

iAuto

Numer 157, lipiec/sierpień 2021





Aktualności - 3

Liczy się styl - 7

Komu to przeszkadzało? - 10

Dobra droga... Logana - 17

Rewolucja Renault Trucks - 21

Kangoo i Mokka rozbite - 25

Prestidigitator - 27

Citroeny ruszyły w Polskę - 30

Nasze drogie bezpieczeństwo - 34

Niepokojące ślady - 36

Po raz wtóry w Tomczycach - 38

Naprawiamy reflektory - 42

Optymistycznie na torze - 46

Kalendarium - 54

iAuto
miesięcznik

Wydawca

Fundacja Promocji m. st. Warszawy
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Miroslaw Rutkowski
iauto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za
treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami
autorskimi

Zdjęcia na okładce - **Maciej Rzońca**

OD REDAKCJI

M

oja osobista fascynacja sportem samochodowym trwa od wielu lat. Zaczęła się jeszcze w czasach PRL-u, kiedy w rajdach,



na odcinkach specjalnych zawodnicy jeździli samochodami niemal seryjnymi, po drodze samodzielnie je naprawiali, tankowali i... pomagali rywalom. Ważna była rywalizacja bez nieczystej gry, konkurenci darzyli się wzajemnym szacunkiem, nierzadko przyjaźnią. Takie postawy cechowały również kierowców w latach 90., z czasem to się zaczęło zmieniać. Pojawili się sponsorzy, którzy oczekiwali wyników, bo to przede wszystkim zwycięzcami interesują się media i rzesze kibiców. A przecież sponsorom chodzi o Advertising Value Equivalency (AVE) czyli wartość – wedle cennika reklamowego – takiej samej powierzchni, jaką zajmuje publikacja.

Względy bezpieczeństwa spowodowały wyznaczenie stref serwisowych. Tylko w nich dozwolona była obsługa samochodów. Początkowo zawodnicy różnych zespołów spotykali się, wymieniali uwagi, pożyczali narzędzia, opony czy części. Dość szybko to wszystko się skończyło. Atmosfera zawodów zmieniła się zasadniczo. Dotychczasowi konkurenci zmienili się w rywali, potem w przeciwników, a nawet bywało... wrogów. Szczęśliwie nie stało się to normą, chociaż ten klimat był coraz bardziej dominujący.

Bolesnym przykładem komercjalizacji sportu jest Formuła 1 W ostatnim wyścigu doszło do wypadku, w którym zniszczeniu uległ bolid Red Bulla, a stan zdrowia Maxa Verstappena przez dłuższy czas był niepewny. Uderzenie było potężne, przeciążenie osiągnęło wartość 51 G! Wyścig przerwano, sędziowie uznali za winnego Lewisa Hamiltona, który po odbyciu kary wygrał wyścig.

Po zwycięstwie kierowca, ale i cała ekipa Mercedesa entuzjastycznie fetowali zwycięstwo, mocno niepewne gdyby nie wyeliminowanie przeciwnika. W kilku wypowiedziach L. Hamilton nawet się nie zająknął na temat zdrowia M. Verstappena (który była w szpitalu), natomiast opowiadał o agresji rywala. Całą postawą siedmiokrotny mistrz świata manifestował lekceważenie (żeby nie określić mocniej) zawodnika, który może zdobyć mistrzostwo świata. I to by było na tyle jeśli chodzi o klasę sportowca i posiadacza brytyjskiego tytułu szlacheckiego. Czy taki jest obraz współczesnego sportu, w którym nie rywalizacja, ale walka o pieniądze, sławę i zaspokojenie ego jest najważniejsze?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski

Misja Zero w Audi



Zmiany klimatyczne, zużycie wody, niedobór zasobów naturalnych i zanikanie bioróżnorodności dotyczą wszystkich i należą do największych wyzwań współczesności. Audi zgodnie z postanowieniami Porozumienia Paryskiego, zobowiązało się do aktywnej pracy na rzecz stworzenia środowiska

przyjaznego do życia i zrównoważonej przyszłości. Wszystkie działania mają na celu redukcję emisji dwutlenku węgla w produkcji i logistyce, w ramach międzyzakładowego programu ekologicznego Mission:Zero. Mowa tu o dekarbonizacji, wykorzystaniu wody, efektywnym gospodarowaniu zasobami i bioróżnorodności. Od 2018 roku program ochrony środowiska „Mission:Zero” realizowany jest w zakładach Audi Neckarsulm. Chodzi o to, aby procesy produkcji motoryzacyjnej były możliwie przyjazne dla środowiska i efektywne pod względem wykorzystania zasobów oraz w unikaniu emisji dwutlenku węgla i odpadów. Audi e-tron GT, produkowane w Böllinger Höfe, dzięki wykorzystywaniu wyłącznie ekologicznego prądu i ciepła ze źródeł odnawialnych, wytwarzane jest w całości w technologii neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla netto. Celem jest osiągnięcie neutralności węglowej netto wszystkich procesów produkcyjnych w całym zakładzie w Neckarsulm do roku 2025.

Jechać i słuchać... muzyki

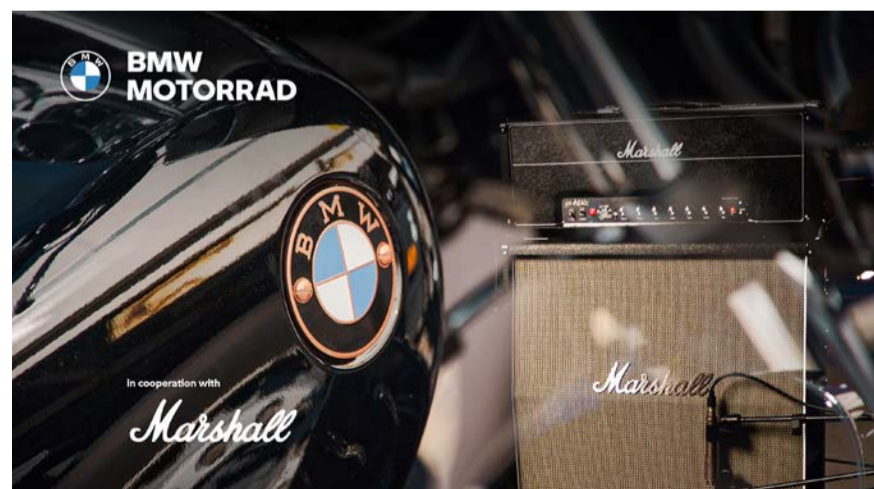
Jazda motocyklem i słuchanie muzyki, to według BMW gwarancja emocjonujących wrażeń oraz radość na dwóch kołach. Dwie znane marki połączyły swój potencjał po to, aby jazda motocyklem była miłsza. Czy bezpieczniejsza – zależy od motocyklistów.

BMW Motorrad od dłuższego czasu intensywnie rozwija swoje systemy dźwiękowe, aby bity i basy cieszyły ucho także podczas jazdy. Dzięki ogłoszonej właśnie współpracy ze znaną na całym świecie brytyjską firmą Marshall Amplification innowacyjność i jakość systemów dźwiękowych BMW Motorrad osiągnie w przyszłości nowy poziom.

Od 60 lat firma Marshall – pierwotnie z Hanwell w Londynie, obecnie z siedzibą w Bletchley, Milton Keynes (Wielka Brytania) – jest synonimem legendarnych wzmacniaczy gitarowych używanych przez najlepszych muzyków świata. Od 2012 roku Marshall

rozszerzył swoją ofertę o wielokrotnie nagradzane słuchawki i głośniki aktywne najwyższej jakości.

Legendarny duch Marshalla oraz zdolności konstruktorskie BMW Motorrad znajdą odzwierciedlenie w nowych, innowacyjnych produktach z dzie-

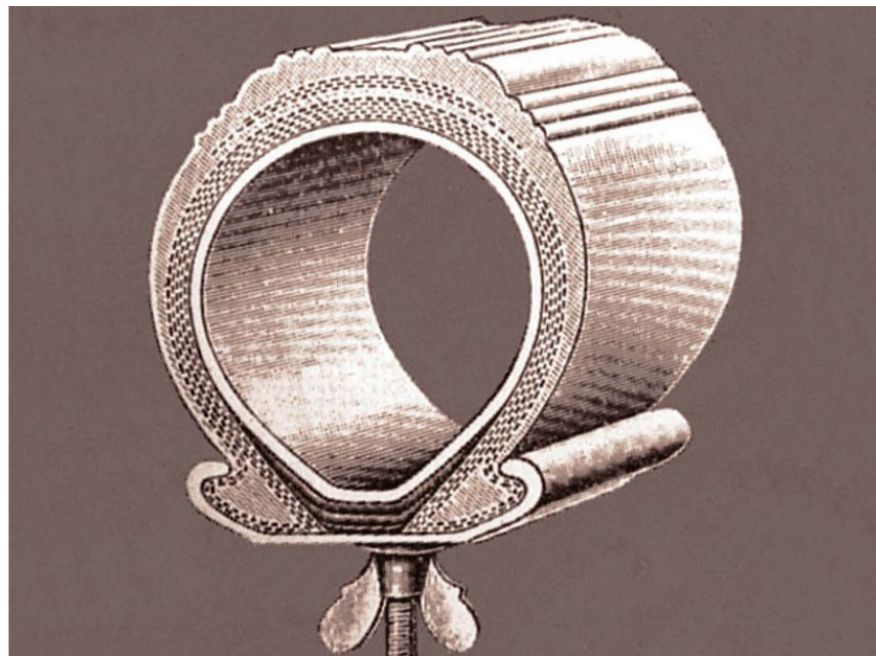


dziny motocykli i muzyki w świecie BMW Motorrad Heritage. BMW Motorrad wkrótce zaprezentuje pierwsze nowe produkty będące efektem tej strategicznej współpracy. →→

150-lecie firmy Continental

Od momentu założenia w Hanowerze w Niemczech w 1871 roku Continental rozwija pionierskie technologie i usługi na rzecz zrównoważonej i połączonej mobilności ludzi i towarów. Z małej fabryki w Hanowerze firma przekształciła się w jednego z globalnych graczy w branży motoryzacyjnej, który działa obecnie w 58 krajach i rynkach. Continental to najstarszy niezależny, a także jeden z największych producentów opon na świecie. W ciągu ostatnich 150 lat firma wyznaczała standardy w branży oponiarskiej. Wielokrotnie to inżynierowie Continental, dzięki swoim przełomowym wynalazkom, dbali o to, aby opony stały się bezpieczniejsze, wydajniejsze i bardziej zrównoważone.

Kamienie milowe w rozwoju opon Continental obejmują pierwszą oponę bieżnikowaną, pierwszą oponę ze zdejmowaną obręczą, patent na pierwszą na świecie oponę bezdętkową oraz, wraz z modelem "terenowym", pierwszą dedykowaną oponę zimową. Podobnie pierwsza opona pneumatyczna do ciągników pochodzi od Continental. Później pojawiła się pierwsza opona o zoptymalizowanych oporach



toczenia i pierwsza opona produkcyjna z bieżnikiem wykonanym z gumy mniszka lekarskiego.

Continental jest również jednym z pionierów w dziedzinie cyfryzacji. Już w 1999 roku producent opon wykazał, że dane potrzebne do zaawansowanych systemów wspomaganie kierowcy można określić jeszcze dokładniej i szybciej, jeśli opona jest wykorzystywana jako źródło danych. To były narodziny inteligentnej opony. Tymczasem Continental łączy swoje opony i ich czujniki z chmurą i oferuje swoim klientom zupełnie nowe, inteligentne i cyfrowe rozwiązania i usługi oponiarskie. →→



Anatomia mózgu

Nissan Motor Co., Ltd. uruchomił innowacyjny program skoncentrowany na badaniu funkcji mózgu i badaniach anatomicznych oraz treningu i rozwoju swoich kierowców w Formule E – Sebastiena Buemiego i Olivera Rowlanda.

Program o nazwie „Nissan Brain to Performance” (Nissan: od mózgu do osiągnięć) wykorzystuje zaawansowane obrazowanie mózgu i narzędzia analityczne w celu określenia, co decyduje o dobrych wynikach zawodowych kierowców. Celem programu jest stworzenie skrojonych na miarę i zoptymalizowanych treningów, aby poprawić funkcje mózgu oraz jego anatomię związaną z prowadzeniem samochodów i wyścigami.



„W Nissanie mamy odwagę robić to, czego boją się inni. Za pomocą tego przełomowego programu chcemy zrozumieć funkcje mózgu naszych kierowców wyścigowych lepiej niż do tej pory i przesunąć granice osiągnięć na torze wyścigowym Formuły E” – powiedział Tommaso Volpe, dyrektor ds. sportów motorowych grupy Nissan. „A gdyby udało nam się pomóc kierowcom osiągać lepsze wyniki dzięki zaawansowanej analizie funkcji mózgu i ich treningu? W Formule E liczy się każda dziesiąta część sekundy, więc jesteśmy niezwykle podekscytowani tym, jak wysoce zaawansowany zespół badawczy



w Nissanie może poprawić już i tak wysokie funkcje mózgu Seba i Oliego”.

Przegląd kluczowego obszaru badań

1. Zrozumienie, czym różnią się funkcje mózgu i anatomia kierowców Nissana w Formule E w porównaniu do przeciętnych kierowców:

Poprzez określenie spektrum aktywności mózgu kierowców program dostarczy jasnych informacji, które pozwolą zrozumieć wpływ elektrycznej stymulacji mózgu.

2. Poprzez wykorzystanie elektrycznej stymulacji mózgu można polepszyć pracę mózgu zawodowego kierowcy w celu zwiększenia jego osiągnięć na torze:

Po poznaniu bieżącej aktywności mózgu zostanie wdrożony skrojony na miarę program trenowania kierowców przy pomocy elektrycznej stymulacji mózgu. Jego wyniki będą monitorowane i raportowane.

3. Sprawdzenie możliwości wykorzystania interfejsu między mózgiem a komputerem w celu ogólnej poprawy umiejętności prowadzenia i zwiększeniu wiedzy i udoskonalenie przyszłej gamy samochodów elektrycznych z naciskiem na najwyższy poziom przyjemności z jazdy i skupienia na drodze:

Stworzenie rekomendacji dotyczących intuicyjnego charakteru opracowywanych w przyszłości samochodów elektrycznych na podstawie lepszego zrozumienia zjawiska bioelektryczności dla dalszej poprawy przyjemności z jazdy.



