praca przy dwóch reflektorach nie powinna zająć więcej niż 3 – 4 godziny. Teraz jest gotowe. ■



BRAYT®

NOWOŚĆ!



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



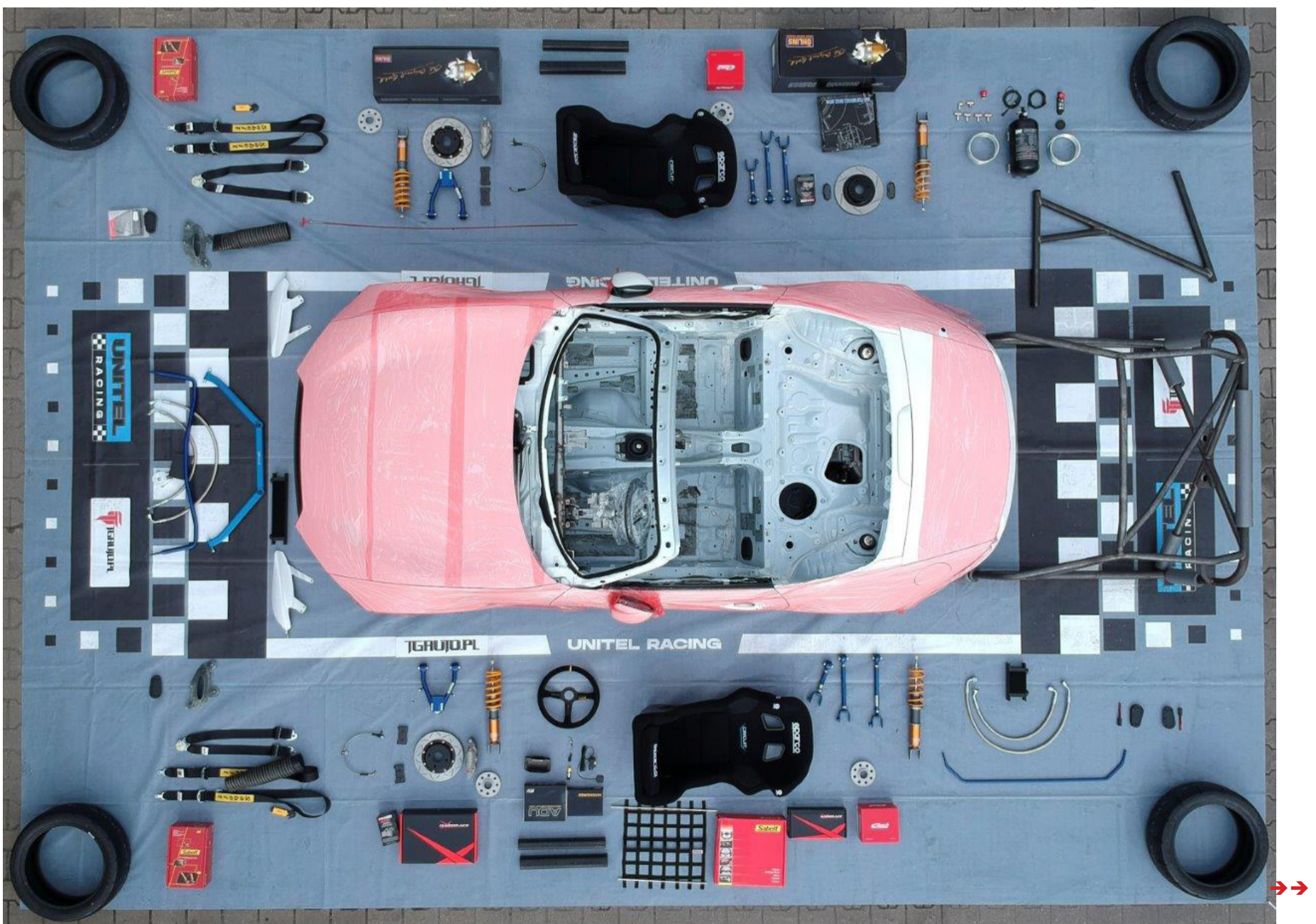
TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Premiera w czerwcu

TEKST: MAZDA MX-5 CUP

W nadchodzący weekend, w dniach 7 – 9 maja na torze w Poznaniu miała się odbyć pierwsza i druga runda tegorocznych Wyścigowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Zaplanowana była także premiera wyczekiwanego przez kibiców nowego pucharu Mazda MX-5 Cup Poland. Termin zawodów został jednak zmieniony przez PZM dwa tygodnie temu wskutek pandemii, więc sezon rozpocznie się w Poznaniu w dniach 11 – 13 czerwca.





