

PRZEPISY
WYSOKIE KARY DLA KIEROWCÓW.
TARYFIKATOR MANDATÓW 2022
I PUNKTY KARNE

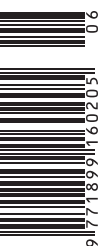
S.06

MOTOCIEKAWOSTKI
MOTORYZACYJNE REKORDY
GUINNESSA, CZYLI CO CZŁOWIEK
POTRAFI WYMYŚLIĆ

S.60



MOTOFAKTY.PL



NR 2 (83) 2022

CENA 8,95 ZŁ (W TYM 8% VAT)

S.16

ELEKTRYCZNE GRAN TURISMO

AUDIE-TRON



Skutery i motocykle do 125 ccm
na prawo jazdy kategorii B.
Co wybrać?

S.66



Kupujesz używane auto?
Uważaj na te sztuczki
handlarzy samochodów

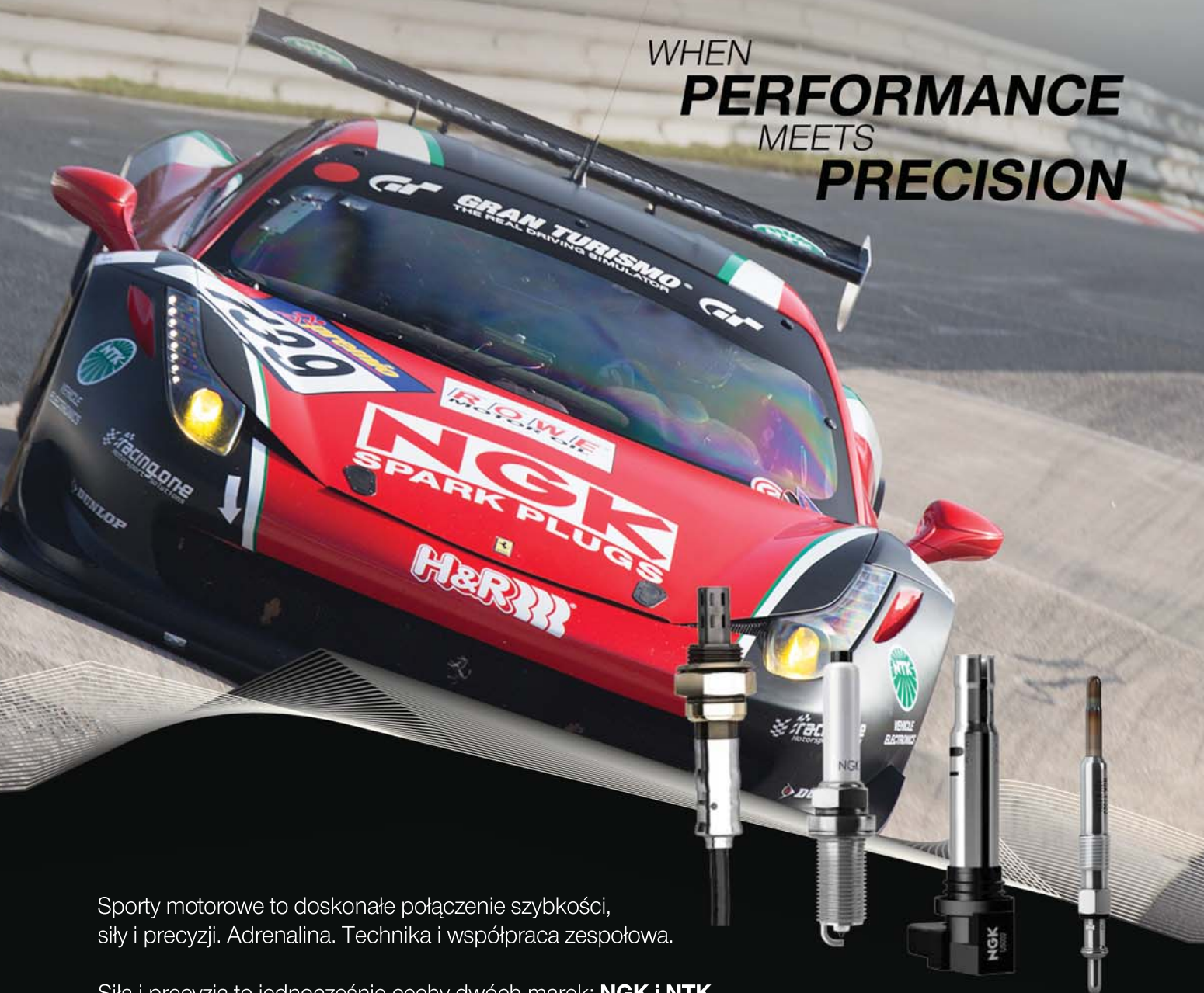
S.46



Porównanie. Toyota Yaris Cross vs.
Volkswagen Taigo. Nowe podejście
do miejskich crossoverów

S.40

WHEN
PERFORMANCE
MEETS
PRECISION



Sporty motorowe to doskonałe połączenie szybkości, siły i precyzji. Adrenalina. Technika i współpraca zespołowa.

Siła i precyzją to jednocześnie cechy dwóch marek: **NGK i NTK**. Kiedy **siła NGK** spotyka się z **precyzją NTK** wybucha nowa **ENERGIA!** Dlatego światowi producenci samochodów polegają właśnie na produktach marek NGK i NTK.

DWIE MARKI. JEDEN PRODUCENT.
SPECJALISTA W ZAKRESIE ZAPŁONU
I CZUJNIKÓW.

NGK i NTK to doświadczenie przeniesione
z torów wyścigowych na drogi.
Odkryj ich nową energię!

www.ngkntk.pl



IGNITION
PARTS



VEHICLE
ELECTRONICS

Na start

Politycy chcieliby, żeby samochody były elektryczne, giganci z Doliny Krzemowej, żeby były autonomiczne i połączone z siecią, aktywiści miejscy, aby ich w ogóle nie było. Czym będą jeździć Polacy za kilkanaście lat?

Na konferencji klimatycznej COP26 w Glasgow jesienią 2021 roku 24 przedstawiciele państw, 39 reprezentantów miast i regionów oraz sześciu producentów samochodów podpisało deklarację o zakończeniu sprzedaży nowych samochodów osobowych i dostawczych z silnikami spalinowymi do 2035 roku. Wśród sygnatariuszy była Polska, a z grona firm m.in. General Motors, Ford, Mercedes-Benz i Volvo. Ma to być sposób na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych związanych z działalnością człowieka, bo na wulkany i parowanie oceanów nie ma rady.