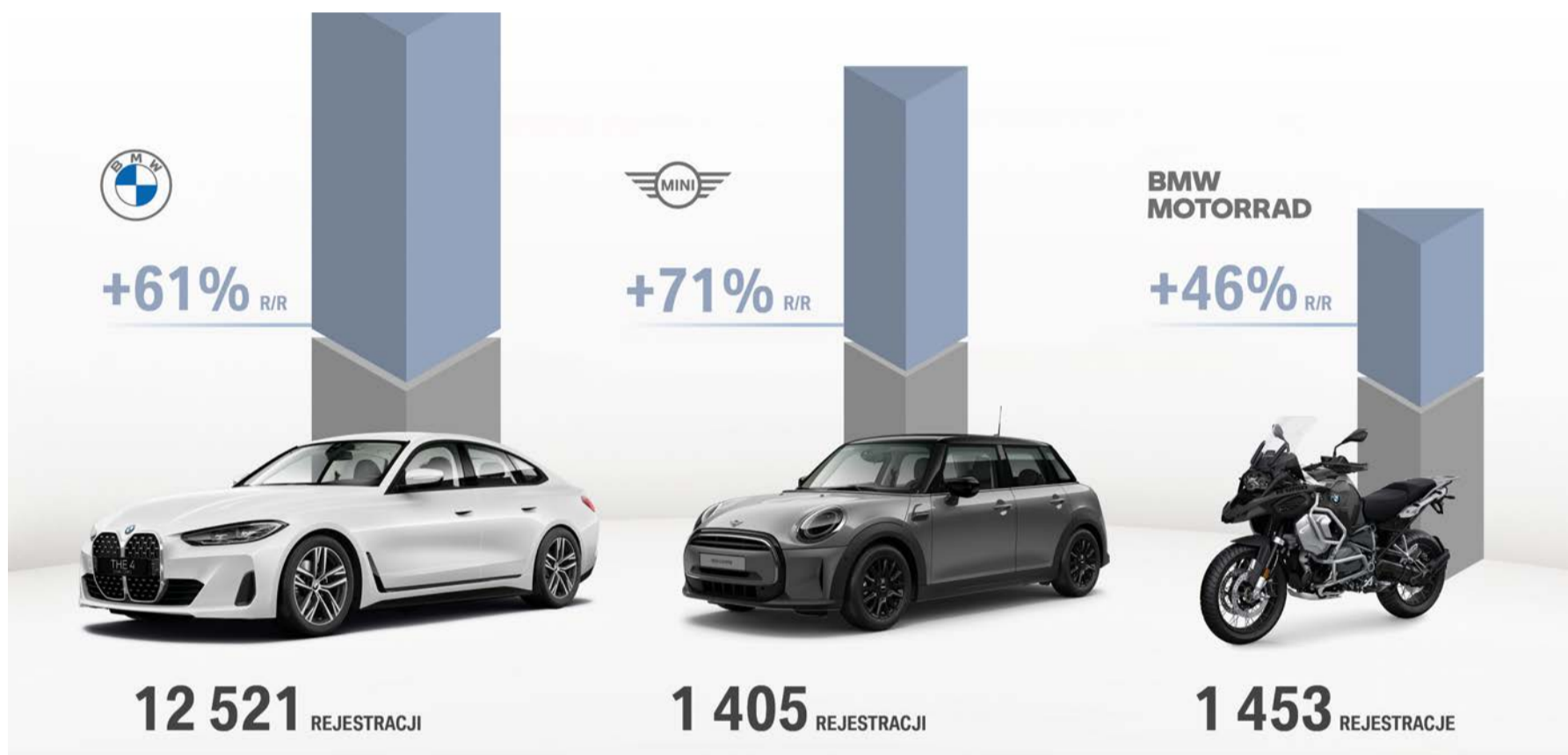
Satysfakcja BMW

Pierwsze 6 miesięcy 2021 r. okazało się, pod względem sprzedaży, bardzo udane dla BMW Group w Polsce. Oprócz znaczącej przewagi w segmencie premium, BMW po raz pierwszy znalazło się w pierwszej piątce najpopularniejszych marek całego rynku motoryzacyjnego.

278 rejestracjach uplasował się na pierwszym miejscu w swojej klasie.

Świetne półrocze dla MINI

Marka MINI osiągnęła wzrost liczby rejestracji na poziomie 71% w ciągu pierwszych sześciu miesięcy



BMW dominuje w segmencie premium

Z 12 521 rejestracjami, BMW jest zdecydowanym liderem segmentu motoryzacyjnego premium w Polsce, z 18% przewagą nad drugim producentem. Wzrost marki wyniósł imponujące 61%.

Najbardziej popularne modele w portfolio to: BMW serii 3 (Limuzyna i Touring, 2 193 rejestracje), BMW serii 5 (1 419 rejestracji) oraz BMW X3 (1 413 rejestracji).

BMW serii 3 osiągnęło imponujący wynik 2 193 rejestracji – prawie dwukrotnie lepszy od kolejnego konkurenta. Jest to drugi najpopularniejszy model w całym segmencie premium.

Podobnie jak w 2020 r., BMW serii 5 (1 419 rejestracji) i BMW X5 (1 386 rejestracji) osiągnęły pozycję liderów w swoich segmentach.

W segmencie luksusowym warto wspomnieć o wynikach sportowego BMW serii 8, który przy

2021 r. i tym samym na polskie drogi trafiło 1 405 tych kultowych samochodów. Do takiego wyniku przyczyniły się przede wszystkim 3 i 5-drzwiowe MINI (689 rejestracji). Modele zostały w tym roku znacząco odświeżone, co przełożyło się na zainteresowanie klientów. Na drugim miejscu znalazł się MINI Countryman z 460 rejestracjami.

Elektryczne MINI wybrało 39 entuzjastów, co przełożyło się na 34% wzrost.

Dwucyfrowy wzrost BMW Motorrad

Równie znaczący sukces odniosło BMW Motorrad. Marka dostarczyła klientom 46% więcej motocykli - łącznie 1 453. Tradycyjnie zapewniło to jej pozycję lidera w klasie motocykli powyżej 500 cm³. BMW Motorrad było bezkonkurencyjne również w klasach Adventure i Tourist, gdzie zarejestrowano odpowiednio 925 i 244 motocykle.



Toyota C-HR GR Sport 2.0 HYBRID

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

Ten model Toyoty podoba mi się szczególnie. Co prawda wersja GR Sport nie jest szybsza od zwyczajnych wersji modelu C-HR - chodzi przede wszystkim o zmiany stylistyczne – na zewnątrz i w środku.

A te, my kobiety, lubimy najbardziej.

W 2016 japoński producent preferujący dosyć spokojne wizualnie bryły nadwozia, zaprezentował CH-R, coś zupełnie odmiennego, wręcz szokującego. Ostre kształty, nietypowa bryła, czyli wygląd, który przyciąga wzrok. Model wniósł do segmentu nowe spojrzenie na tę klasę aut, wprowadzając odważną stylistykę i napęd hybrydowy. Auto przeszło face-lifting w 2019 roku i jest teraz dostępne z dwoma

napędami hybrydowymi: z silnikami: 1.8 o mocy 122 KM oraz 2.0 o mocy 184 KM.

Niedawno Toyota wprowadziła nową wersję wyposażenia dla tego ciekawego crossovera. Modele sygnowane emblematem GR czyli GAZOO Racing – motosportowego oddziału Toyoty Te wyróżniają się szczególnie. Wcześniej pojawiła się już wersja GR Corolli i Yarisa, później C-HR.





nicia – to inspiracja kolorystyką serii GR.

Kierownicę obszyto perforowaną skórą. Przeszycia czerwoną nicią znajdziemy także przy lewarku zmiany biegów. Poza tym nieźle wyglądają nakładki progowe, logotypy GR Sport, przycisk Start z logo GR, a także ekran TFT z akcentami GR. Wokół kierowcy i pasażera z przodu jest sporo przestrzeni, gorzej jest z tyłu - ciemno i trochę ciasno. Być może takie wrażenie sprawiają małe okna boczne, szerokie słupki C, w każdym razie siedząc

Wersja GR Sport wprowadza pewne zmiany jeśli chodzi o nadwozie. To wersja ze specjalnie zaprojektowanymi detalami stylistycznymi. Toyota C-HR w wersji GR Sport ma nowy, specjalnie skonstruowany pas przedni z czarnym tłem i emblematem marki, a także przyciemnionym wnętrzem kloszy lamp. Z kolei środkową część zderzaka oraz otoczenie lamp przeciwmgielnych wykończono w kolorze Piano Black. Całość uzupełnia grill w kolorze ciemnego chromu, a także nowy spojler przedni o agresywnych liniach. W tej wersji auta dostępne są 19-calowe felgi aluminiowe, również wykończone w lakierze Piano Black. Elementy te dodają C-HR bardziej agresywnego charakteru. Jeżeli chodzi o wymiar (długość to 4395 mm, szerokość 1795 mm, wysokość 1565 mm) wersja GR nie różni się od pozostałych. Całość uzupełnia logo GR Sport. Ta wersja, dostępna jest w siedmiu dwukolorowych wersjach lakieru.

We wnętrzu sporo się dzieje. Deska rozdzielcza została wykończona listwą dekoracyjną w kolorze Cool Silver, a fotele tapicerką skórzaną z elementami alcantary, poprzesywaną czerwoną i szarą

z tyłu czułam się nieco przytłoczona. Linia nadwozia jest super, ale jest to kosztem bagażnika, który jest niewielki – ma zaledwie 358 l (to jeden z najmniejszych bagażników w tej klasie). W standardzie otrzymujemy automatycznie składające się



lusterka, podgrzewane fotele, dostęp bezkluczowy i elektryczną regulację fotela kierowcy.

Mały crossover Toyoty rewelacyjnie daje sobie radę w mieście, w zatłoczonej metropolii. Zwrotny, łatwy w manewrowaniu i parkowaniu, pod warunkiem, że zamówimy kamerę cofania, bo widoczność do tyłu jest mocno ograniczona. Wjedzie na wysoki krawężnik, zaparkuje w ciasnych miejscach (ma asystenta parkowania zarówno równoległe, jak i prostopadle).

Pod maską jest napęd hybrydowy, silnik 2.0 o mocy 184 KM, który współpracuje z bezstop-

Pod maską jest napęd hybrydowy, silnik 2.0 o mocy 184 KM, który współpracuje z bezstop-

niową przekładnią CVT. Według producenta auto rozpędza się do 100 km/h w 8,2 sekund. A jakie są moje odczucia?

Podczas ostrej jazdy jestem w stanie w pełni docenić Toyotę CH-R. Zawieszenie jest świetnie zestrojone, w innych modelach takiego nie spotkałam. Szybki, zaskakująco bezpośredni układ kierowniczy. Prowadzenie i przyczepność wręcz idealne. CH-R posłusznie układa się w zakręcie na swoim sprężystym zawieszeniu, dzielnie walczy z podsterownością. Trudno wybić Toyotę z równowagi. Elektronika trzyma wszystko w ryzach. Fotele zapewniają solidne podparcie w zakrętach.

Za magazynowanie energii odpowiada akumulator niklowo-metalowo-wodorkowy. C-HR chętnie korzysta też z trybu elektrycznego. Atutem hybrydowego napędu Toyoty jest płynność działania: jednostki przełączają się niemal bezwibracyjnie, a przekładnia pracuje wyjątkowo gładko.

Cała gama Toyoty C-HR, w tym również nasza testowa GR Sport została wyposażona w układ Toyota Safety Sense wzbogacony o nowe systemy

bezpieczeństwa czynnego. Do układu wczesnego reagowania w razie ryzyka zderzenia (PCS) zostało dodanych kilka nowych funkcji. Należy do nich asystent kierowania (ESA), który jest połączony z funkcją wykrywania pieszych w dzień oraz z układem zapobiegania kolizjom na skrzyżowaniach (ITA). ITA ostrzega dźwiękiem i znakiem graficznym na ekranie TFT, a także automatycznie hamuje, gdy kierowca, skręcając w lewo lub w prawo, może zderzyć się z nadjeżdżającym autem lub nadchodzącym pieszym.

Toyota C-HR pomimo upływu lat nadal wygląda wyjątkowo, a w wersji GR Sport bardzo interesująco i prestiżowo. Co prawda nie pozbyła się błędów młodości (mocno ograniczona widoczność do tyłu, ciemna i nieco ciasna przestrzeń na tylnej kanapie), ale wiadomo - coś za coś. W tym modelu najważniejszy jest styl, którego CH-R nie brakuje. A w dzisiejszych czasach liczy się przede wszystkim design i warto za to zapłacić (cena C-HR Sport startuje od 139 800 zł). Trzeba jednak pamiętać, że jest to jedynie usportowiony (wizualnie) crossover, który nie do końca spełni sportowe ambicje użytkownika. Ale moim zdaniem warto! ■





TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MADEJA

Renault Kadjar to francuski odpowiednik Nissana Quasqai-a, lub odwrotnie. Oba koncerny od lat ze sobą ściśle współpracują.

Jak na dzisiejsze czasy dość spokojny, klasyczny wygląd, wysokoprężny silnik i manualna, sześciobiegowa skrzynia.

Czyli w drogę na dłuższą trasę.

Nie ukrywam sympatii do klasycznej motoryzacji. Wręcz przeciwnie, oglądając niektóre premiery, jeszcze bardziej do niej tęsknię, jeszcze bardziej ją podziwiam i doceniam. Gdy jakiś czas temu usłyszałem, że mam jeździć

dieslem i to z manualną skrzynią, od razu się ucieszyłem. Tym bardziej, że miałem w planie dłuższą trasę. Ale gdy wsiałem do auta, spotkało mnie małe rozczarowanie, bo zamiast klasycznych dwóch zegarów prędkościomierz i obrotomierz, zobaczy- ➔➔



łem cyfrowy wskaźnik prędkości z dodatkowymi informacjami. Jedni to lubią, inni niekoniecznie. Bo przecież wszystkie informacje można podać na wyświetlaczu środkowym lub np. na małym wyświetlaczu między zegarami. Żeby zakończyć ten wstęp, dodam tylko, że miałem szczęście i przyjemność testować Kadjar z silnikiem diesla, który nie jest już dostępny od początku 2021 r. A szkoda, bo będę go chwalił w dalszej części...

Kadjar

Przyznam, że nie wiem, co oznacza ta nazwa. Producent próbował coś tam tłumaczyć, ale debiutujący w 2015 r. model do nazwy szczęścia nie ma. Tak przynajmniej można powiedzieć o polskim języku, w którym nie brzmi to zbyt atrakcyjnie. Jest większy od Captura i zaprojektowany w nieco bardziej swobodnym stylu. Grand Scenic, Koleos czy Espace są utrzymane w klasycznej stylistyce. Kadjar debiutował z szeroką gamą silników benzynowych i wysokoprężnych. Obecnie zostawili mu tylko 3 benzynowe, z napędem

na przednią oś. Tylko diesle miały 4x4. Samochód jest oczywiście odpowiedzią na rosnącą popularność SUV-ów. Klient nasz pan. A swoją drogą ciekawe, czy Renault wróci jeszcze z silnikami wysokoprężnymi. Koncern twierdzi, że już nie...

Wygląd zewnętrzny można określić jako spokojny. Nie archaiczny, ale też nie w stylu nowych SUV-ów, które chwilami wydają się być skopiowane →





z japońskich „kreskówek”. W testowanym modelu uroku dodawały atrakcyjne koła (wzór felg Yohan) z niskoprofilowymi oponami 225/45ZR19. Świetne na trasie, tylko parkowanie przy krawężniku trzeba dobrze przećwiczyć. Podobnie z wjeżdżaniem na takowe. Na szczęście jest ich (tych wysokich krawężników) coraz mniej. Wygląd, ale przede wszystkim bezpieczeństwo, poprawia Pakiet Full LED Pure Vision z przodu, plus światła przeciwmgłowe LED. Tylne lampy też ładnie wkomponowano w wygląd auta. Do tego szklany panoramiczny dach, dający dodatkowo poczucie większego luzu, niż np. w limuzynie. W specyfikacji, jaką dostaliśmy, wyróżniono także „lakier metalizowany specjalny Czerwony Flamme”, cokolwiek to znaczy. W każdym razie dobrze wygląda, nie tylko na zdjęciach...

Po liftingu w 2018 r. samochód zmienił się, i wyszło mu to na dobre. Wspomniane już oświetlenie LED ze zintegrowanymi kierunkowskazami, nieco zmieniony zderzak i kilka innych detali, czynią to auto jak najbardziej na czasie. Bez niepotrzebnych uduziwnień lub zaskakujących kształtów karoserii. Kto szuka klasycznego, ale nie całkiem nudnego, „szlampowego”

SUV-a, ten powinien być zadowolony. Sporo zmieniło się też w środku, gdzie dodano system R-Link 2 z dużym wyświetlaczem i inny moduł obsługi klimatyzacji. Użycie trzech pokręteł z wyświetlaczami LED w środku i do tego czterech przycisków między nimi, uczyniło ten element bardzo prostym i co najważniejsze, przyjaznym w obsłudze. Nieco inaczej jest z menu i całym R-Link 2, gdzie niektóre funkcje są „poukrywane” w menu bardzo głęboko i dostęp do nich wymaga nieco czasu i uwagi, co podczas jazdy w żadnym wypadku nie jest wskazane. Obsługa radia jest bardzo dobra, ale szukanie niektórych, innych funkcji sprawia nieco kłopotu. Nawet gdy już się człowiek przyzwyczai, to prze- ➔➔



brnięcie kolejnych poziomów zajmuje kierowcę. Na plus jest na pewno duży wyświetlacz 7", który znakomicie się sprawdza przy nawigacji i cofaniu. Widok z tylnej kamery jest bardzo dobrej jakości. Niektórzy twierdzą, że systemy takie, jak R-Link 2, są dobre dla użytkowników iPhonów. Nigdy takowego nie miałem, co może usprawiedliwia moje utyskiwania nad surfowaniem w menu pojazdu.

Należy też zwrócić uwagę na wygodne fotele, trzymające dość dobrze po bokach.