Tymczasem w warszawskiej firmie TG Auto dobiegają końca prace przy budowie 10 sztuk samochodów wyścigowych Mazda MX-5. Fabrycznie nowe auta przyplłynęły w lutym i marcu z fabryki w Hiroszynie i natychmiast trafiły w ręce mechaników.

- *Pomysł pucharu narodził się już w 2019 r – wspomina Paweł Skucha, dyrektor pucharu. – Zeszły rok poświęciliśmy na prace projektowe. Samochód miał być stosunkowo tani w budowie i eksploatacji wyścigowej, ale przede wszystkim pomyślany tak, aby dawać jak najwięcej radości z jazdy. Najwięcej uwagi poświęciliśmy bezpieczeństwu, a szczególnie klatce bezpieczeństwa. Mazda jest napędzana niemal seryjnym, 2-litrowym, wolnossącym silnikiem SkyActiv o mocy 200 KM. Dzięki współpracy z partnerami wprowadziliśmy szereg modyfikacji, przede wszystkim w zawieszeniu i układzie jezdnym, aby lepiej przystosować Mazdy do wymagań toru wyścigowego.*

Pierwszy egzemplarz, zbudowany w 2020 roku wyjechał na tor jesienią. Od tamtej pory spędził na torze 12 dni testowych i bezawaryjnie pokonał ponad 2 500 kilometrów. Pozwoliło to inżynierom zebrać wiele cennych danych. Wszyscy kierowcy, którzy testowali Mazdę byli pod wrażeniem jej osiągnięć i znakomitych właściwości jezdnych.