Deklaracji z Glasgow nie poparły np. Stany Zjednoczone, Chiny, Niemcy i Francja. Wkrótce potem szef Stellantis grupującego m.in. Citroëna, Peugeota, Oplę, Fiata i Jeepa, Portugalczyk Carlos Taveres powiedział, że „strategia Komisji Europejskiej polegająca na wycofywaniu silników spalinowych na rzecz pojazdów elektrycznych jest wyborem politycznym, który niesie ze sobą zagrożenie środowiskowe i społeczne” i dodał: „Biorąc pod uwagę obecny miks energetyczny w Europie, samochód elektryczny musi przejechać 70 tys. km, aby zrekompensować ślad węglowy produkcji baterii i zacząć doganiać lekki pojazd hybrydowy, który kosztuje o połowę mniej niż elektryk”.

Drożeją nie tylko paliwa, ale i energia elektryczna. W tej sytuacji hybryda wydaje się rzeczywiście niezłym pomysłem, najlepiej typu plug-in. Można ją tankować i ładować stosownie do potrzeb i relacji cen paliwa i prądu. Polacy cenią niezależność i możliwość wyboru, mogą zwrócić się ku hybrydom. Wysoka pozycja Toyoty zdaje się to potwierdzać.

Na postawę wobec zmian wpływa wiek. Młodszy łatwiej akceptują samochody z napędem elektrycznym, pokolenie Z przyzwyczajone jest do ciągłego szukania gniazdka z prądem i darmowego Wi-Fi. Coraz częściej mówi się o „ekonomii współdzielenia”, której wyrazem ma być nowy styl życia. Preferowanie używania zamiast posiadania, przedkładanie „być” nad „mieć”. W taką postawę wpisuje się nie tylko wynajmowanie mieszkania, ale również autonomiczne, kilkuosobowe pojazdy, przywoływane za pomocą aplikacji i podążające trasami dobranymi tak, aby zadowolili wszystkich podróżujących.