Mamy też wysuwane podpórki pod uda, fachowo zwane regulacją długości siedziska, które na trasie sprawdzają się bardzo dobrze. To rozwiązanie mają oba przednie fotele. Z tyłu z miejscem też nie jest źle, no może zabierając koszykarza 2.0 (chodzi o wzrost), będziemy musieli coś wykombinować. Z tyłu mamy też nawiewy, dwa wejścia USB i jedno „zapalniczkowe” 12 V. W panelu środkowym umieszczono podpórkę pod prawy łokieć.

Podawana oficjalnie pojemność bagażnika dla wersji 4x4, to 408 l. Ale przy złożonych oparciach tylnych siedzeń, to ponad 1 400 l. Na ułożone torby zmieścił się jeszcze męski rower trekkingowy. Jest też opcja złożenia oparcia obok kierowcy i wów-

czas można przewieźć przedmiot o długości do 2,5 m.. Całe wnętrze Kadjar w jego drugiej odsłonie się poprawiło. Co mnie miło zaskoczyło, to metalowe wykończenia tapicerki, a nie srebrne „pseudo-chromy” rodem z Dalekiego Wschodu. To od razu poprawia pierwsze wrażenie i widok ogólny. Tak też jest ozdobiona skórzana, wielofunkcyjna kierownica. Zarówno jakość materiałów, jak i wykonanie są lepsze, niż w I generacji.

W drogę

Kadjar prowadzi się dobrze i spokojnie. To nie jest samochód do wyczynu, lub off-roadowych, amatorskich harców. To samochód przeznaczony na wygodną podróż. Własności jezdne są dobre, z systemu nagłośnienia Bose płynie wysokiej jakości technicznej muzyka, a na trasie prowadzenie i oszczędzanie paliwa ułatwia tempomat. Podstawowe dane wyglądają następująco: moc 150 KM, moment obrotowy 340 Nm, 10,6 sek. do 100 km/h i 197 km/h maksymalnej prędkości. Tej ostatniej nie sprawdzaliśmy, ale moment obrotowy i przyspieszenie tak, co wyszło na opisywanej dalej ocenie stylu jazdy. Długość to prawie 4,5 m, a szerokość ponad 1,8 m. Wysokość przekracza nieco 1,6 m, co wpływa na aerodynamikę. Kabina, jak na tę klasę pojazdu, jest dobrze wyciszona. Do 120-130 km/h nie ma w środku dużego hałasu, spowodowanego także przez opór powietrza.

Bardzo przypadł mi do gustu system oceny jazdy ekonomicznej „driving eco 2”. W trzech kategoriach: przyspieszenie, zmiana biegów i przewidywanie, możemy dostać maksimum 5 gwiazdek. Do tego zaczynamy jazdę z wynikiem 100 pkt. Za niewłaściwe, pod →→





względem jazdy eco, zachowanie na trasie, komputer odejmuje nam punkty. To z jednej strony dobry „samouczek”, a z drugiej, dla kierowców znających zasady ecodrivingu, swego rodzaju sprawdzian, albo wyzwanie. Pokonujesz normalnie jakąś trasę, ale myślisz o punktacji i na koniec sprawdzasz swój wynik. Tu nie chodzi o czas, prędkość, wyprzedzanie „na trzeciego” itd. To inteligentny sprawdzian, czy potrafisz jeździć efektywnie. Brałem bowiem kiedyś udział w takim teście (innej marki), gdzie jeden z kierowców trzypasmową arterią, pokonywaną przez wszystkich z prędkością co najmniej 70-80 km/h, jechał 30 km/h, by uzyskać najlepszy wynik zużycia paliwa. To kompletne nieporozumienie, tak można jeździć na zamkniętym torze, a nie w normalnym ruchu. Dlatego podkreślam jazdę

efektywną – przemieszczam się sprawnie i możliwie szybko, ale zgodnie z przepisami, i zużywając jak najmniej paliwa.

Skoro już więc jesteśmy przy wynikach, to przejechawszy ponad 1 300 km, w trybie mieszanym z przewagą jazdy poza miastem (ok. 50 proc.) i w przybliżeniu po równo: miasto (25 proc.) i autostrada (25 proc.) uzyskaliśmy średnie spalanie 5,2 l ON/100 km. Do tego 76/100 punktów oraz 3,5 gwiazdki za przyspieszenie i po 4 za przewidywanie i zmianę biegów. Wg komputera pokładowego, 183 km przebyliśmy bez zużycia paliwa, co stanowiło ok. 13,5 proc. całego dystansu. Jest to wynik bardzo dobry, osiągnięty w trybie „eco”, przy średniej prędkości 58 km/h. To pokazuje, jak dobre są współ- →

czesne silniki wysokoprężne, o czym będzie jeszcze na końcu. Nieco ponad 5 l paliwa na 100 km plus niewielka ilość dodatku adBlue, który neutralizuje szkodliwe substancje, dla tak dużego i pojemnego samochodu... Mnie nasuwa się pytanie, dlaczego już nie ma tej jednostki napędowej 1,7 dCi w ofercie? Przypomnę tylko, że silnik wysokoprężny jest bardziej sprawny od benzynowego, stąd już z tego powodu emituje mniej CO2 do atmosfery. Nie uwierzę, że silnik benzynowy w tych okolicznościach nie zużyłby min. 7-8 l paliwa na każde 100 km. Producent podaje dla testowanego przez nas modelu średnio niecałe 6 l ON/100 km. Zbiornik paliwa mieści 55 l, czyli starcza na około 1 000 km, w zależności od warunków i stylu jazdy.

Bezpieczeństwo

Francuski koncern przyzwyczaił nas do wysokich ocen w zakresie bezpieczeństwa. Tak jest oczywiście również w przypadku Kadjara, który był wyposa-

żony w kilka systemów, zarówno poprawiających bezpieczeństwo, jak i zwiększających komfort prowadzenia pojazdu. Są to m.in. Pakiet Techno Premium zawierający: aktywny system wspomagania nagłego hamowania (AEBS), system wspomagania parkowania „EasyPark Assist”, wspomnianą już kamerę cofania z systemem wspomagania parkowania przód/tył/bok, a do tego system kontroli martwego pola (BSW). Jest jeszcze system kontroli pasa ruchu i system ostrzegania o nadmiernej prędkości z funkcją rozpoznawania znaków drogowych.

Mamy do wyboru trzy tryby napędu:

- Podczas jazdy po mieście, po ustawieniu pokrętki w położeniu „2WD”, siła napędowa będzie przenoszona na przednie koła, a jednocześnie zapewnia to optymalne zużycie paliwa.
- Przełączenie na tryb „AUTO” podczas jazdy po krętej drodze zapewnia korzystne rozłożenie napędu na koła przedniej i tylnej osi →→





oraz optymalny poziom bezpieczeństwa za kierownicą.

- Po ustawieniu pokrętła w położeniu „4WDLOCK” podczas jazdy po drodze błotnistej lub piaszczystej, napęd rozłożony jest w proporcji 50/50 na koła przedniej i tylnej osi do prędkości 40km/h.

Nie wszystko jest takie oczywiste

Po co robić testy samochodu, którego nie ma już w ofercie? Dobrze pytanie. Są używane egzemplarze, ale jest też coś jeszcze. Powoli zaczynają wychodzić kolejne, ze zrozumiałych względów niepodawane przez producentów aut elektrycznych, fakty dotyczące elektromobilności. Że tylko prąd z domowego gniazdka jest tani, i to pewno niedługo, bo od kilku lat mamy w Polsce zaniżone sztucznie przez rząd ceny energii elektrycznej. Sieć ładowarek chce budować konsorcjum największych polskich koncernów energetycznych, czyli swego rodzaju monopol. Powołają spółkę, która zdominuje rynek i ceny. To samo czeka nas po przejściu Lotosu przez Orlen. Firma będzie miała ok. 90 proc. rynku hurtowego paliw płynnych w Polsce, gdzie zaopatrują się wszyscy. A czy ktoś np. wie,

że do wydobycia 1 tony litu, niezbędnego do aut elektrycznych, trzeba zużyć 2 mln litrów wody! To tylko jeden przykład. Tego nie przeczytacie w reklamach. Znajdziecie natomiast zwrot „samochód bezemisyjny” – którego na razie nikt na Ziemi nie wymyślił i raczej się nie zanoszą. W najbliższym czasie przynajmniej. O możliwym kryzysie energetycznym, „blackoucie” itp. nie będę się rozpisywał. Niedawno mieliśmy poważną awarię w elektrowni Bełchatów. I prąd awaryjnie z Czech ściągaliśmy. O polskiej elektrowni atomowej słyszymy od lat i chyba jeszcze długo będziemy słuchali...

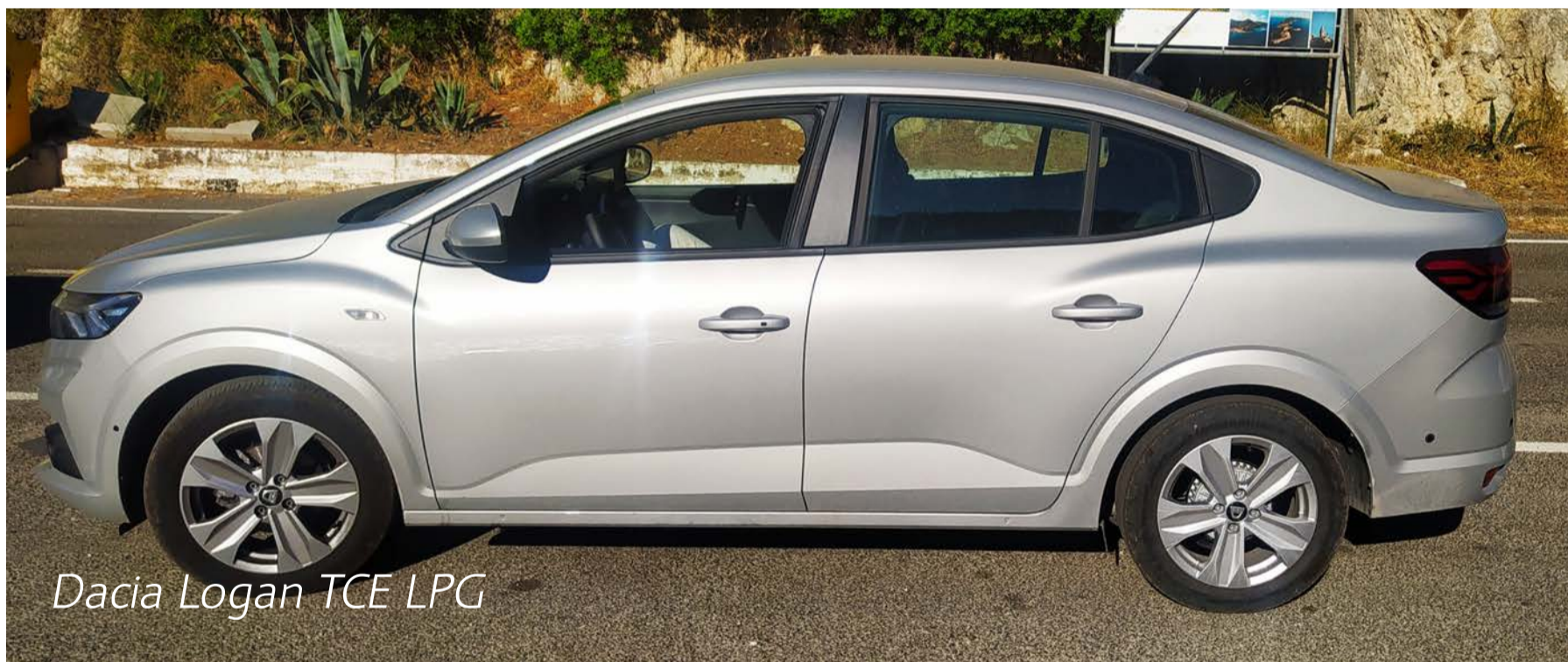
Dlatego powrót do samochodów spalinowych wcale nie jest taki niemożliwy. Podobnie jak powrót do silników wysokoprężnych. Te najnowsze z normą 6d-temp są „czystsze” od benzynowych i znacznie mniej palą, co pokazał nasz test. Benzyna jest dobra do sportowych aut, w innych diesel bije ją na głowę. Tym bardziej, że to już nie jest ten sprzed 30-40 lat, osiągający „setkę” w 30 i więcej sekund i jadący maksymalnie 120-140 km/h. Jak naprawdę będzie, przekonamy się za parę lat. Są już duże światowe koncerny, które deklarują, że np. od 2030 r. będą produkowały tylko samochody elektryczne. Czy na pewno, i jak na tym wyjdą finansowo? Czas teraz szybko leci, więc niebawem się przekonamy. ■



Dobra droga... Logana

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Trochę przestraszyła mnie wizja dalekiej podróży Dacią Logan wyposażoną w silnik 1.0 z fabryczną instalacją LPG. Jedno z najtańszych aut na rynku, rumuńska motoryzacja, więc nadzieja na nowinki technologiczne i fajerwerki płonna. Ale postanowiłam zaryzykować i sprawdzić co i jak. Bardzo miło się rozczarowałam. Przede wszystkim jeszcze nigdy żadna podróż nie była tak tania, a przy tym jazda okazała się komfortowa i bezpieczna.



Dacia Logan TCE LPG

Jeszcze przed typowo wakacyjnym ruchem postanowiłam odwiedzić po raz kolejny Chorwację, tym razem wybór padł na dziką, małą wysepkę Lastovo, gdzie czas się zatrzymał, a odwiedzają ją głównie załogi wypasionych jachtów. A ja pojechałam tam Dacią Logan. Wybór miejsca i środka transportu okazał się strzałem w dziesiątkę. Najpierw odcinek 1200 km z Krakowa przez Słowację i Węgry do Splitu, potem

jeszcze kilka godzin podróży promem. Wewnątrz auta jest wystarczająco dużo przestrzeni, choć trochę przeszkadzały mi niewielkie szyby, zwłaszcza tylna. Przez boczne trudno było podziwiać widoki, które mijałam. Do schowka w podłokietniku chowam okulary i potrzebne drobiazgi, kubki z kawą umieszczam w przeznaczonych na nie miejscu pomiędzy siedzeniami i właściwie przestrzeń wokół siebie mam zagospodarowaną. Specjalnie niczego →→



więcej nie potrzebuję. Mimo nieco monottonnych i szarawych detali czuję się w tym wnętrzu dobrze. Może to wakacyjny nastrój sprawił? A może - po prostu - miękkie, kolorowe plastiki, luksusowe i designerskie detale nie są niezbędne?

Na Słowacji jadę drogami w większości wąskimi, krętymi i złej jakości. Po kilku godzinach jazdy nie czuję się zmęczona. Nad designem nadwozia nie będę się rozwodzić, nie o wygląd w tym aucie chodzi. Wdzięku, lekkości i finezji trudno wymagać od projektantów tego samochodu, choć tył samochodu nie jest brzydki. Może trochę nijaki, ale robi dobre wrażenie. Lepiej prezentuje się Logan z boku - bez kompleksów poruszam się w tłumie innych aut. Czasem nawet wydaje mi się, że widzę ciekawe spojrzenia innych kierowców. Jazda przez Budapeszt okazała się bezproblemowa. W nawigacji i szukaniu miejsc do parkowania i wypicia kawy pomagał ekran dotykowy o rozmiarze 8 cali kompatybilny z Android Auto. Przy manewrach przydała się kamera cofania z czujnikami. Więcej naprawdę nie trzeba. Oczywiście nie znajdziemy w Loganie zaawansowanych systemów multimedialnych. Okazuje się, że można doskonale się bez nich obejść. Logan - na szczęście dla mnie - nie ma systemu utrzymywania pasa ruchu, nie lubię tego.

Za to hamuje przed samochodami, ale już przechodniów czy rowerzystów nie widzi. To jednak wystarcza do swobodnej i bezpiecznej jazdy.

Zatankowałam benzynę i gaz do pełna na granicy w Chyżnem. Wskaźniki pokazały, że zasięg na gazie wynosi 550 km, na benzynie 700 km. Potęga! W Chorwacji, w drodze do Splitu, zatankowałam pełny bak gazu (oszczędzałam benzynę) za około 100zł, w drodze powrotnej jeszcze raz, i to by było na tyle. Z powrotem w Chyżnem zameldowałam się bez benzyny i bez gazu, ale bardziej oszczędnie podróżować już chyba nie można. W Loganie butla przyjmie około 40 litrów LPG, a zbiornik benzyny ma pojemność 50-litrów. Można ruszać w najdalsze trasy. Ten model Dacii powinien nazywać się oszczędność. Po polsku nie brzmi dobrze, ale może po angielsku nie byłoby tak źle np. Frugal czy Thrifty.