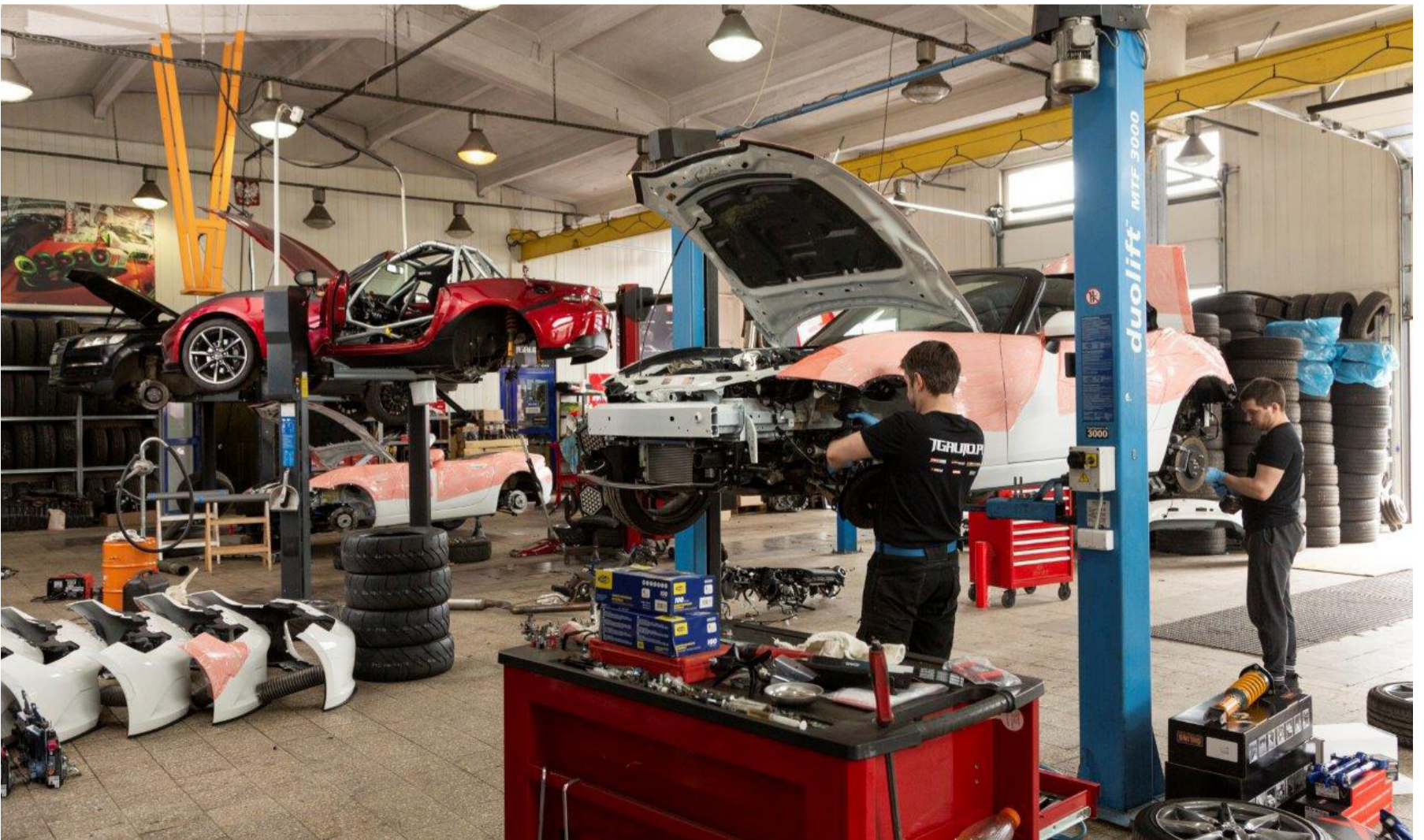
- *Jesteśmy dumni z tego, że wyczynowa Mazda MX-5 jest zaprojektowana i zaadaptowana do sportu całkowicie przez polskich inżynierów i mechaników – kontynuuje Paweł Skucha. - Dzięki wyjątkowo lekkiej konstrukcji, tylnemu napędowi i rozkładowi mas pomiędzy przednią i tylną oś zbliżonemu do 50/50%, Mazda MX-5 jest naturalną, idealną wprost bazą dla samochodu wyścigowego. Jesteśmy przekonani, że nowa seria ożywi krajobraz polskich wyścigów i wniesie powiew świeżości. Już w tym roku chcemy także wystartować naszymi Mazdami nie tylko w mistrzostwach Polski, ale także na torach zagranicznych. Wkrótce będziemy mogli podać więcej →→*



szczegółów. W tej chwili, na miesiąc przed pierwszą rundą WSMP praktycznie wszystkie samochody są już gotowe do startu, a jeden z nich zaliczył na początku maja udaną sesję testową na Torze Poznań.

Puchar pod nazwą Mazda MX-5 Cup Poland

jest organizowany pod patronatem Mazda Motor Poland, a oficjalnymi partnerami są firmy Racing Tyres (dostawca opon Federal), Öhlins (amortyzatory), Hardrace (wahacze), Stoptech (hamulce) oraz Rallyshop (wyposażenie wyczynowe). ■