Może oprócz ścieżek rowerowych pojawią się „pasy autonomiczne”, przeznaczone dla takich pojazdów? Napęd elektryczny wydaje się w nich oczywisty. Nie tylko z powodu „zeroemisyjności”, ale łatwości, z jaką można połączyć sterowanie nim z systemem jazdy autonomicznej oraz telematyką nadzorującą ruch i realizację zleceń. Na własny samochód w tej koncepcji jest brak miejsca i na ulicy, i w sercu. Przynajmniej do chwili, gdy przyjdzie ochota wyrwać się z miasta... Czy tak będzie wyglądała przyszłość? Jeżeli tak, to jednak bardziej odległa niż bliższa.

FOT. GETTY IMAGES.COM



Wydanie czerwiec/lipiec

MOTO SALON

Redaktor naczelny
Aureliusz Mikos

Zespół i współpracownicy
Dariusz Kowalczyk,
Mariusz Michalak,
Kamil Rogala,
Ryszard M. Perczak,
Marek Ponikowski,
Michał Kij

Dyrektor artystyczny, projekt graficzny
Tomasz Bocheński
Grafik prowadzący, fotoedytor
Michał Nowosielski

Korespondencja
Polska Press Sp. z o.o.
Redakcja „Motosalon”
ul. Domaniewska 45
02-672 Warszawa
motosalon@polskapress.pl
tel. (22) 201 41 00

Internet
www.motofakty.pl

Wydawnictwo

**POLSKA
PRESS
GRUPA**

Polska Press Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 45
tel. (22) 201 40 25
faks (22) 201 44 10

Dział wydawniczy
Izabela Marciniak tel. 502 499 380

Reklama
Wojciech Hasiura, Monika Gawłowska,
Marcin Dworżański, Małgorzata Rybicka,
Artur Mielcarek
tel. (22) 201 41 00

Marketing
Anna Łyk tel. 697 771 054
Produkcja
Dorota Czerko tel. (22) 201 40 02

Druk
Eurodruk-Poznań Sp. z o.o.
ul. Wierzbowa 17/19
62-080 Tarnowo Podgórne
ISSN 1899-1602

Zabroniona jest bezumowna sprzedaż numerów bieżących i archiwalnych po cenie niższej od ceny detalicznej ustalonej przez wydawcę. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruki i wykorzystanie w jakiegokolwiek innej formie bez pisemnej zgody wydawcy – zabronione.

Reklama i Promocja: strony 2, 5, 11, 13, 15, 30-31, 39, 56-59, 75, 83, 84

Wszystkie ceny prezentowanych aut podane są na dzień 1 czerwca 2022 r. i są aktualne w chwili zesłania numeru do druku.

IZBA WYDAWCÓW PRASY



nr 2/2022



Na okładce

16

Auta, takie jak Audi RS e-tron GT nie będą częstym widokiem na ulicach. Ale dzięki nim, rynek motoryzacyjny, mimo ogromnych zmian, wciąż może zaskakiwać i cieszyć. To idealny supersamochód!

06

Kalejdoskop, przepisy

Informacje i ciekawostki z rynku motoryzacyjnego w telegraficznym skrócie.

08

Premiery

Przegląd modeli, które wkrótce zadebiutują w salonach samochodowych.

24

Toyota Aygo X

Uterenowiona optycznie Aygo, ale bez napędu 4x4.

32

Citroën C5 X

Francuska awangarda.

34

Mazda CX-5

Kuracja odświeżająca.

36

Hyundai Tucson

Na każdą okazję.

38

Seat Arona

Uterenowiona Ibiza.

50

Nissan Leaf I ZEO

Oto używany Nissan Leaf pierwszej generacji.

60

Motoryzacyjne rekordy Guinnessa

Czyli co człowiek potrafi wymyślić...

65

Palisz w aucie?

Zobacz, jakie to może mieć konsekwencje!

66

125 ccm na kat.B.

Co wybrać, skuter czy motocykl?

76

MOTO classic

Najważniejsze fakty z historii światowej motoryzacji.