Wydawać by się mogło, że coś za coś. Że jeżeli jedziemy aż tak oszczędnie, to będzie powoli i mało komfortowo. Nic bardziej błędnego. Na autostradzie Zagrzeb - Split tylko ode mnie zależało kogo wyprzedzę. Maksymalną dozwoloną prędkość 140 km/h auto osiągało bez najmniejszego problemu, sprint do setki zajmuje 11,6 sekundy - nie było źle. A przecież pod maską pracował turbodoładowany

silnik 1,0 TCE o mocy 100 KM z fabrycznie instalowaną instalacją LPG. Co ciekawe, nie zauważałam różnicy czy jadę na gazie czy benzynie.

Całodzienna wycieczka bardzo krętą drogą tuż nad morzem w 40 stopniowym upale zupełnie mnie nie zmęczyła. Klimatyzacja jest wydajna i efektywna, 6-biegowa przekładnia działa precyzyjnie, a wyciszenie wnętrza przy wolnej jeździe (do 90 km/h) jest wystarczające. Nie zawsze i nie na każdych drogach było tak różowo. Gdy jechaliśmy z maksymalną dozwoloną prędkością Dacii brakowało elastyczności, a we wnętrzu robiło się głośno. Szybkie rozpędzenie się do np. 130 km/h, wymagało redukcji biegów. Podczas podjazdów pod górę auto też słabo dawało sobie radę. Natomiast na krętych drogach czułam się bezpiecznie, Dacia dość poprawnie pokonywała zakręty. Reasumując: jeżeli podróżujemy w stylu slow (a to bardzo modny styl działania) to ten samochód jest ok, ale jeżeli chcemy na drodze rywalizować i realizować swoje sportowe ambicje, to Logan na pewno nie sprosta takim wymaganiom.

Logan oferowany jest tylko z jednym silnikiem. Do tego są dwie wersje wyposażenia i kilka możliwych opcji. Podstawowa wersja startuje od 52 900 złotych, a testowany egzemplarz, wyposażony we wszystko

co się dało kosztuje 64 050 zł. Wersja Comfort (56 400 zł), ma elektrycznie sterowane lusterka, podłokietnik dla kierowcy, klimatyzację.

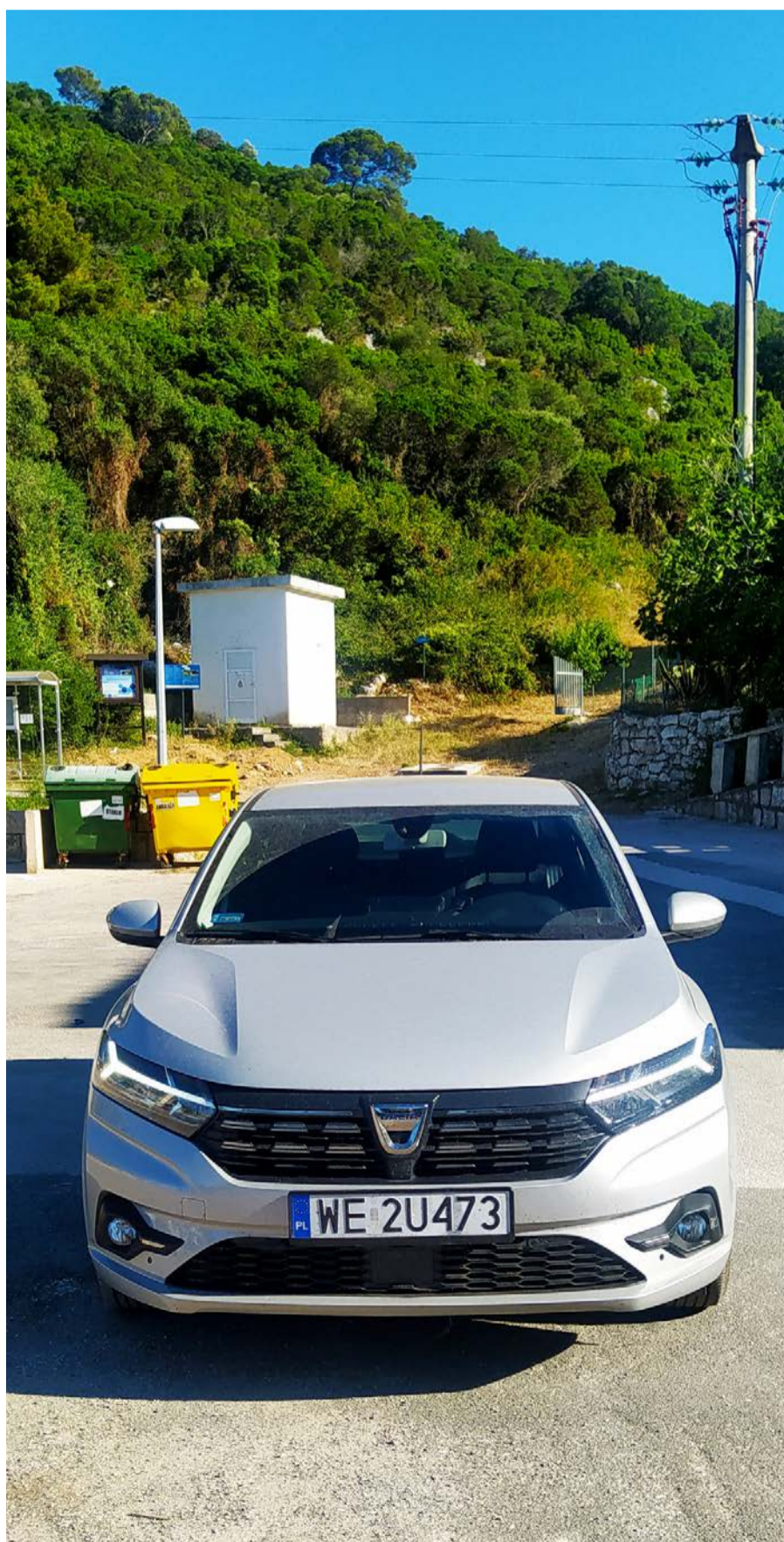
Zaletą Logana jest naprawdę duży bagażnik, aż 528 l. Co istotne, jego wielkość nie wpływa negatywnie na wygląd nadwozia. Sporo mniejszych i większych bagaży swobodnie mieści się w przestrzeni bagażowej, łatwo się je wkłada i wypakowuje. →→



Wracamy nocą po słowackich wąskich i ciemnych drogach. LED-owe reflektory, mimo niewielkiej mocy, doskonale dają radę. Światła są nie tylko odpowiednio jasne, ale oświetlają drogę daleko. Nie było problemu z odpowiednio wczesnym zauważeniem wszelkich pułapek na drodze jak np. mniejsze lub większe zwierzątka czy spore dziury.

Dacia Logan niczego nie udaje, jest prosta i mało skomplikowana, ale w tym dobrym znaczeniu (wielu z nas lubi takie samochody). Ma kompaktowe roz-

miary, zapewnia w miarę komfortową jazdą, kusi wyjątkowo tanią eksploatacją i przystępną ceną. Podczas testu w podróży spisała się doskonale, a ja pokochałam wizyty na stacjach benzynowych - gaz zawsze tankowała obsługa stacji, a przy kasie nie narażałam się na zawał serca. Podobno wady samochodu poznaje się przy dłuższych podróżach. Ta podróż była długa, różnorodna, do kilku rzeczy mogłabym się przyczepić. Spodziewałam się znacznie mniej komfortowej podróży, tymczasem było super. ■



Rewolucja Renault Trucks



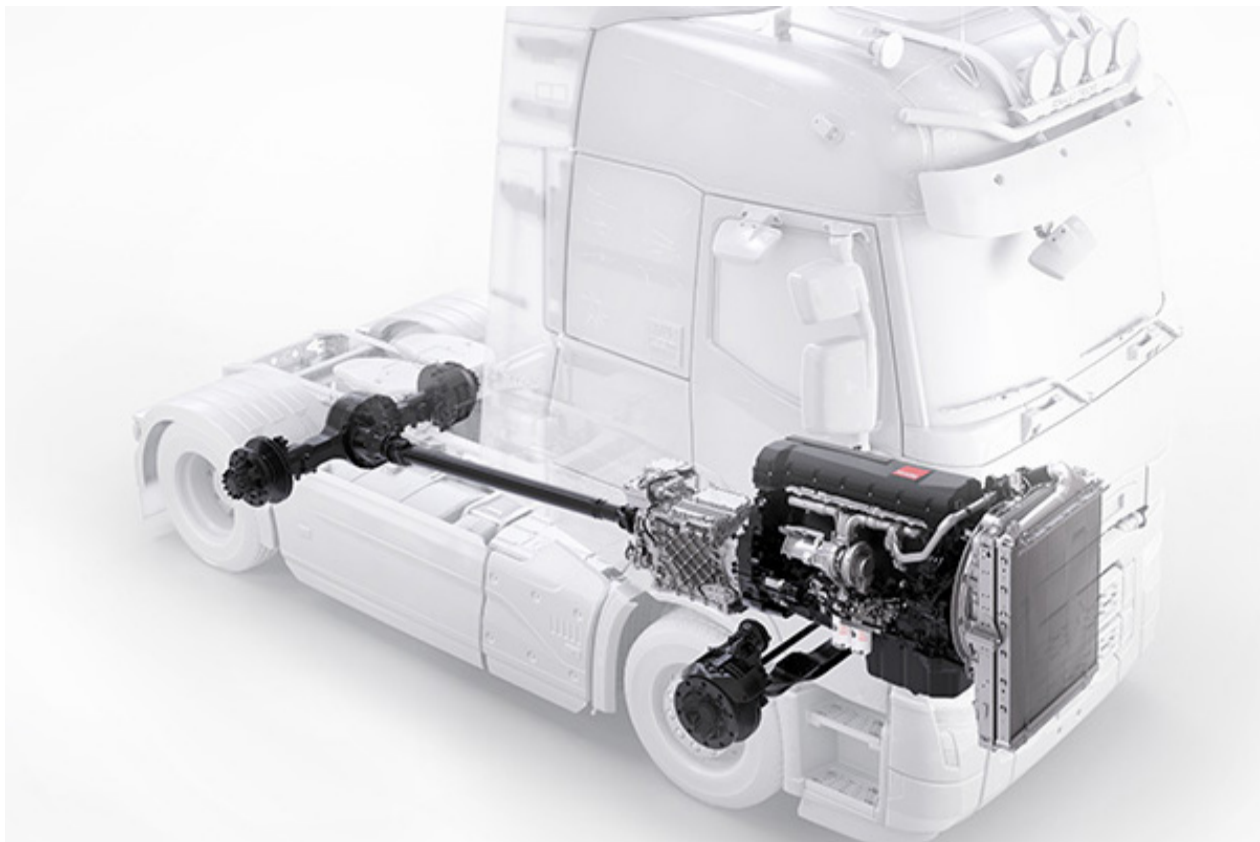
TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Renault Trucks zaprezentował, zapowiadaną już wcześniej, „TCKewolucję”. Tak nazwano odświeżenie gamy T, C i K. Jak można się było spodziewać, zmiany obejmują wszystkie najważniejsze elementy: efektywność, bezpieczeństwo i komfort jazdy.

Obecna gama pojazdów ciężarowych Renault została zaprezentowana w 2013 r. Była to wówczas zupełna zmiana zarówno nazewnictwa jak i pojazdów. Seria T to pojazdy dalekobieżne, zaś C i K budowlane. Na wszystkie zapotrzebowanie w Europie jest obecnie bardzo duże. Ruszają gospodarki po ograniczeniach związanych z pandemią, a w tle gigantyczne pieniądze z UE. Dzięki nim, jeszcze bardziej zacznie się rozwijać infrastruktura. A przecież do jej budowy ciężkie pojazdy są niezbędne. Pojawił się także nowy, niestety tragiczny i smutny

impuls, mianowicie bardzo intensywne opady deszczu w Niemczech, Belgii, Austrii i Szwajcarii. W niektórych miejscach straty są wręcz niewyobrażalne, a ich usuwanie może potrwać nawet kilka lat. Chodzi m.in. o linie kolejowe, mosty, autostrady. Sporo infrastruktury ucierpiało w tych krajach.

Francuzi, wychodząc naprzeciw potrzebom klientów, uczynili swoje pojazdy lepsze. To największa zmiana od wspomnianej wyżej „zmiany warty” z 2013 r. Marka Renault przez lata była uznawana za budżetową w branży ciężarowej. Ale to się od →→



kierowcy. Dzięki temu ma wszystko w zasięgu ręki, co nie tylko poprawia komfort, ale także bezpieczeństwo. Dodano wygodną szufladę z możliwością przechowywania dokumentów w formacie A4, uchwyt na kubek, a także gniazda USB-C. Do dyspozycji kierowcy jest uchwyt na tablet i telefon. Pojawił się przycisk Start/Stop. Kolumna kierownicy jest regulowana w 3 płaszczyznach, co zapewnia zajęcie najlepszej i najwygodniejszej pozycji za kierownicą.

lat systematycznie zmienia, a pomogła w tym m.in. współpraca z Volvo Trucks, które z kolei jest wyżej pozycjonowane. Nie wnikając w decyzje zakupowe klientów, prezentujemy w skrócie nowe oblicze na przykładzie topowego Renault Trucks T High.

Tablica rozdzielcza została w tym modelu zaprojektowana jako kokpit, który jest skierowany do



Pomaga w tym intuicyjny, nożny przycisk blokady kolumny kierownicy. A tę wygodną pozycję zapewnia także komfortowy fotel z tapicerką ułatwiającą utrzymanie czystości. Kierowcy czasem coś się uleje, spadnie itd., podczas kilkugodzinnej jazdy. Ważne, aby mógł to szybko i sprawnie wyczyścić.

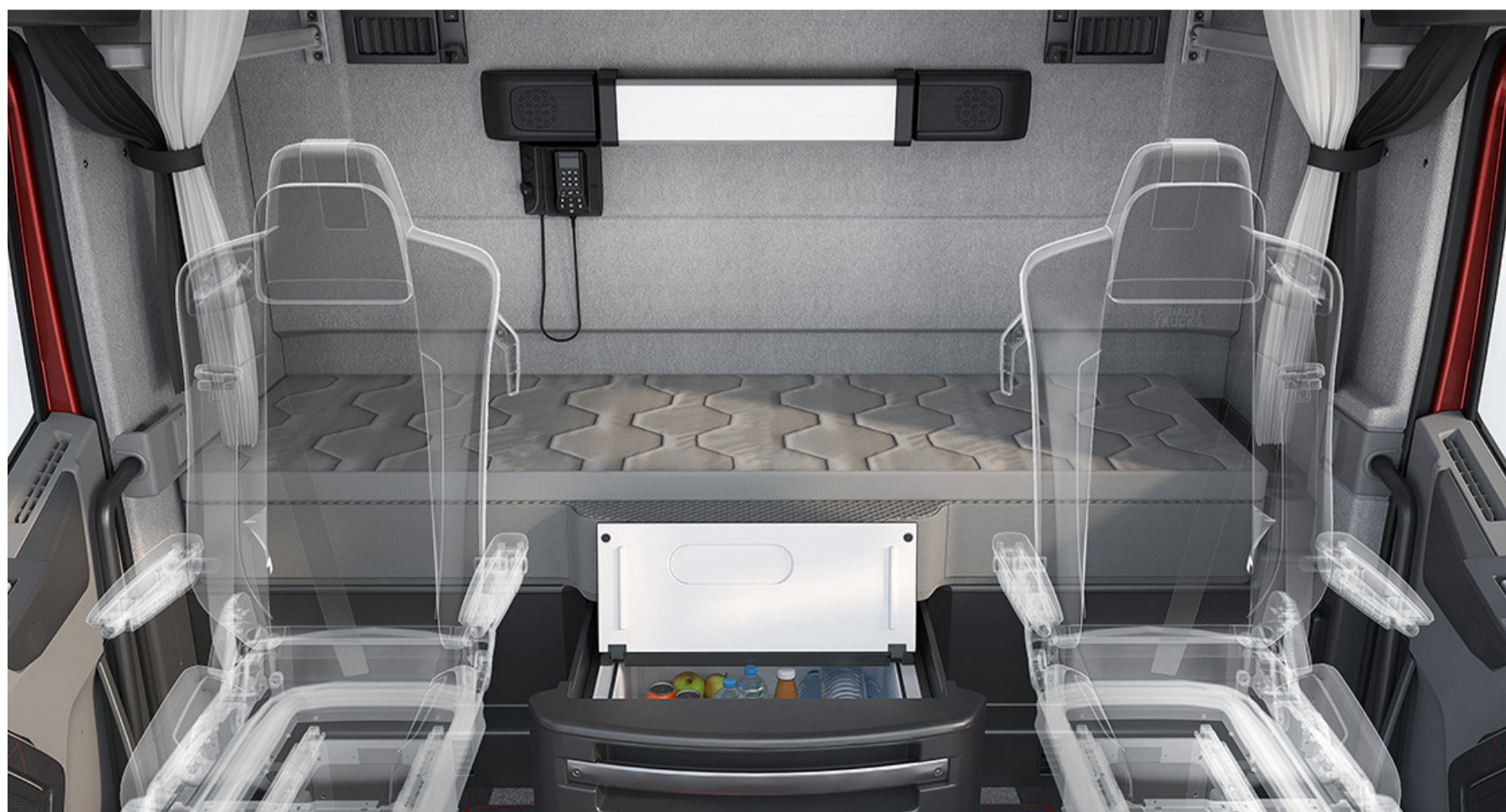
A gdy już nadejdzie czas na wypoczynek, może go zrealizować na nowej leżance „Serenity”. Jej materac ma grubość 170 mm i gęstość: 41 kg / m³. Zastosowano w nim podwójną liczbę sprężyn. Ten grubszy od poprzedniego materac jest bardziej dopasowany do różnych typów fizjonomii, różnych sylwetek. Ma możliwość łatwego założenia dopasowanego prześcieradła. W materacu zastosowano nową strukturę materiału, z możliwością łatwiejszego czyszczenia. Jest jeszcze nakładka na materac z pianki memory. Większe bezpieczeństwo w kabinie w czasie postoju zapewnia mechaniczna blokada przeciwwłamaniowa. Zupełnie płaska podłoga sprawia, że poruszanie wewnątrz kabiny staje się dużo wygodniejsze. Jest też dostępna lodówka o pojemności 40 l. Wszystko po to, aby kierowca jak najlepiej wypoczął przed kolejnym odcinkiem. A przypomnijmy, że zgodnie z Ustawą o czasie pracy kierowców, jest to średnio 9 godzin na dobę. W dobie korków i zapchanych dróg szybkiego ruchu, każdy chce jak najlepiej ten czas jazdy wykorzystać