Dakar 2022

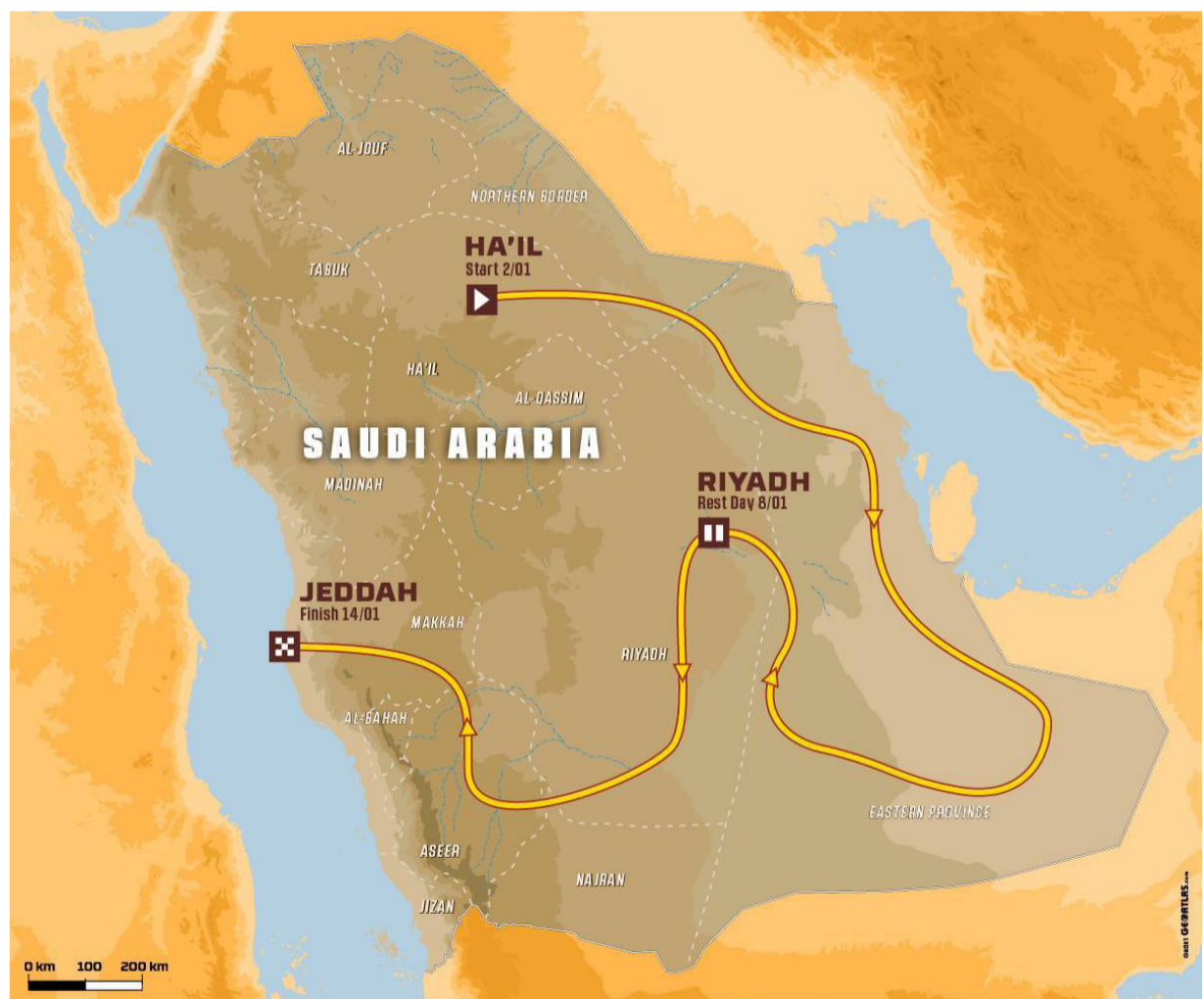
Nowe atrakcje dla uczestników

OPR.: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: ORGANIZATORA

2 stycznia 2022 roku rozpocznie się 44 edycja Rajdu Dakar. Ponownie – już po raz trzeci – trasa dwutygodniowych zawodów wyznaczona została po bezdrożach Arabii Saudyjskiej. Oprócz zupełnie zmienionej trasy, uczestników czeka kilka istotnych zmian regulaminowych.

Start rajdu zaplanowano w Ha'il, dzień przerwy w stolicy kraju Rijadzie, a metę – 14 stycznia - w mieście Dżuddza (Jeddah). Łącznie zawodnicy pokonają 8 tysięcy kilometrów, z których znacznie więcej niż w poprzednich Dakarach wyznaczono po piaskach. Część odcinków specjalnych odbędzie się w regionie Empty Quarter (Pusta Czwartka), czyli południowo-wschodnim, pustynnym rejonie Arabii Saudyjskiej wielkości... Francji.