40 Porównanie Toyota Yaris Cross vs. Volkswagen Taigo

Toyota Yaris i Volkswagen Polo podbiły rynek i idealnie wstrzeliły się w potrzebę posiadania niewielkiego, zwinnego auta miejskiego o ciekawej stylistyce. Lecz teraz potrzeby i moda są nieco inne, dlatego też producenci starają się tworzyć „wariacje” na temat modeli z segmentu B i dopasowywać je do obecnych wymagań.



78

Mustang

Jest najbardziej pożądanym modelem w historii Forda.

82

Historem

Historia motoryzacji utrwalona na fotograficznej kliszy.



46 Uważaj na te sztuczki handlarzy samochodów.

Kierowca cieszy się dwa razy: po zakupie samochodu i po jego sprzedaży. Jeżeli więc zamierzasz kupić używane auto, sprawdź, jak nie dać nabić się w bułkę. Bo handlarze mają sporo sposobów.

NAVITEL R66 2K

MAŁE JEST PIĘKNE

NAVITEL WPROWADZIŁ DO SPRZEDAŻY JEDEN Z NAJMNIEJSZYCH NA RYNKU WIDEOREJESTRATORÓW SAMOCHODOWYCH. CIEKAWOSTKĄ JEST FAKT, ŻE ZREZYGNOWANO W NIM Z WYŚWIETLACZA, A STEROWANIE ODBYWA SIĘ WYŁĄCZNIE Z POZIOMU APLIKACJI POPRZEZ SMARTFON LUB TABLET. TEN MODEL TO BARDZO DOBRE ROZWIĄZANIE DLA TYCH WSZYSTKICH KTÓRZY UWIELBIAJĄ MINIMALIZM.



Navitel R66 2K to nowoczesny wideorejestrator nagrywający materiał wideo z rozdzielczością 2K z szybkością 30 klatek na sekundę. Wykorzystano w nim 4 MP sensor optyczny 1/3 cala CMOS marki GalaxyCore GC 4653 o rozdzielczości 2560x1440 pikseli współpracujący z procesorem MStar SSC337 oraz technologię Night Vision. Za jakość nagrań odpowiada również sześcioczewkowy obiektyw o kącie widzenia 123 stopni, który można obracać w pionie w zakresie aż 360 stopni. W praktyce kamera ta może zatem rejestrować obraz albo przed autem, albo wewnątrz pojazdu, co może być przydatne np. w pojazdach użytkowych. Nagrany materiał można zapisywać na popularnych kartach micro SD o pojemności do 128 GB.

Co ciekawe, w rejestratorze nie zastosowano ekranu, przez co jest on naprawdę subkompaktowych rozmiarów, a dzięki montażowi na przedniej szybie auta za pomocą taśmy dwustronnie klejącej 3M, pozwala na jej bardzo dyskretną instalację.

OBSŁUGA POPRZEZ APLIKACJĘ

Rejestrator oprócz włącznika nie posiada także żadnych przycisków sterujących, a jego obsługa realizowana jest wyłącznie z pozo-

mu aplikacji Navitel DVR Center. To ukłon w stronę tych użytkowników, którzy są za pan brat ze współczesnymi smartfonami lub tabletami i aplikacjami na nie.

Aplikacja pozwala realizować ograniczoną ilość funkcji sterujących, ale to także jest raczej zaletą niż wadą. Możemy za jej pomocą zmienić rozdzielczość z 2K na Full HD, włączyć lub wyłączyć rejestrowanie dźwięku, ustalić długość interwałów pomiędzy kolejnymi „paczkami” rejestrowanego materiału (1, 2, 3, 5 lub 10 minut). Możemy także ustawić poziom czułości G-sensora, który jest odpowiedzialny za wykrywanie kolizji lub innych niepożądanych zdarzeń i aktywowanie funkcji blokowania nagrań.