i krótkie przerwy ogranicza do niezbędnego minimum, np. na skorzystanie z toalety.

W czasie jazdy kierowcy pomaga obsługa predykcyjna możliwa, dzięki monitoringowi w czasie rzeczywistym. Przewoźnik ma dzięki temu zapewniony optymalny plan obsługi pojazdu, możli-

wie najbardziej skuteczne zapobieganie awariom i gwarantowaną dostępność pojazdu. Dzięki usługom online zapewniona jest zdalna diagnostyka, usuwanie ewentualnych awarii oprogramowania, jego aktualizacja, a także zdalna modyfikacja ustawień. Dla niektórych modeli (silnik pojemności 13 l) okresy przeglądowe wydłużono do 150 tys. →



km lub 18 mies. Obniża to koszty obsługi i pozwala jeszcze efektywniej wykorzystywać eksploatowane w firmie pojazdy. Producent obiecuje także obniżone o 3% zużycie paliwa, a z pakietem „Fuel Eco Pack” do 5%. Oczywiście takie deklaracje sprawdzają się dopiero w praktyce. Silnik wysokoprężny ma normę Euro 6 Step E, a niskie zużycie paliwa mają zapewnić m.in. opony klasy A. Zoptymalizowano również przełożenia tylnych mostów.

Standardowo nabywca dostaje oświetlenie LED, którego zalety znamy od dawna, czyli dłuższa żywotność, lepsze oświetlenie, barwa światła zbliżona do światła dziennego, co automatycznie obniża zmęczenie kierowcy. Czujniki bezpieczeństwa wykrywają innych uczestników ruchu w martwym polu. Do nowości zaliczymy również hamulec postojowy z funkcją awaryjnego zatrzymania, czyli w sytuacji, gdy kierowca opuści pojazd bez jego zaciągnięcia.



Czekamy na możliwość praktycznego sprawdzenia własności nowych ciężarówek Renault. Widać jednak z tej prezentacji online, że podobnie jak w samochodach osobowych, w ciężarowych poprzeczka także systematycznie idzie w górę. Silna konkurencja mimo dużego popytu, ale także większa dbałość o komfort pracy kierowców, co skutkuje większym bezpieczeństwem, wymuszają na producentach stosowanie coraz lepszych rozwiązań i materiałów. Co prawda pojazd ciężarowy ma jasno określone zdanie – zarabianie pieniędzy na przewozach, to jednak podejście konstruktorów i projektantów na przestrzeni lat bardzo się tutaj zmieniło. ■

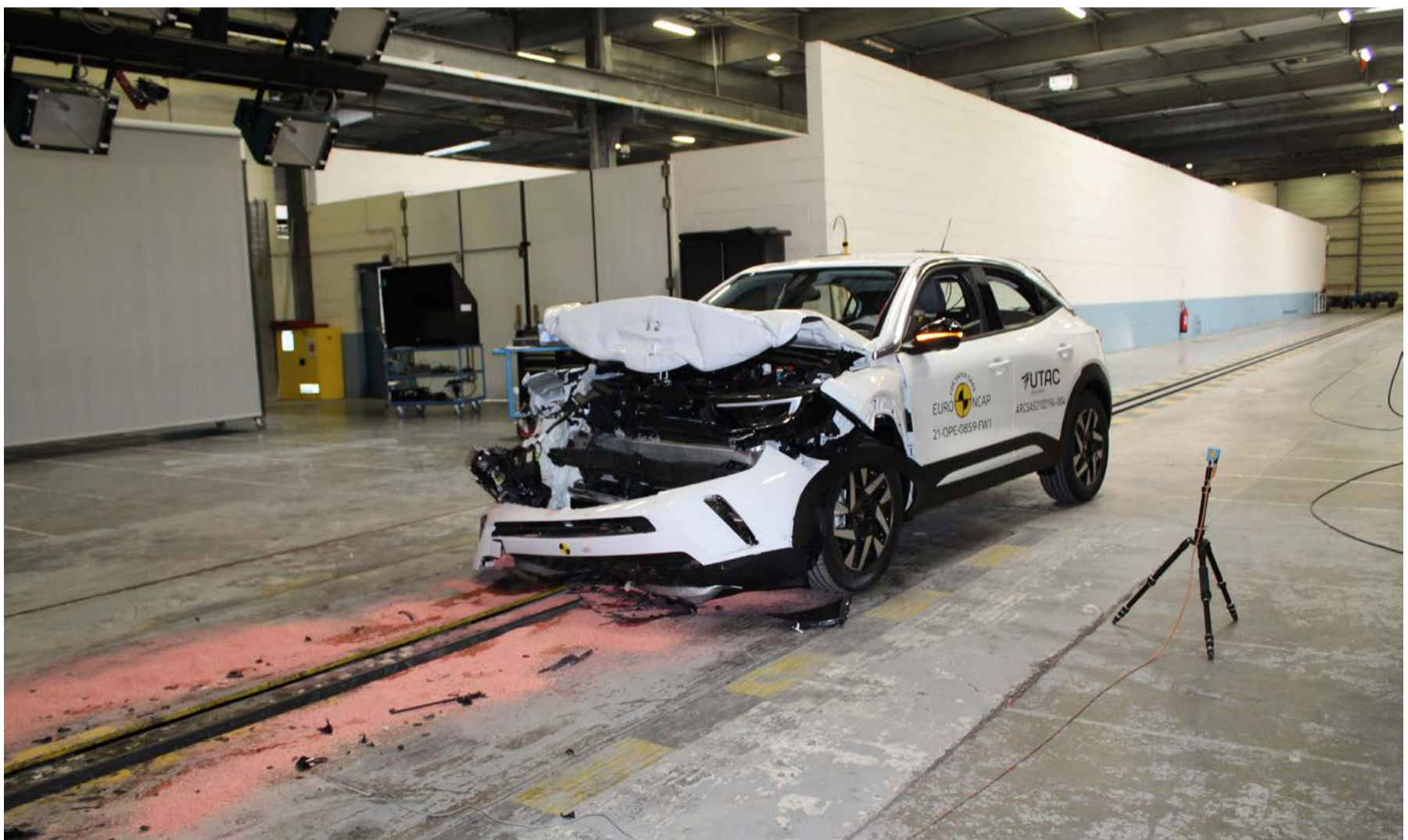


Kangoo i Mokka rozbite

Testy zderzeniowe Euro NCAP

TEKST: MACIEJ RZOŃCA, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niezależna, niedochodowa organizacja Euro NCAP powołana do oceny bezpieczeństwa pojazdów opublikowała wyniki testów zderzeniowych kolejnych modeli, które w ostatnim czasie pojawiły się w salonach sprzedaży.



Przebadano dwa samochody. Renault Kangoo oraz Opel/Vauxhall Mokka. Oba samochody testowano ze standardowym wyposażeniem dotyczącym bezpieczeństwa. Uży-

skwały podobne oceny końcowe – po cztery z pięciu możliwych do zdobycia gwiazdek, ale pewne różnice widoczne są po szczegółowej analizie danych.



Testowane Renault Kangoo o masie 1531 kg wyposażone było w silnik 1.3 Tce LHD zaliczone do klasy małych MPV. Ochrona kierowcy (dorosłych pasażerów) oceniona została na 78%, ochrona dziecka na 87%, pieszego na 67%, a (standardowe) systemy wspomagające bezpieczeństwo na 72%.

Natomiast Opel Mokka o masie 1217 kg z benzynowym silnikiem 1.2 LHD zakwalifikowany został w klasie małych off-road. Ochrona kierowcy w tym przypadku oceniona została na 73 proc, dziecka na 75 proc, pieszego na 58 proc, a ogólne systemy wspomagające na 64 proc. ■



Prestidigitator

TEKST: MARCIN SUSZCZEWSKI, ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Co parę lat każdy z nas staje przed zagadnieniem zakupu samochodu.

Pal sześć jeśli budżet pozwala na wybór nowego z gwarancją, ale do zakupu czegoś z drugiej (i dalszej) ręki trzeba być nie lada prestidigitatorem.



Takim zaś nie każdy z nas jest, ale może się stać po lekturze cyklu tekstów poradnikowych o zakupie używanego samochodu. Reguły są bowiem proste i tylko należy ich dość wiernie przestrzegać. Pierwsza z nich i najważniejsza to: nie napalać się, samochodów do wyboru jest mnóstwo.

Co to ma być?

Przymiarki do zakupu samochodu zaczynamy od określenia rodzaju samochodu i jego wielkości. Spójrzmy uczciwie na swoje potrzeby, skoro kręcimy się głównie po mieście to może wcale nie jest nam potrzebna reprezentacyjna limuzyna. Przewozimy regularnie więcej osób, to może van? →→

Taka analiza pozwoli na zawężenie kręgu poszukiwań. Nie będziemy się niepotrzebnie rozpraszać na auta sportowe i kabriolety jeśli szukamy pikupa do pracy czy terenówki do lasu. Im mniej modeli do wyboru, tym szybciej okaże się, z którym jesteśmy skłonni się związać.

Bez uprzedzeń.

Jeśli z analizy wychodzi, że szukamy np. auta klasy Golfa to nie betonujmy się na kierunku VAG. OK, do wyboru mamy tutaj co prawda wspomnianego właśnie Golfa, ale też Audi A3 i Skodę Octavię, Toyotę Corollę czy Kia C'eeda. Gdy dopuścimy do głosu inne marki, wybór okaże się ciekawszy.

W końcu Opel ma Astrę, Citroen np. C4 a Fiat chociażby Stilo. Nieortodoksyjne podejście pozwoli nam poznać inne marki, ale też przekonać się, że życie toczy się również poza światem VAG i niekoniecznie jest takie złe, a bywa, że również interesująco tańsze.

Budżet

No właśnie, musiało do tego dojść. Zawsze kluczowe jest określenie zasobów jakie jesteśmy skłonni wydać na auto. I tu zastrzeżenie, aktualne zwłaszcza przy zakupie pojazdu używanego. Cena zakupu to tylko jedna ze składowych i nie może ona być większa niż połowa wszystkich naszych pieniędzy.

Już przy oględzinach wychodzą pewne sprawy do poprawki, ale pamiętajmy, że po zakupie trzeba pojazd przerejestrować i ubezpieczyć. Na poprawki techniczne przyjdzie czas. Niektóre zrobimy zaraz po zakupie, na inne poczekamy, aż stan konta znowu wzrośnie.

Poszukiwania

W zależności od budżetu, skupiamy się na wytypowanych modelach oferowanych w naszym zakresie cenowym, przy czym zawyżamy nieco kwotę przy poszukiwaniach, bo sprzedający też podchodzą do sprawy optymistycznie i często z przekonaniem, że Golfik wart jest więcej niż rynek uważa.

Na etapie wyszukiwania gromadzimy pojazdy w folderach internetowych wyszukiwarek, i porównujemy opisy i zdjęcia. Nie uprzedzajmy się do tzw.

handlarzy, praktyka pokazuje, że często to właśnie prywatny sprzedający ma więcej do ukrycia niż ktoś kto z handlu żyje.

W poszukiwaniach nie sięgajmy zbyt daleko. To już nie te czasy, że po samochód wyprawialiśmy się za granicę. Dzisiaj nie opłaca się jechać nawet za granicę województwa bo koszt dojazdu i przeznaczony na to czas często czynią wyprawę bezsensowną.

Ogrom oferty używanych samochodów jest też taki, że w zasięgu 50 kilometrów od domu znajdziemy pojazd, który spełni nasze oczekiwania. Wystarczy tylko dobrze przekopać anonse i spędzić trochę czasu na zadawaniu właściwych pytań.

Rozmowa

Zanim jeszcze wybierzemy się na oględziny danego egzemplarza, czeka nas rozmowa ze sprzedającym. Jeśli w jej trakcie odniesiemy wrażenie, że ktoś nie mówi prawdy lub zataja informacje, zakończmy dyskusję, na nasze pieniądze czeka jeszcze wielu innych sprzedających.

W rozmowie nie pytamy o zagadnienia wypisane w ogłoszeniu; dobrze napisane powinno wyjaśniać praktycznie wszystkie kwestie. Chcemy wiedzieć w jakim stanie jest auto, blacharskim i mechanicznym. Skąd przyjechało, jak długo jest w kraju, czy jest zarejestrowane.

Starajmy się poznać sprzedającego i jego ofertę, przyłóżmy się do sprawy. Wtedy również druga strona powinna traktować nas poważnie. Pamiętajmy, że takich telefonów sprzedający odbiera kilkanaście dziennie. Ma prawo poczuć się znużony i zniecierpliwiony.

Wyjazd

Żadne zdjęcia ani rozmowy nie zastąpią kontaktu z samochodem. Nawet nie to, że faktyczny stan może nas rozczarować, ale zwyczajnie, że konkretny egzemplarz może nam nie pasować. Trochę jak z ludźmi, niby na obrazku wszystko fajnie, a na żywo nie ma chemii.

Przy aucie poprośmy o kwadrans sam na sam z pojazdem. Niech nam sprzedający pozwoli się skupić i na spokojnie popatrzeć w te miejsca, →→



w które należy zajrzeć, zamiast raczyć nas jowialnymi opowieściami o weselu córki i jakie były tego konsekwencje.

Pamiętajmy: nie spotykamy się z dobrym znajomym. Oględziny i ewentualny zakup samochodu to transakcja, a my musimy mieć pewność, że dokonany wybór jest słuszny. Konsekwencje bowiem ponosić będziemy sami. No, w towarzystwie portfela i narzekań rodziny.

Oględziny

Przy samochodzie, poza ogólnym wrażeniem, jest kilka ważnych kwestii, na które trzeba zwrócić uwagę. Przede wszystkim na korozję, wedle zasady, że tej wygonić się już nie da. Tematy mechaniczne najczęściej można na spokojnie ogarnąć. Ale warto zweryfikować poszczególne podzespoły i oszacować ewentualne koszty "ogarniania". Zdarzyć się bowiem może, że naprawy silnika, automatycznej skrzyni biegów czy układu przeniesienia napędu spowodują, że nasz budżet tego nie wytrzyma.