W najbliższej edycji rajdu ponownie pojawi się kategoria Dakar Classic, czyli pojazdów z lat 80-tych i 90-tych ubiegłego stulecia. Organizator spodziewa się teraz nawet dwukrotnego wzrostu frekwencji w tej kategorii, gdyż dotychczasowa rywalizacja w tej klasie cieszyła się ogromną popularnością widzów i odbiorców mediów społecznościowych. Posta-



nowiono, że regularność nie będzie już jedynym kryterium wyniku. Na fragmentach trasy (łącznie około 20 procent) decydować będzie tylko nawigacja, a nie czas. Punkty karne będą za to przyznawane za każdy nadprogramowo pokonany kilometr.



Z kolei zupełnie nową kategorią będzie T1-E, w której rywalizować będą prototypy samochodów elektrycznych/niskoemisyjnych. Co więcej, przewiduje się, że koniec ery samochodów spalinowych nastąpi już w 2030 roku! Do tego czasu stopniowo będzie ograniczana liczba startujących takimi pojazdami, co będzie uzależniane przede wszystkim od postępu technologicznego w rozwoju napędów alternatywnych. Już teraz wiadomo, że w tej klasie pojawią się samochody – akces do T1-E ogłosiło Audi.

Dyrektor rajdu David Castera postawił przed uczestnikami Dakar 2022 bardzo trudne zadanie. Trasa aż trzech odcinków specjalnych będzie prowadzić wyłącznie po wydmachach, co wymaga

świetnej umiejętności jazdy po piaskach, ale przede wszystkim znakomitej nawigacji. Z kolei, by wyrównać szanse uczestników, wszyscy piloci samochodów, pojazdów SSV i ciężarówek będą używać elektronicznej książki drogowej, podobnie jak czołówka motocyklistów i quadowców. ■



68. SAFARI RALLY KENYA

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM SOBIESŁAWA ZASADY

68. Rajd Safari po afrykańskich drogach pojedzie 23-27 czerwca. Po przerwie, trwającej od roku 2002 znowu będzie rundą FIA World Rally Championship - WRC.



W latach 2003-2019 był wliczany do mistrzostw Afryki bądź do mistrzostw Kenii; zeszłoroczny miał być rundą WRC, ale został odwołany z powodu pandemii. Od roku 2003 jest też rozgrywany (w cyklu dwuletnim)

East African Safari Classic Rally, przeznaczony dla historycznych aut rajdowych z napędem jednej osi.

Lista zgłoszeń do tegorocznej edycji była otwarta do 25 maja, a 28 maja nastąpiła jej publikacja. W afrykańskim klasyku mają wystartować dwie →→

polskie załogi. Do tej pory na listach uczestników widniało piętnastu polskich zawodników. Ośmiokrotnie (po raz pierwszy w 1969) jechał w Safari Sobiesław Zasada – i to on ma na koncie największy sukces na trasach Afryki Wschodniej w postaci drugiej lokaty w roku 1972 (z Marianem Bieniem w Porsche 911 S). W 68. Safari Rally Kenya Sobiesław Zasada pojawi się po raz dziewiąty, a jego

z małżonką Ewą (Mitsubishi Lancer Evo III).

-Jestem bardzo ciekaw tej nowej formuły i chcę ją skonfrontować z rajdami, jakie zapamiętałem przed półwieczem. Safari to moja młodość i moje ulubione zawody, za którymi wciąż tęsknię. Stąd postanowienie, by jeszcze raz stanąć na starcie w Nairobi i aby osiągnąć metę. Wiem, że stać mnie na to. Wciąż jestem w bardzo dobrej kondycji psychofizycznej,



pilotem będzie Tomasz Borysławski. Druga polska załoga to wnuk Zasady, Daniel Chwist, pilotowany przez Kamila Hellera. Obie załogi pojedą w Fordach Fiesta z M-Sportu; Sobiesław Zasada poprowadzi auto w specyfikacji R3, zaś Daniel Chwist – R5.