W PRAKTYCE

Zarówno sam montaż wideorejestratora jest prosty, jak i jego obsługa poprzez aplikację. Rozdzielczość 2K pozwala na rejestrację większej ilości szczegółów niż w przypadku Full HD. Oczywiście najlepiej wygląda to w dobrych warunkach oświetleniowych, im mniej światła (jazda w nocy), tym czytelność szczegółów spada, ale to przypadłość praktycznie wszystkich wideorejestratorów. Navitel R66 2K ze względu na swoje niewielkie wymiary został wyposażony tylko w mikrobaterię, która nie umożliwia

podtrzymywania nagrania po wyłączeniu zasilania. Dlatego też jeśli chcemy skorzystać z trybu parkingowego, wtedy musimy uzupełnić zestaw o dodatkowy moduł Navitel Smart Box Max. Jest to poniekąd uzasadnione rozwiązanie, z uwagi na kompaktowy rozmiar kamery, która jest prawie niewidoczna na szybie auta.

Jednak mimo tego drobnego mankamentu, urządzenie jest warte polecenia i powinno z nadmiarem spełnić nasze oczekiwania.

Co ważne, w firmowym zestawie oprócz mnóstwa akcesoriów w tym - co rzadkość - czytnika kart SD, znajdziemy także 12-miesięczną subskrypcję na usługi nawigacyjne marki do zainstalowania na smartfonie lub tablecie.

Sugerowana cena wideorejestratora wynosi 399 złotych. Dostępny w Media Expert.

GLÓWNE CECHY:

- subminiaturowe wymiary pozwalające na dyskretne zamontowanie wideorejestratora wewnątrz auta,
- prosta obsługa i programowanie dostępne poprzez aplikację na smartfona lub tablet,
- rejestrowany obraz w rozdzielczości 2K (2560x1440 pikseli),
- zapis na karcie pamięci micro SD o pojemności do 128 GB,
- bogate wyposażenie dodane.

Przepisy

PRZEPISY

Czy można nagrywać policjanta?

Nie ma przepisu zabraniającego filmowania funkcjonariusza publicznego na służbie znajdującego się w miejscu publicznym. Taką osobą jest umundurowany funkcjonariusz policji, strażnik miejski, czy inspektor transportu drogowego. Nagrywanie policjanta nie wymaga jego zgody. Funkcjonariusz nie może żądać wykasowania nagrania.



PRZEPISY

Kary za jazdę po alkoholu

2500 złotych – tyle od tego roku wynosi minimalna grzywna dla kierowcy, który prowadził pojazd mechaniczny w stanie po użyciu alkoholu, czyli mając od 0,2 do 0,5 promila we krwi. Dolna granica grzywny została też określona dla prowadzących w tym stanie pojazdy niemechaniczne, np. rowery. Wynosi ona obecnie 1000 zł. Nie zmieniła się kwestia obligatoryjnego, czasowego odebrania złapanym kierowcom uprawnień na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Warto pamiętać, że gdy kierowca zostanie zatrzymany przez policję, a badanie wykáže, że jest on pod wpływem alkoholu, samochód może zostać usunięty z drogi na koszt właściciela.

PRZEPISY

Czy trójkąt ostrzegawczy jest obowiązkowym wyposażeniem pojazdu?

Każdy samochód powinien być wyposażony w gaśnicę oraz trójkąt ostrzegawczy ze znakiem homologacji. Za brak trójkąta ostrzegawczego można dostać mandat w wysokości od 20 do 500 zł. Dodatkowo niewystawienie go w przypadku awarii jest zagrożone karą 150 zł. Kierujący pojazdem jest obowiązany sygnalizować postój pojazdu silnikowego lub przyczepy z powodu uszkodzenia lub wypadku.



PRZEPISY

Czy można spożywać alkohol w aucie?

Przepisy zabraniają picia alkoholu m.in. w miejscach publicznych i środkach komunikacji publicznej. Zakazy nie odnoszą się do spożywania alkoholu przez pasażerów w prywatnym samochodzie. Nie mogą jednak oni swoim zachowaniem wkraczać w sferę publiczną. Osoba nietrzeźwa może siedzieć za kierownicą zaparkowanego pojazdu, ale nie może on mieć uruchomionego silnika.

PRZEPISY

Czy policjant musi pokazać legitymację podczas kontroli?

Stopień, imię, nazwisko oraz powód zatrzymania: takie informacje powinien przedstawić funkcjonariusz policji zatrzymujący pojazd. Jeśli jest w mundurze, legitymację musi pokazać tylko w przypadku, kiedy zażąda tego kierowca. Powinien to zrobić w taki sposób, aby kierowca mógł zanotować znajdujące się na niej imię i nazwisko, stopień oraz nazwę organu, który wydał dokument.