Zaglądamy na ranty błotników, sanki, progi. W prostych samochodach te elementy mamy na wierzchu, gorzej gdy są zabudowane osłonami. Prawdę mówiąc, do prawidłowych oględziny, te osłony należałoby zdjąć.

I znowu, jeśli na aucie za 3 tysiące znajdziemy małe purchelki, to nie powód do tragedii. W końcu nie planujemy zapewne jeździć nim przez dekadę, więc problem nie rozwinie się raczej do rozmiarów tragedii. Ważne są elementy nośne, estetyka czasem musi zejść na dalszy plan.

W kolejnym tekście zajmiemy się weryfikacją techniczną egzemplarza, wychodząc z założenia, że samochód nam się po wstępnych oględzinach spodobał, a jego nadwozie wydaje się zdrowe. Tylko takie egzemplarze powinny przechodzić do kolejnego etapu weryfikacji.

Do zobaczenia zatem, tym razem z komputerem diagnostycznym pod pachą. ■

Citroeny ruszyły w Polskę



TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Bawimy się, zwiedzamy, spędzamy miło czas, poznajemy uroki kolejnego regionu Polski: tym razem Górnego Śląska – powiedział Maciej Janowski z Warszawy, który w duecie z Karoliną stanowili jedną z 32 załóg XIII Zlotu Zabytkowych Citroenów.

Zlot odbył się w dniach 15-18 lipca, a komandor imprezy - Luiza Muskała – przygotowała dla uczestników ciekawy i różnorodny program. Bazą stał się Dworek Pod Platanem w Kozłowie, z którego (pierwszego pełnego dnia spotkania) kawalkada Citroenów

wyruszyła do Gliwickiej Mariny. Tam uczestnicy wypłynęli statkiem w rejs po kanale, po czym przejechali pod słynną, zabytkową Radiostację Gliwicką oraz do - także zabytkowego - szybu Maciej w kompleksie budynków dawnej kopalni węgla Concordia.



Kolejnego dnia uczestnicy pojechali do Dzierżna, gdzie mogli spróbować swych sił na strzelnicy sportowej, a następnie zwiedzali zamek w Toszku. Złot zakończyła uroczysta kolacja w bazie.

Trzeba przy tym pamiętać, że tego typu złoty pojazdów zabytkowych, to nie tylko atrakcje dla uczestników. Dla Pani Komandor ważne było także (a może jeszcze ważniejsze), by motoryzacyjne perełki skupione w Citroen Oldtimer Club Polska mogło podziwiać jak najwięcej osób. Stąd w miejscowościach, w których zaplanowane zostały dłuższe postoje (np. na placu przy zamku w Toszku) rozplakatowano wcześniej informacje o tym wydarzeniu. I rze-

czywiście, zjawili się sporo mieszkańców, którzy „obfotografowywali” samochody oraz wdawali się w rozmowy z ich właścicielami.

Jednym z najciekawszych citroenów (nie umniejszając ponad trzydziestce innych) był unikalny egzemplarz modelu CX Prestige 2400IE Automatic, wykonany w 1982 roku na specjalne zamówienie dla króla Arabii Saudyjskiej Fahd Bin Abdulaziz Al Sauda. Szacuje się, że takich budowanych na specjalne zamówienie citroenów CX o przedłużonym nadwoziu powstało zaledwie około 20 sztuk. Maciej Janowski - właściciel tego Citroena – stwierdził, że kupił go przed laty przez francuski portal internetowy sugerując się przede wszystkim oryginalnym stanem technicznym, atrakcyjną ceną oraz niskim przebiegiem. Dopiero później odkrył jego ciekawą historię... Obecnie ten egzemplarz ma na liczniku 55 tysięcy kilometrów przebiegu i nadal oryginalne części. O wartości tego pojazdu, także z kolekcjonerskiego punktu widzenia świadczy fakt, że w 2013 roku we

Francji podczas Międzynarodowego Złotu, który zgromadził 3 tysiące citroenów, ten właśnie zajął II miejsce... Janowski podkreślił jednak, że chociaż doceniony został wówczas jego pojazd, to był to sukces także Citroen Oldtimer Club Polska. →→



Z komandorem Zlotu Citroena Luizą Muskałą rozmawiał Maciej Rzońca.

iAuto: XIII Zlot w pandemicznym nadal czasie... Udany?

Luiza Muskała: *Bardzo udany. Uczestnicy są bardzo zadowoleni. Mamy tutaj świetną bazę noclegową w Dworku Pod Platanem w Kozłowie. Wszyscy są tutaj zaskoczeni taką wielką atrakcyjnością Górnego Śląska, że jest tutaj tak wiele do zwiedzania – nie tylko duże miasta, jak Gliwice, ale też te mniejsze jak Toszek z bogatą historią i przepięknym zamkiem.*

Kto opracował program Zlotu?

Program opracowałam sama. Pochodzę z Warszawy, ale w 2018 roku przeprowadziłam się do Gliwic, zaczęłam z mężem zwiedzać okoliczne miejsca i atrakcje i od tego czasu nabrałam pewności, że tutaj koniecznie trzeba zorganizować Zlot.

W tym roku są 32 załogi. To dużo, czy mało?



Na pewno brakuje kilku uczestników, bywało więcej załóg, bywało mniej, ale można przyjąć, że liczba jaką mamy w tym roku, to taka przeciętna. Na pewno dzięki temu zlotowi do Citroen Oltimer Club Polska przystąpi kilka nowych osób.

Różnica wieku samochodów biorących udział w Zlocie jest ogromna. Dotyczy to również wieku uczestników...

Tak, oczywiście... Mamy tutaj prawie że niemowlaka i są osoby, które są już od lat dobrze na emeryturze. Tak więc przekrój wiekowy i aut i załóg jest duży, ale nie ma to dla nas znaczenia. Taka wielopokoleniowość jest wspaniała. Chętnie przygarniamy wszystkich i dla wszystkich jesteśmy otwarci. Jedyny próg wiekowy dotyczy samochodów. Powinny być to pojazdy z 1990-91 roku i starsze, ale jeśli trafi się osoba chętna do wstąpienia do klubu mająca nieco młodszy, zadbane egzemplarz np. XM, to dlaczego nie?

Kto wspiera złoty COCP?

Oczywiście, możemy tutaj liczyć przede wszystkim na stałe wsparcie i pomoc ze strony Citroen Polska. Poza tym organizując kolejne Złoty trzeba szukać po prostu sponsorów. Trochę obawiałam się, że będzie w tym roku z tym kłopot związany z trudną sytu-

acją finansową firm związaną z pandemią. Mimo wszystko udało nam się dopiąć ten budżet do końca. XIII Złot pomógł nam zorganizować tradycyjnie Citroen Polska, a także firmy Motul, Novol, sosnowiecki salon Citroena Tandem Plus oraz gliwicka Selectionover.

W jakich rejonach Polski odbędzie się zlot czternasty?

Mamy już kolejkę na kolejne lata. Niewykluczone, że pojedziemy w kierunku Warmii i Mazur. Na pewno będę chciała w przyszłości zrobić tutaj, na Śląsku, powtórkę. Jest tutaj naprawdę mnóstwo do zwiedzania, że wymienię w tym miejscu jedynie Szlak Zabytków Techniki i – mając na imię Luiza – oczywiście Sztolnię Królowa Luiza... ■



Felieton Klaudiusza Madeji

Nasze drogie bezpieczeństwo

Od kilku tygodni media, szczególnie te narodowe (będące kiedyś publicznymi...), nagłaśniają spektakularne wypadki drogowe i grzmią na temat drastycznego zwiększenia kar i mandatów.

Wcześniej uczynił to sam Premier RP



Tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) zajmuję się zawodowo od 2004 r. W tym czasie doszło do naprawdę wielu tragicznych wypadków drogowych. Oczywiście część z nich trafiła na czołówki wszelakich mediów. Jednak obecnie mamy

do czynienia z czymś w rodzaju serii eksponowania ciężkich wypadków drogowych. Żeby było jasne, jestem zawsze przeciwko wypadkom i nietrzeźwym kierowcom. Także tym, pod wpływem innych środków odurzających. Ale gdy przeglądam media,

słyszę tylko o rosnącej liczbie pijanych kierowców i powodowanych przez nich wypadkach. A do tego od razu wnioski, prezentowany często jako „lek na całe zło” – drastyczne podniesienie kar. Ale czy ktoś znalazł ostatnio w mediach jakąkolwiek propozycję zmiany działania Policji czy Inspekcji Transportu Drogowego (ITD)? To są dwie główne służby kontrolujące kierowców na drodze. Choć takie uprawnienia dostało na przestrzeni ostatnich lat kilka innych służb. Ale pozostajmy przy tych dwóch najważniejszych. Przecież ta ogromna liczba pijanych na drogach, to także po części, choć niewielkiej, ich wina!

Starsi pamiętają, że kiedyś były na drogach „zwykłe” kontrole policyjne. Bez „suszarki”, wideorejestratora itd. Po prostu stał patrol i na wrywki zatrzymywał pojazdy do kontroli. Sprawdzano kierowcę, stan techniczny pojazdu (pobieżnie oczywiście), obowiązkowe ubezpieczenie (też nierzadko niekupowane przez właścicieli). A przy okazji trzeźwość. Kto pamięta jeszcze dzisiaj słynne baloniki? Obecnie tego nie ma. Zniknęły też tzw. trzeźwe poranki, czyli szybkie sprawdzanie wszystkich kierowców na danej drodze. Np. przed skrzyżowaniem ze światłami. Wszyscy musieli „dmuchnąć”, a podejrzanych stawiano na boku do szczegółowej kontroli.

Mamy także propozycje zabierania wszystkim pijanym kierowcom samochodów. Ponoć w I półroczu 2021 r. było ich ok. 50 tys. Tych ujawnionych, bo niektórzy twierdzą, że drugie tyle nie trafiło na kontrolę lub nie spowodowało wypadku. Te 50 tys. aut chyba nawet na słynnym lotnisku w Radomiu by się nie zmieściło. A co z nimi robić? Te droższe można zlicytować i pokryć wszystkie koszty. Ale przeciętny wiek samochodu w Polsce to ok. 14 lat...

W opisie jednego z tragicznych wypadków przeczytałem, że pijany kierowca miał w samochodzie butelki z alkoholem, który prawdopodobnie spożywał też w czasie jazdy. Może jest chory na chorobę alkoholową. A gdzie taki kierowca najłatwiej i najszybciej kupi alkohol? Na stacji paliwowej. Pamiętają Państwo dyskusję sprzed paru lat, aby wycofać alkohol ze stacji? Przywoływano nie tylko

pijaństwo kierowców, ale także Ustawę o wychowaniu w trzeźwości. Jednak lobby zwyciężyło, a stacje pozostają, przynajmniej w niektórych miejscach, „sklepami nocnymi”. Cudzysłów, bo przecież dobrze wiemy, że w tych punktach (tzw. sklepach nocnych) jakieś 90 %, (może nawet „plus”) sprzedaży stanowią wyroby alkoholowe.

Wreszcie ostatni argument. Od wspomnianego 2004 r. rozmawiałem i poznałem mnóstwo ekspertów BRD, z Policji, ITD, oraz wielu różnych instytucji, których nie sposób tu wymienić. Wszyscy, podkreślam, wszyscy twierdzą jednoznacznie, że nie wysokość kary, ale jej nieuchronność jest najważniejsza. Czy „zawiany” facet po imprezie, ruszając swoim samochodem myśli o karze, jaka go może spotkać? To pytanie do psychologów, ale praktyka pokazuje, że raczej liczy na szczęście, czyli brak kontroli drogowej, o czym wyżej... To też charakterystyczne, że niemal wszyscy pijani kierowcy nie biorą pod uwagę bezpieczeństwa, czyli wszelkich następstw spożycia alkoholu, jak obniżona sprawność, czas reakcji, równowaga itd. Istnieje tylko jeden „problem” - żeby mnie po drodze nie złapali...

Powtórzmy jeszcze raz, my wszyscy normalni kierowcy, a tym bardziej miłośnicy motoryzacji, jesteśmy przeciwko pijanym kierowcom. Także z powodów czysto egoistycznych. Bo nikt nie chce być „rozjechany” przez nietrzeźwego wariata. Ale pomyślmy w tej ogólnonarodowej „dyskusji” o rozsądnych i skutecznych środkach. W przeszłości kary i kwalifikacje prawne były już zaostrzane. I liczba pijanych kierowców spadała na kilka miesięcy, a później znów powoli wracała do poziomu „sprzed”. Takie wykresy można znaleźć, dysponuje nimi m.in. Policja. Od ilu lat mówi się o reformie szkolenia nowych kierowców, aby nie był to tylko kurs pt. „Jak zdać egzamin na prawo jazdy”? Żeby nie skończyło się jedynie na podniesieniu kar pieniężnych, które przecież są tak potrzebne wydrenowanemu przywilejami socjalnymi budżetowi.

A za kilka miesięcy liczba ujawnianych nietrzeźwych za kierownicą wróci do smutnej „normy”. Zaś ręce będą zacierali komornicy, egzekwujący wysokie grzywny od ukaranych kierowców.

Niepokojące ślady

TEKST: MACIEJ RZONCA

Kilkanaście dni temu, po raz pierwszy od kilku tygodni, wróciłem dosyć późno do domu (tak przed północą). Po drodze spotkała mnie solidna, długa ulewa, więc samochód był nieźle umyty... Zaparkowałem, jak zwykle, na podjeździe przed domem i... do łóżka.

Następnego dnia zauważyłem na dachu samochodu czarno-granatową plamę. Pomyślałem, że jakiś ptak nażarł się jakiś jagód i po strawieniu resztki pozostawił wydalić na dachu

mojego auta. Wziąłem więc mokry papierowy ręcznik kuchenny i starłem fatalną plamę. W tym momencie zorientowałem się, że na całym dachu, przedniej szybie oraz masce jest kilkanaście śladów łapek jakiegoś zwierzaka. Nie, to nie ptak, i na



pewno nie kot. Przypomniałem sobie, że kilka dni wcześniej o późnej wieczorowej porze widziałem przebiegającego ulicą kilkadziesiąt metrów ode mnie jakieś nieduże zwierzę. Przypominało kota, ale ogon był zupełnie inny...

Śledztwo w internecie potwierdziło moje obawy – w okolicy grasuje kuna i nie było to już ważne, domowa czy leśna. Jedno stało się pewne. Kuny lubią przywiązywać się do miejsca i niezwykle niechętnie chcą się wyprowadzić ze swojego „rewiru”. Problem w tym, że przy okazji uwielbiają w nocy ciepło samochodowych silników oraz (nie wiadomo dlaczego) przegryzać różnego rodzaju kable i przewody pod maską, a także wygryzać i zabierać do swojego gniazda fragmenty izolacji i wygłuszeń stosowanych pod maskami pojazdów. Podsumowując, dla właściciela auta, to poważny szkodnik potrafiący wyrządzić uszkodzenia nawet na wiele tysięcy złotych o potencjalnym wypadku czy pożarze nie wspominając...

Internetowe rady na pozbycie się kuny są różne i różne są opinie na temat ich skuteczności. Jedni proponują umieszczenie pod maską kostki WC.



Zapach ma co prawda odstraszyć szkodnika, ale też grozi nam, że „toaletowy” zapach będzie nam towarzyszył w trakcie jazdy. Inni polecają umieścić pod maską pakiecik z psią sierścią, ale też bez gwarancji jak długo to będzie działać. (Chyba, że ma się znajomości u „psiego fryzjera” i zapewnione dostawy świeżo pachnącej sierści).

Najwięcej pochlebnych opinii mają elektroniczne odstraszacze, które mają emitować dźwięki nieakceptowalne dla kun i innych gryzoni. I taki właśnie nabyłem (nazwy i producenta nie podam). Ten

konkretny model polecił mi mój przyjaciel mieszkający na obrzeżach pól i lasów z otwartym (typu wiata) garażem. I walczył on ze 2-3 lata temu z kuną na wszelkie sposoby, która upodobała sobie jego samochód, ale też poddasze i ocieplenie domu. Wygląda na to, że kuna się wyniosła dopiero po zastosowaniu elektronicznego odstraszacza.