W swym poprzednim afrykańskim starcie w roku 1997 Sobiesław Zasada zajął drugie miejsce w klasyfikacji PWRC (dla aut produkcyjnych); jechał wtedy

dużo trenuję dla utrzymania wysokiej wydolności organizmu. Ufam też, że dzięki zaplanowanym testom szybko nabiorę biegłości w jeździe Fordem Fiesta, perfekcyjnie przygotowanym w fabryce M-Sport Poland – zapewnia Sobiesław Zasada.

Mistrz Zasada ma 91 lat. Udział tej wielkiej rajdowej legendy w 68. Safari Rally Kenya będzie absolutnym rekordem wieku uczestnika WRC. ■

Wydarzenia i rocznice: maj 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Rezultaty rozsądnej polityki

9 maja 1950 roku Hiszpański Narodowy Instytut Przemysłu, konsorcjum sześciu hiszpańskich banków oraz włoski koncern motoryzacyjny FIAT powołał do życia Sociedad Española de Automóviles de Turismo, w skrócie



SEAT. Pełną nazwę można przetłumaczyć na język polski, jako: Hiszpańskie Towarzystwo Turystyki Samochodowej. Natomiast skrót w języku angielskim (i nazwa marki) może brzmieć dla anglosasów nieco dziwacznie, gdyż dla nich to po prostu siedzenie, jako czynność oraz miejsce do siedzenia. Ale zostawmy na boku językowe niuanse. Ważne jest to, że obecnie Hiszpania z marką SEAT jest ósmym na świecie producentem samochodów osobowych (dla porównania, Polska znajduje się w tym rankingu na 23 pozycji).

Nie bez powodu przytaczam tutaj Polskę, gdyż jeśli chodzi o rozwój motoryzacji mieliśmy z Hiszpanią wyjątkowo podobne początki w pierwszej połowie XX wieku. Oba kraje były dosyć zacofane gospodarczo, praktycznie bez własnego przemysłu motoryzacyjnego (pomijam tutaj marginalną produkcję samochodów marki Hispano Suiza czy przedwojennych polskich Fiatów). Dodatkowo Hiszpania była niszczone w trakcie wojny domowej w latach 1936-39, a Polska poniosła ogromne straty ludzkie i materialne podczas II wojny światowej. Teraz, po kilkudziesięciu latach, widać wyraźnie, jak różnie

potoczyły się losy rozwoju rodzimej motoryzacji w tych krajach.

W każdym razie, Hiszpanii rządzonej przez gen. Franco udało się „wywinąć” od udziału w tym światowym konflikcie. Problem był w tym, że wcześniej ten rynek samochodowy był zdominowany przez import z krajów, które teraz toczyły wojnę. Hiszpania nie miała wcześniej, a teraz została zupełnie odcięta od tzw. „know-how” oraz potencjalnego technicznego zaplecza. Pomysłem na zaradzenie tego problemu stało się porozumienie banku „Banco Urquijo” oraz grup przedsiębiorstw przemysłowych (Hispano Suiza, Basconia, Duro-Felguera, SE de Construcción Naval i innych), które doprowadziło w czerwcu 1940 roku do powstania „Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo” (SIAT) w celu stworzenia hiszpańskiego producenta zdolnego do masowej produkcji samochodów.

Początkowo projekt ten miał na celu prowadzenie firmy motoryzacyjnej SIAT jako w pełni prywatnego przedsiębiorstwa. Wkrótce jednak rząd gen. Franco podjął decyzję o utworzeniu na tej bazie nowej krajowej marki samochodów, która nie będzie jedynie kolejnym licencjobiorcą, ale cały proces produkcyjny (od etapu projektowania) będzie odbywał się w Hiszpanii. Jak wspomniałem, Hiszpanie nie mieli odpowiedniego „know-how”, musieli więc sięgnąć po zagraniczną pomoc, co z kolei oznaczało konieczność odroczenia tego strategicznego pomysłu do czasu zakończenia II wojny światowej. →→





Hiszpanie brali pod uwagę dwóch partnerów – Volkswagena oraz Fiata. Ostatecznie wybór padł na włoskiego producenta, z którym podpisano w 1948 roku umowę sojuszniczą. Włosi wygrali, gdyż jeszcze przed wojną domową mieli w Hiszpanii niewielką fabrykę samochodów, a współpracując z francuską marką Simca pokazali, że potrafią zarządzać projektami międzynarodowymi. Poza tym, w obu krajach był podobny poziom zamożności obywateli oraz stan dróg.