Taki więc kupiłem i uruchomiłem. Na wszelki wypadek, codziennie rano starannie oglądam karoserię samochodu i zaglądam pod maskę...



Po raz wtóry

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W poprzednim wydaniu iAuto opublikowaliśmy fotorelację z militarnego pikniku w Tomczycach. Niemal natychmiast organizatorzy kolejnej imprezy zaprosili nas ponownie. Obiecali niespodzianki, i rzeczywiście były.



w Tomczycach

Atrakcje były. Poza pokazywanym w poprzednim wydaniu spotkaniem z klasyczną i zabytkową motoryzacją wojskową, odbył się turniej piłki nożnej w... błocie. Stosowne błoto powstało za sprawą Straży Pożarnej. W Turnieju Piłki Błotnej „Bagno” uczestniczyło 13 zespołów, w tym dwie drużyny pań. Taplanie w błocie, przewidywanie nieprzewidywalnego podążania piłki, upał i kłopot z poruszaniem się w lepkiej mazi to frajda nadzwyczajna.

Takie wrażenie można było odnieść obserwując kolejne spotkania.

A tak na serio okazało się, że była to świetna zabawa, rywalizacja raczej jako rekreacja i, niejako przy okazji, promocja Tomczyckiej plaży nad Pilicą, spływów kajakowych, działalności organizatorów i uroków Mazowsza. A wieczorem, w Barze Słoneczko czuć było niepowtarzalną atmosferę wspólnoty. →→







Organizatorem turnieju był Bar Słoneczko wspierany przez drużynę Tarchoświry. Partnerami wspierającymi - Grupa Militarna Pilica, Gmina Mogielnica, Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Mogielnicy, firma FULL-KOLOR Beata Zaráś i Restauracja Prosto z rusztu.

Jeśli idzie o militaria – było prawie to samo, co miesiąc wcześniej. Można było poglądać najróżniejsze pojazdy, sporym zainteresowaniem cieszyły się przejażdżki „na gąsienicach” Atrakcją samą w sobie było spotkanie z Rambo. A właściwie z p. Jerzym, uczestnikiem grup rekonstrukcyjnych. Pan Jerzy specjalizuje się w kompletowaniu umundurowania i wyposażenia osobistego żołnierzy amerykańskich. W Tomczycach wystąpił w kompletnym ekwipunku z czasów wojny w Wietnamie. Stąd skojarzenie z filmową postacią kreowaną przez Sylwestra Stallone. Granaty i karabin, to oczywiście atrapy, ale łatwe do pomylenia z prawdziwymi. ■



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.



Wygłada 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 →→

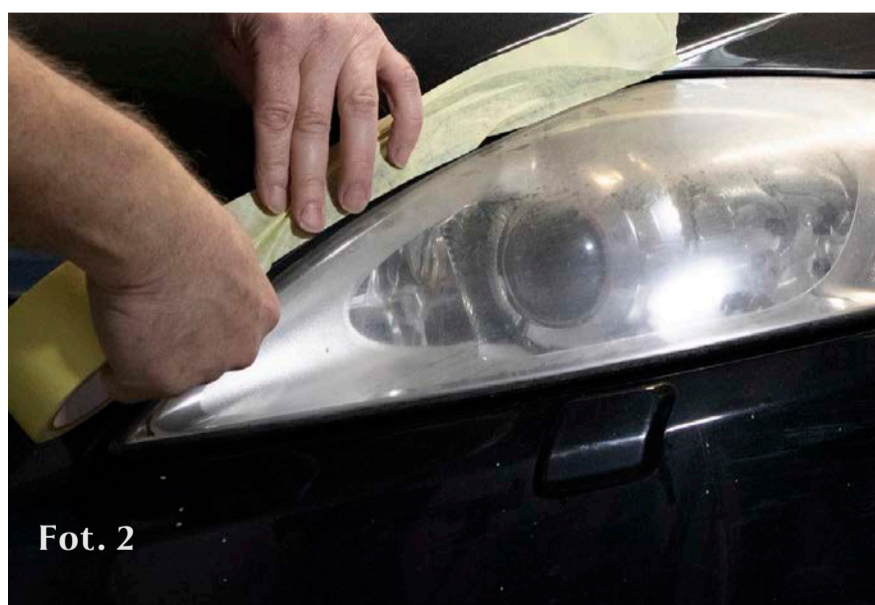
i zgodne ze specyfikacją samochodu (zazwyczaj H7 – 55W) nie czynią szkody. Kiedy powierzchnia reflektora matowieje i światła są coraz słabsze, niektórzy kierowcy zakładają mocniejsze żarówki, (80W, 100W) zamiast usunąć zmatowienie na „szybie” reflektora. Nadtopionych nadmierną temperaturą lamp nie da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

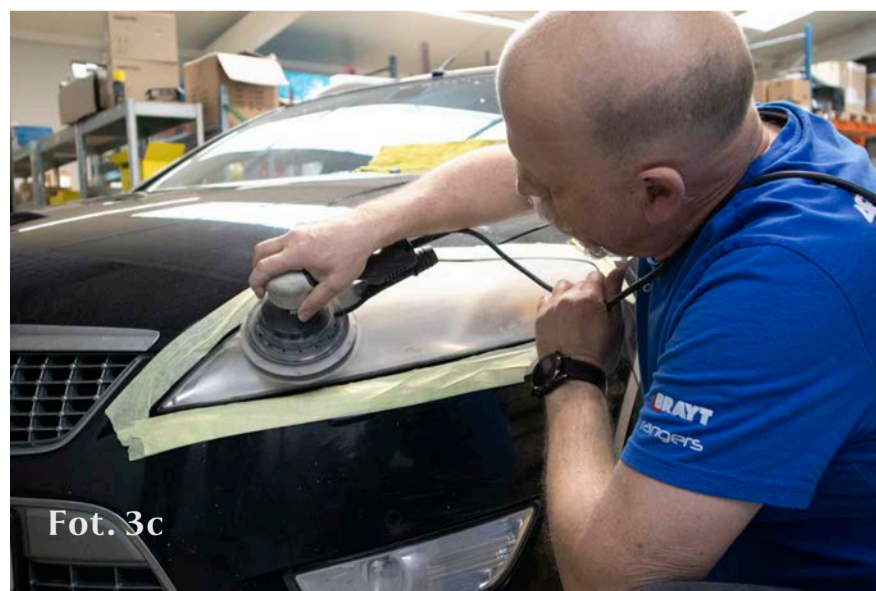


Fot. 3a



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

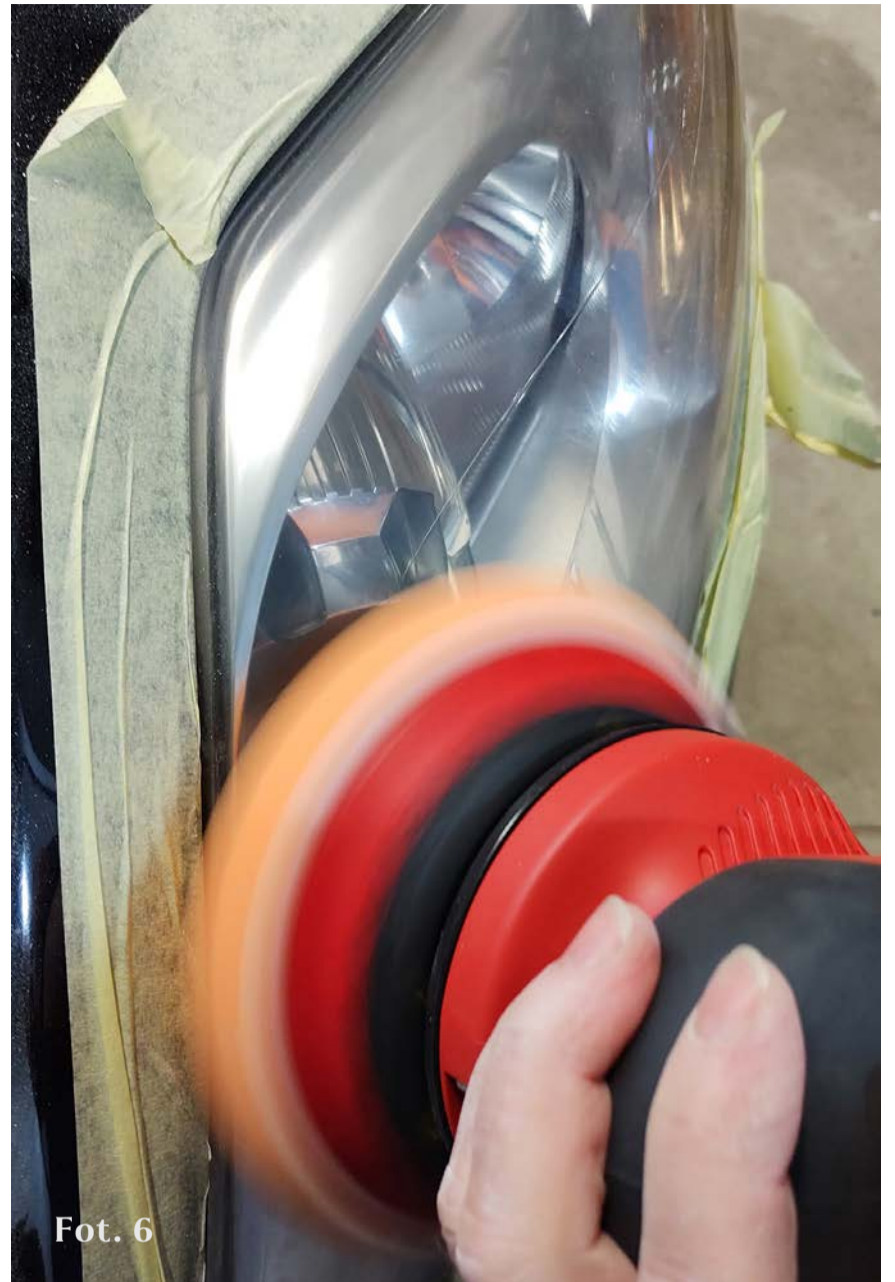
Zmieniamy aplikator na futro polerskie, (fot. 5) – na zdjęciu wełna jagnięca Brayt z pastą polerską Brayt T11. lub używamy aplikatora wykonanego



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: Ilona 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

Optymistycznie na torze

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Z powodu kolejnej fali covid, majową rundę wyścigowych Mistrzostw Polski odwołano, za to czerwcowe i lipcowe spotkania na Torze Poznań dostarczyły wszystkim mnóstwa pozytywnych wrażeń.



Urzędujący od niedawna prezes Automobilklubu Wielkopolski Bartosz Bieliński przekonał zarząd klubu, że tor wymaga inwestycji. Poznański tor wzbogacił się wreszcie o pełny monitoring, wokół toru pojawiło się kilkadziesiąt kamer, obok wieży powstał nowy budynek Centrum Kiero-

wania Wyścigiem z salą z pełną ścianą monitorów i innymi niezbędnymi pomieszczeniami. Obok, zamiast skromnego podium, pojawił się zadaszony, dużo bardziej reprezentacyjny podest. To nie koniec nowości – udało się wymienić bardzo już dziurawą nawierzchnię dojazdowej drogi wzdłuż najsłynniejszego zakrętu, a bar ze skromnego budynku z boku

paddocku przeniósł się do wielkiego stałego namiotu tuż obok wieży. To nie koniec inwestycji. Zapowiadana jest wymiana kolejno wszystkich trybun, budowa ekranów wyciszających wokół toru i – last but not least – otwarcie toru rallycrossowego oraz pierwsze zawody rangi mistrzowskiej.

Wiele ciekawego dzieje się też patrząc na sportową stronę zawodów. Polskie wyścigi stoją od pewnego czasu pod znakiem pucharów markowych, rozgrywanych w bardzo ciekawej formule Arrive&Drive. Polega ona na tym, że wszystkie samochody są

przygotowywane tak samo przez jedną firmę, kierowcy mają wpływ tylko na podstawowe ustawienia. Dzięki temu przynajmniej na starcie wszyscy mają równe szanse. O wynikach decydują głównie umiejętności kierowców.

Te puchary to bardzo ciekawy sposób na rozpoczęcie ścigania. Kierowca przyjeżdża „na gotowe”, tylko z kaskiem i kombinezonem wyścigowym, oczywiście po wcześniejszym uiszczeniu stosownej opłaty. Zawodnik nie musi sam tworzyć infrastruktury, kompletować warsztatu, zdobywać wiedzy potrzebnej do przygotowania samochodu. To bardzo

ciekawa opcja dla rozpoczynających starty, ale także dla kierowców, dla których wyścigi nie są drogą kariery tylko weekendową odskocznią od pracy zawodowej.

Prekursorem był puchar Super S. Obecnie jest to najliczniejsza i najbardziej widowiskowa z klas klientów. Startujące w niej samochody Mini Cooper są przygotowywane przez firmę →→



Drive Squad. Startuje ich od początku sezonu 14 sztuk. Przez dwa poprzednie sezony zawodnicy nabrali już doświadczenia i wyścigi są bardzo wyrównane, a walka o pozycje zacięta. Później dołączył Complex Motorsport z pucharem Toyoty. Promotorzy zapowiadali szybki jego rozwój, ale liczba startujących od początku sezonu to zaledwie sześcioro. Organizatorzy mówią o negatywnym wpływie epidemii Covid, ale nie pomaga pojawienie się konkurencji. W sezonie 2021 dołączyły dwa kolejne - Waab

Garage z Fiatami 500 w ramach Trofeo di Serie oraz Unitel Motorsport pucharem Mazdy RX5.

Trofeo di Serie, czyli rywalizacja Fiatów 500, co prawda ma trochę inny pomysł, samochody niewiele różnią się od tych spotykanych na ulicach, ale jednak jest to konkurencja. Walka tutaj jest też zacięta, ale dość wyraźnie widać podział na doświadczonych zawodników i debiutantów. W pierwszych dwóch rundach gościnnie startował bardzo doświadczony



Nikodem Wierzbicki (zwycięzca ostatniego Pucharu Kia) - i oczywiście pewnie wygrał.

Poważnie wszedł kolejny gracz – Mazda. To nowa jakość. Od dłuższego czasu brakowało w polskich wyścigach pucharu wspieranego przez producenta samochodów. Prosto z Japoni dotarła pula aż dziesięciu fabrycznie nowych Mazd MX-5 najnowszej generacji, zamówienie na kolejne kilkanaście jest w trakcie realizacji. Mazda Polska zaproponowała

bardzo atrakcyjną cenę. Przez zimę przygotowano samochody, główna różnica to sportowe zawieszenie oraz klatka bezpieczeństwa – wyjątkowo dobrze widoczna, bo MX-5 to kabriolet. Tutaj, podobnie jak w poprzednim przypadku, decyduje doświadczenie – komplet czterech zwycięstw zdobył Krzysztof Ratajczak.