Początkowo planowano, że całkowicie nowa fabryka powstanie wewnątrz zasadniczo rolniczego

kraju. Pobudziłoby to ten rejon do rozwoju gospodarczego. Ostatecznie wybór padł na Barcelonę, a właściwie wolnołową strefę ekonomiczną (Barcelona Zona Franca). Atutem tej lokalizacji był pobliski port morski na wybrzeżu Morza Śródziemnego, a także linia kolejowa i dobre drogi w kierunku pobliskiej Francji. Będąc przedsiębiorstwem o żywotnym znaczeniu dla gospodarki narodowej obu krajów (Hiszpanii i Włoch) SEAT korzystał z państwowych zwolnień celnych i podatkowych, ale też pomocy technicznej ze strony Fiata. Pierwszym prezesem firmy został inżynier lotniczy i przemysłowy, a także pilot i fotograf José Ortiz-Echagüe Puertas, który →→



wcześniej był dyrektorem generalnym przedsiębiorstwa lotniczego Construcciones Aeronáuticas SA. W uznaniu jego zasług dla rozwoju SEAT-a w 1976 roku został honorowym, dożywotnim prezesem SEAT-a...

Budowę fabryki rozpoczęto w 1950 roku, a jej otwarcie i rozpoczęcie produkcji nastąpiło trzy lata

później. Ale już w 1951 roku SEAT rozpoczął intensywne przygotowania, by po uruchomieniu produkcji jak największa liczba podzespołów była wytwarzana przez lokalnych dostawców (do 1954 roku ten wolumen wzrósł do poziomu aż 93 procent!). Pierwszym samochodem sygnowanym marką SEAT był model 1400. Oczywiście był to licencjonowany Fiat. Jednak dla przeciętnego mieszkańca Hiszpanii czy Włoch był to zbyt drogi pojazd, uznawany za wręcz luksusowy. Przełom nastąpił w 1957 roku, gdy fabrykę zaczęły opuszczać SEAT-y 600, także na włoskiej licencji. Ten model zyskał ogromną popularność. Hiszpanie pokusili się nawet o wydłużenie karoserii i dodanie drugiej pary drzwi (SEAT 800), co już nie miało odpowiednika w gamie modelowej Fiata.

W tym samym roku, niedaleko fabryki, także w Barcelona Zona Franca, powstało Centrum Szkoleniowe SEAT. Instytucja miała na celu szkolenie →→





wysoko wykwalifikowanej kadry technicznej i inżyneryjnej. To był jeden z filarów, który doprowadził do osiągnięcia przez hiszpańskiego producenta doświadczenia i dojrzałości technologicznej. To z kolei sprawiło, że w 1975 roku SEAT mógł zapre-

zentować swój pierwszy samodzielnie opracowany model nazwany 1200 Sport.

Kolejnym istotnym etapem w historii SEAT-a było rozpoczęcie budowy centrum technicznego →





w Martorell w 1972 roku. W tych latach marka ta była już najpopularniejszą w Hiszpanii mając samodzielnie ponad 58 proc rynku. We wczesnych latach 80-tych, między głównym udziałowcem SEAT-a, rządem hiszpańskim i Fiat Automobiles toczyły się szeroko zakrojone dyskusje dotyczące finansowania i kontroli; SEAT potrzebował dużych inwestycji kapitałowych, do których Fiat nie był przygotowany, częściowo z powodu kryzysu naftowego w latach 70., a także z powodu niepewności interesów Fiata po zakończeniu protekcjonistycznej polityki wobec GM w Hiszpanii.