Najliczniejszą jednak jest klasa BMW, czyli 318 IS Cup. Startuje prawie 20 samochodów, w odróż- ➔➔

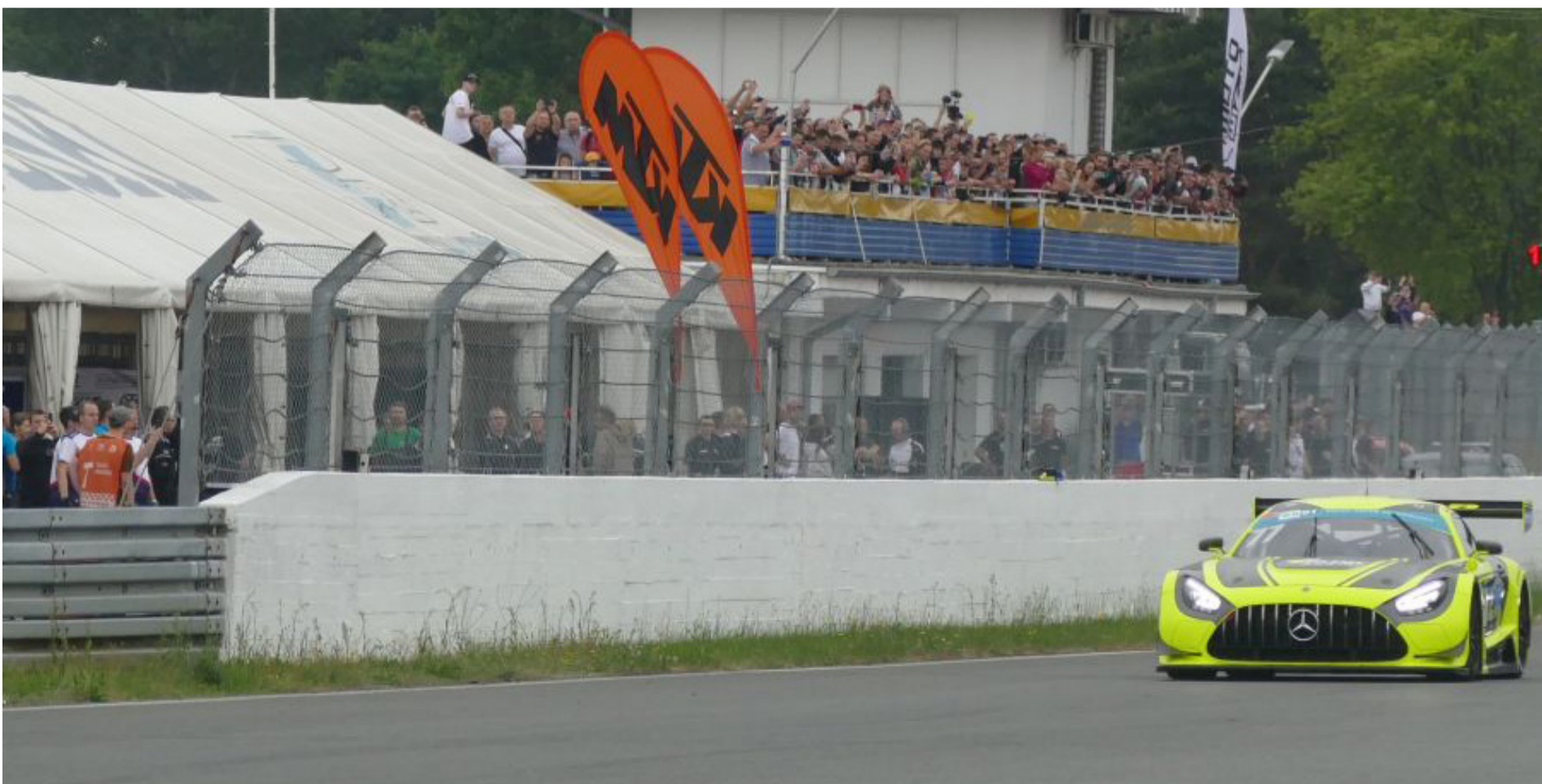




nieniu od poprzednich klas przygotowywanych indywidualnie przez kierowców. Tu walka jest wyrównana i niezwykle zacięta, chwilami nawet za bardzo. Zazwyczaj po wyścigu trudno znaleźć samochód bez mniejszego lub większego uszkodzenia. Na mecie czołówka mieści się w kilku sekundach. Do formy

wrócił Karol Wyka, ale tuż za nim są bracia Artur i Marcin Lempertowie.

Kolejny mocny punkt sportowego weekendu to wyścig długodystansowy, obecnie dwugodzinny. Obsada jest bardzo mocna, od najszybszych samo-





chodów jak Lamborghini Huracan, kilka bardzo szybkich Porsche GT3 czy bardzo szybki ale zawodny Radical. Tutaj rywalizacja jest o tyle ciekawa, że ważna jest też strategia, wybór momentu zjazdu do boksów na tankowanie i obowiązkową zmianę kierowców, a strategię komplikuje to, że przy takiej

liczbie tak różnych pojazdów zazwyczaj na torze pojawia się samochód bezpieczeństwa.

Oprócz mistrzostw Polski gościliśmy także serie zagraniczne. W czerwcu była to bardzo mocno obsadzona runda ESET Cup (znanego dawniej jako →→





mistrzostwa Strefy Europy Środkowej FIA) z Pucharem Renault Clio, wyścigiem TCR oraz wyścigiem godzinnym. Wsparcie promotora – słowackiego producenta oprogramowania antywirusowego Eset spowodowało, że po raz pierwszy sprawozdanie z poznańskich wyścigów można było zobaczyć w Eurosporcie!

W lipcu byli też goście z zagranicy – europejski puchar Suzuki Swift oraz znana z poprzednich lat

niemiecka seria Haigo, w której startują klasyczne wschodnioeuropejskie samochody zarówno jednocierne jak i turystyczne, a wśród zawodników także Polacy. Wzruszająca chwila – zawodnicy Haigo upamiętnili Andrzeja Fontańskiego, który startował z nimi kilka lat i zmarł na początku roku po ciężkiej chorobie. Nie zdążył odebrać pucharu za trzecie miejsce w ubiegłorocznej klasyfikacji, uroczyste przekazano ten puchar jego wieloletniemu mechanikowi.





Tor Poznań wreszcie zaczął żyć. Ciekawe wyścigi, zmiany w infrastrukturze, pojawili się kibice w liczbie dawno tu nie spotykanej. Wyścigi wreszcie wychodzą na prostą. Można tylko żałować, że jest to jedyny taki obiekt w Polsce.

Kolejna runda wyścigowych WSMP odbędzie się 9-10 września, a wcześniej odbędą dwie rundy Mistrzostw Polski w rallycrossie (31 lipca – 1 sierpnia oraz 28-29 sierpnia). ■



Wydarzenia i rocznice: wakacje 2021

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Bombowe bikini

Na początku lipca 1946 roku Amerykanie rozpoczęli - trwającą 12 lat - serię prób atomowych na niewielkim atolu Bikini w archipelagu Wysp Marshalla na Oceanie Spokojnym. Co prawda świat zdążył już poznać się jądrowej eksplozji, ale nazwa Bikini znalazła się na czołówkach gazet. Znalazł się jednak Francuz, Louis Réard, który już kilka dni później (dokładnie 5 lipca) zamienił zło-wróźbną nazwę Bikini na... bikini.

Emancypacja kobiet w XIX i na początku XX wieku postępowała, ale powoli i opornie. Dotyczyło to również strojów, w tym (a może zwłaszcza) kąpielowych czy/i plażowych. Generalnie można przyjąć, że tuż przed II wojną światową kobiety zakładały w tym celu jednoczęściowe stroje, które nieosłonięte zostawiały nogi (ale tak nie więcej niż do kolan) i ręce (odrobinę powyżej łokci). Nawet, jeśli pojawiały się dwuczęściowe





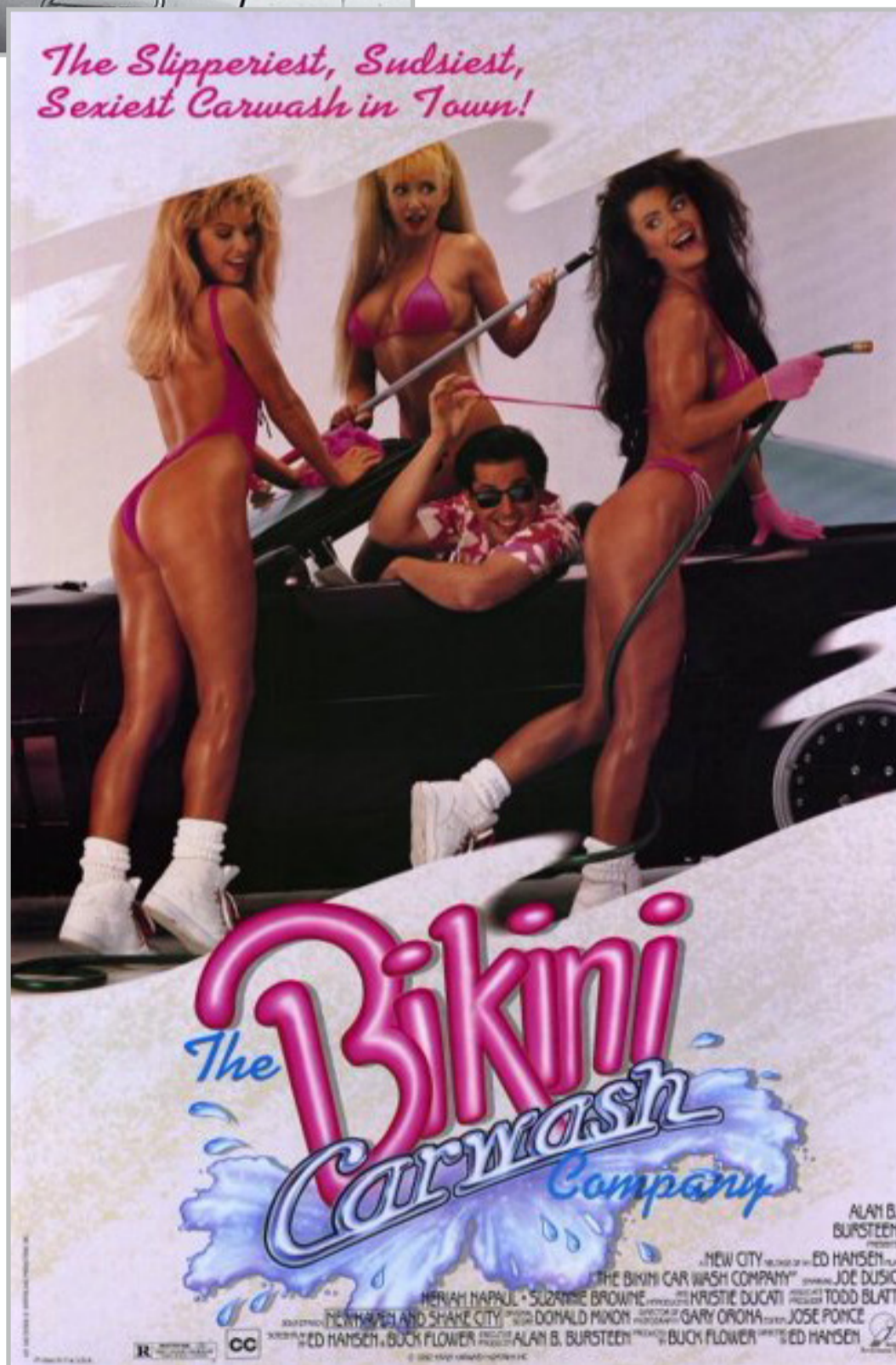
ność większych oszczędności materiałów przy szyciu ubrań. Pojawiły się więc m.in. dwuczęściowe stroje kąpielowe, ale daleko im nadal było do tego, co rozumiemy dzisiaj pod pojęciem bikini...

Lipiec 1946 roku to początek pierwszego powojennego lata. Miliony młodych ludzi (zwłaszcza z zachodniej Europy) cieszy się odzyskaną wolnością. Nic nie grozi za spacer na plażę, →

kostiumy, to nie odsłaniały więcej niż wąski pasek brzucha powyżej pępka.

Wojna ze zrozumiiałych względów wstrzymała ewolucję strojów plażowych. Być może Niemki w pierwszych latach mogły sobie jeszcze pozwolić na plażowanie w Zopot czy Danzig, ale kobietom w okupowanych krajach nie były w głowie takie sprawy. Liczyło się przeżycie do następnego dnia. Nawet we Francji, która nie doświadczyła tak boleśnie okupacji, nadmorskie plaże dla cywilów były praktycznie zamknięte. Hitlerowcy budowali schrony i umocnienia mające odeprzeć potencjalną inwazję na kontynent i można było znaleźć się na plaży, ale raczej jedynie w charakterze robotnika przymusowego.

W tych wojennych latach mieszkańcy USA w niewielkim stopniu doświadczali utrudnień. Ograniczały się one praktycznie do racjonowania benzyny i oszczędzania wszelkich dóbr, które mogły być przydatne do produkcji wojskowej (czyli praktycznie wszystko). Reglamentacja wymusiła np. koniecz-



nie ma godziny policyjnej. Są wyzwoleni w jakimś sensie nie tylko od okupanta. Może jeszcze nie czas na „wolną miłość”, ale ładunek „został podłożony”. Powojenny czas wręcz wymuszał jakąś rewolucję. Francuzi, szczególnie podatni na nowe trendy w modzie, piętego dnia tamtego lipca zanie mówili.

Do rywalizacji o nowy krój plażowego stroju przystąpiło dwóch projektantów – Jaques Heim oraz Louis Réard. Obaj zaprojektowali coś w rodzaju współczesnego bikini. Pierwszy z nich reklamował swój strój, jako „najmniejszy kostium kąpielowy na świecie” i nazwał go, zgodnie z duchem czasu, jako „atom”. Louis Réard poszedł jeszcze dalej. W jego projekcie dolna część stroju, czyli figi stały się dwoma trójkątami połączonymi sznurkiem o łącznej powierzchni 194 cm². Swój projekt nazwał właśnie bikini...

Premiera stroju nastąpiła przy popularnym wśród paryskich elit basenie Piscine Molitor. Projektant miał jednak duży problem ze znalezieniem chętnej do prezentacji stroju modelki. Ostatecznie, zgodziła się założyć go Micheline Bernardini, tancerka wodewilowa tańcząca na co dzień praktycznie nago w Casino de Paris. W reklamie Réard promował swoje dzieło jako „mniejszy niż najmniejszy kostium kąpielowy na świecie”. Ponadto, licząc na duże zainteresowanie mediów, bikini Bernardi zadrukowane zostało czcionką gazetową i... nie pomylił się - strój zaczął robić zawrotną, chociaż nie błyskawiczną karierę, a sama modelka otrzymała około 50 tysięcy listów od fanów.



Wkrótce odważne, młode kobiety w bikini wywołały sensację na wybrzeżach Morza Śródziemnego. W Hiszpanii i Włoszech przyjęto przepisy zakazujące noszenia bikini na publicznych plażach, ale władze szybko skapitulowały w obliczu zmieniających się czasów i obyczajów.

Nieco gorzej było pod tym względem w USA. Wbrew pozorom to dosyć purytański (nawet do dzisiaj) kraj. Bikini zdobyło swoją popularność dopiero kilkanaście lat później, w początkach lat 60-tych, chociaż w dziesiątkach tysięcy zdemobilizowanych żołnierzy, młodych chłopaków oraz ich dziewczynach buzowały hormony, które eksplodowały wraz z epoką „dzieci-kwiatów”. Duży

wpływ na społeczne przełamanie oporów przeciwko bikini stała się premiera filmu z 1957 roku „Bóg stworzył kobietę”, w którym w takim stroju pojawiła się Brigitte Bardot.

Ale dlaczego o bikini piszę w iAuto? Bo z motoryzacją bardzo mocno ten strój jest związany! Przed wojną samochód w Europie był dosyć ekskluzywnym środkiem transportu w przeciwieństwie do USA. Po wojnie (zachodnie) kraje w Europie szybko dołączyły do motoryzacyjnego boomu. A skoro jest silna konkurencja, więc potrzebna jest „wpadająca w oko” reklama producentów. W folderach i na plakatach reklamowych pojawiają się więc uśmiechnięte, smukłe dziewczęta w stroju bikini sugerujące, że jak będziesz miał „ten!” samochód, to zdobędziesz „taką!” dziewczynę. Szczególnie widoczne stało się to w folderach reklamowych w USA. Trzeba uczciwie zaznaczyć, że amerykańskie dziewczyny z plakatów nie były (przynajmniej na początku) w bikini, i ich stroje były ciut (ale tylko ciut) więcej zasłaniające ciało. W tym miejscu wspomnę tylko o tzw. pin-up girls, czyli niezwykle popularnych plakatach i kalendarzach z rozneglizowanymi dziewczynami pozującymi przy

samochodach, ale też reklamujące opony, świece zapłonowe, resory, oleje silnikowe i cokolwiek z motoryzacyjnej branży. W Europie dziewczyny pozowały już w klasycznym bikini.

„Dziewczyny w bikini” znalazły w XXI wieku zatrudnienie w myjniach samochodów (w Polsce były takie próby, ale nieskuteczne), tarzając się w pianie po maskach samochodów... (no comments). Dziewczyny w takich strojach w USA znajdą pracę w barach i zajazdach przy autostradach (no comments).

Można sarkać na bikini w motoryzacji, ale na pewno ten strój wpisał się w historię motoryzacji, zwłaszcza w latach 50-70-tych XX wieku. Może się to podobać lub nie, ale warto zajrzeć do przeciętnego warsztatu samochodowego i zobaczyć, co zostało powieszona na ścianie... ■

P.S. Ekstremalna (póki co), współczesna wersja bikini, to stringi. Na Górnym Śląsku zyskały niezwykle obrazową nazwę „nici w życiu”.

P.S.2 Udanego urlopu...