W rezultacie, po 30 latach, w 1982 roku zakończyła się współpraca SEAT-a oraz Fiata... Co więcej, nie obeszło się bez małego zgrzytu. Otóż, w tym samym roku Hiszpanie zaprezentowali nowy model Ronda stylizowany przez Raytona Fissore we współpracy

z centrum technicznym w Martorell. Fiat złożył protest twierdząc, że Ronda jest zbyt podobna do ich modelu Ritmo, ale Izba Arbitrażowa w Paryżu rozstrzygnęła spór na korzyść Hiszpanów.

Po rozstaniu SEAT-a z Fiatem powstała pewnego rodzaju próżnia, którą natychmiast wykorzystała Grupa Volkswagen (Volkswagenwerk AG) z nowym jej prezesem dr Carlem Horstem Hahnem. Niemcy chcieli „wyjść” ze swoją działalnością poza swój kraj i rozpocząć globalną ekspansję i... udało im się to perfekcyjnie. Szybko osiągnięto porozumienie. Jeszcze w 1982 roku rozpoczęto stopniowo zacieśnianą współpracę. W 1986 roku Grupa Volkswagen stała się większościowym udziałowcem SEAT-a, a 18 grudnia 1990 roku SEAT stał się pierwszą zagraniczną spółką zależną w całości należącą do tej grupy.

Wspomniałem wcześniej o utworzeniu w 1975 roku w Martorell centrum technicznego SEAT-a. Ale dopiero w 1989 roku podjęto decyzję o przeniesieniu w to miejsce całej infrastruktury marki, a więc fabryki z Zona Franca oraz centra projektowego, badań czy dyrekcji. Nowa fabryka stała się jedną z najnowocześniejszych i najbardziej wydajnych w Europie, wykorzystującą technologię just-in-time, czyli proces wykorzystujący dostawców znajdujących się w najbliższej okolicy. W Zona Franca zrestrukturyzowano produkcję przedstawiając się na wytwarzanie komponentów przeznaczonych do montażu w innych lokalizacjach.

Na koniec, warto wspomnieć o zaangażowaniu SEAT-a w sportach samochodowych. Rozpoczęło się ono już w latach 70-tych XX wieku wraz z udziałem marki w krajowych wyścigach formuły w Hiszpa-



nii, a pod koniec tej samej dekady rozpoczęło się zaangażowanie w rajdach. W 1971 roku utworzono dział pojazdów specjalnych, którego misją stał się udział pojazdów tej marki w rajdach, czego wynikiem było 11 tytułów mistrzowskich zdobytych w latach 1979-83.





W roku 1985 roku powstał SEAT Sport, jako oddzielny oddział sportów samochodowych, ale po przejęciu marki przez Volkswagena, SEAT jeszcze bardziej zwiększył swoją obecność w tej dziedzinie. Planem nowego właściciela stało się bowiem, by ukierunkować hiszpańską markę, jako producenta pojazdów o charakterze sportowym, czyli atrakcyjnych dla młodszych kierowców. Efektem tych starań były najbardziej prestiżowe tytuły zdobyte przez SEAT-a w rajdach WRC, sukcesy Ibizy Kit-Car w WRC FIA 2L czy sukcesy modelu Leon w Mistrzostwach Świata Samochodów Turystycznych (2008-09).

W sierpniu 1999 roku SEAT po raz pierwszy użył nazwę Cupra, która posłużyła dla nazwania sportowego, najszybszego wariantu pierwszej generacji modelu Leon. Przez kolejne dwie dekady ta nazwa była używana także dla sportowych wariantów mniejszego modelu Ibiza, aż do początku 2018 roku.

31 stycznia 2018 linia sportowych modeli Cupra została wydzielona jako odrębna marka samochodów sportowych. Zaprezentowano wówczas nowe logo, a także plany związane z rozwojem oferty modelowej. Pierwszym seryjnym samochodem producenta nowej marki okazał się kompaktowy crossover Ateca, oparty na bazie modelu SEAT-a o takiej samej nazwie, którego premiera odbyła się podczas Geneva Motor Show 2018. ■



CUPRA