PRZEPISY

Czy istnieje obowiązek korzystania z prawego pasa jezdni?

Kierowca jest zobowiązany:

- na drodze dwujezdniowej - jechać po prawej stronie jezdni.
- na jezdni dwukierunkowej o co najmniej czterech pasach ruchu - zajmować pas ruchu znajdujący się na prawej połowie jezdni.
- jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni, a jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej jak jednego pasa.



PRZEPISY

Jazda po rondzie. Kiedy należy użyć kierunkowskazu?

Przed każdym manewrem należy mieć pewność, czy można go wykonać w bezpieczny sposób. Należy zacząć od spojrzenia na boki i w lusterka boczne. Jeśli nasz ruch nie koliduje z żadnym innym pojazdem, włączmy kierunkowskaz z odpowiednim wyprzedzeniem, tak by inne samochody mogły zauważyć nasz zamiar. Pamiętajmy zarazem, że jeśli migacz będzie włączony zbyt długo, inni uczestnicy ruchu mogą nie zrozumieć, co i kiedy zamierzamy zrobić.



PRZEPISY

Jaka kara za śmiecenie na drodze?

Zanieczyszczenie drogi lub pozostawienie na niej pojazdu, innego przedmiotu lub zwierzęcia w okolicznościach, w których może to spowodować niebezpieczeństwo lub utrudnienie w ruchu drogowym, podlega karze grzywny do 1500 zł albo karze nagany. Zabrania się zaśmiecania lub zanieczyszczania dróg.

PRZEPISY

Niezapięte pasy. Kto płaci mandat - kierowca czy pasażer?

Za jazdę bez zapiętych pasów bezpieczeństwa odpowiada osoba, która tego obowiązku nie dopełniła. Karą za prowadzenie samochodu bez zapiętych pasów bezpieczeństwa jest obecnie 100 zł mandatu i 2 punkty karne. Kierowca jest zobowiązany upewnić się czy wszyscy w pojeździe mają zapięte pasy bezpieczeństwa. Jeżeli tego nie zrobi, naraża się na kolejne 100 zł mandatu i 4 punkty karne. Kiedy kierowca upomniał pasażerów, aby zapięli pasy, a nie był świadomy, że osoby podróżujące nie zastosowały się do polecenia, wtedy to pasażer otrzyma mandat 100 zł.



PRZEPISY

Czy można wyprzedzać kolumnę wojskową?

Wyprzedzanie nie-uprzywilejowanej kolumny jest możliwe w terenie zabudowanym, jak i poza nim. W przypadku wojskowej kolumny uprzywilejowanej, taką kolumnę wolno wyprzedzać jedynie poza obszarem zabudowanym. Podczas manewru wyprzedzania nie wolno wjeżdżać pomiędzy pojazdy.

PRZEPISY

PRZEPISY

Czy żołnierz może kontrolować kierowców?

Żołnierz może zatrzymać pojazd w celu przeprowadzenia kontroli drogowej. Odnosi się to jednak tylko do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub innych samochodów, które są prowadzone przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową, osób zatrudnionych w armii czy znajdujących się na terenie obiektów wojskowych. Wtedy wojskowiec może sprawdzić dokumenty, a nawet zbadać stan techniczny auta.

PRZEPISY

Czy można zamówić trzecią tablicę rejestracyjną na bagażnik?

Kierowcy, którzy przewożą samochodem rower, mogą złożyć wniosek o wydanie trzeciej tablicy rejestracyjnej montowanej na bagażniku rowerowy. Jednocześnie trzeba zaznaczyć, że trzecia tablica rejestracyjna przeznaczona jest dla posiadaczy samochodów osobowych.



PRZEPISY

Na co pozwala zielona strzałka?

Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższej jezdni na skrzyżowaniu. Wjazd za sygnalizator jest dopuszczony wyłącznie po zatrzymaniu się przed sygnalizatorem oraz pod warunkiem, że kierujący nie utrudni ruchu innym jego uczestnikom. Te zasady dotyczą także rowerzystów. Jeśli kierujący nie zatrzyma się przed wjechaniem na skrzyżowanie przed sygnalizatorem z włączoną zieloną strzałką, naraża się na mandat wynoszący 100 zł i 1 punkt karne. Jeśli wjedzie na skrzyżowanie zaraz po zgaśnięciu strzałki, łamie zakaz wyznaczony przez czerwone światło. Mandat za przejazd na czerwonym świetle wynosi od 300 do 500 zł. W takiej sytuacji jego konto powiększy się o 6 punktów karnych.



Kolizja z obcokrajowcem

Postępowanie w takim przypadku nie różni się od zdarzeń spowodowanych przez rodzimych użytkowników dróg. W razie wypadku, czyli zdarzenia, w którym ktoś odniósł obrażenia fizyczne, konieczne jest wezwanie na miejsce policji. Zwykła kolizja, w której doszło tylko do uszkodzenia mienia, nie wymaga jej interwencji, ale jest wskazana.



Premiery



BMW serii 7

To największe seryjne 4-drzwiowe BMW w historii, ma aż 539 cm długości, 195 cm szerokości i ponad 154 cm wysokości. Na wyposażeniu znalazł się m.in. wysuwany z sufitu ekran, ciągnący się przez całą szerokość auta, którego przekątna wynosi aż 31,3 cala. W Polsce będzie dostępna maksymalnie z 6-cylindrowymi silnikami. Początkowo na rynek trafi elektryczna wersja i7 xDrive60 wyposażona w dwa silniki elektryczne o łącznej mocy 544 KM. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmie 4,7 sekundy, a prędkość będzie ograniczona do 240 km/h. Producent deklaruje, że akumulatory o pojemności 101,7 kWh pozwolą na przejechanie od 590 do 625 km. Gamę uzupełnią wersje spalinowe: 750e xDrive - 490 KM, 760e xDrive - 571 KM, 740d xDrive - 286 KM. Nowe BMW serii 7 wejdzie na rynek w listopadzie 2022 r.



Audi A6 Avant e-tron concept

Audi prezentuje w tym roku kolejny pojazd z przyszłościowej, zasilanej elektrycznie, luksusowej serii modelowej A6 e-tron: wersję Avant.

Audi A6 Avant e-tron concept bazuje na Elektronicznej Platformie Premium (PPE) opracowanej pod przewodnictwem Audi. Dwa silniki elektryczne mogą zapewnić łączną moc wyjściową 350 kW i moment obrotowy rzędu 800 Nm. Sercem napędu pojazdu koncepcyjnego – i wszystkich modeli w przyszłości bazujących na PPE – będzie 800-woltowa technika ładowania akumulatora. W zależności od układu napędowego i wariantu modelu, Audi A6 e-tron będzie miało zasięg do 700 km (w standardzie WLTP). Najmocniejsze modele z tej serii będą przyspieszać od 0 do 100 km/h w niecałe cztery sekundy.



Audi Urbansphere concept

Urbansphere jest największym samochodem zaprojektowanym przez Audi. Nowość ma 5,51 m długości, 2,01 m szerokości i 1,78 m wysokości, a rozstaw osi wynosi 3,4 m.

Platforma technologiczna PPE (ang. Premium Platform Electric), na której zbudowano auto, została zaprojektowana wyłącznie na potrzeby układów napędowych zasilanych z akumulatorów. Sercem PPE jest moduł akumulatora umieszczony między osiami, który magazynuje około 120 kWh energii. Dwa silniki elektryczne Audi Urbansphere concept mogą zapewnić łączną moc wyjściową 295 kW i moment obrotowy 690 Nm. Pojazd można ładować z mocą nawet 270 kW na stacjach szybkiego ładowania.

Cupra Leon - VZ CUP

Cupra wprowadza do swojej gamy Leona VZ CUP zarówno w wersji nadwozia typu 5-drzwiowego hatchbacka, jak i Sportstourer.

CUPRA Leon VZ CUP będzie dostępna z szeroką gamą silników, w tym zelektryfikowanym 2.0 TSI 180kW/248KM e-HYBRID, a także 2.0 TSI 228kW/314KM DSG 4Drive (Sportstourer), 2.0 TSI 221kW/304KM i 2.0 TSI 180kW/248KM (benzyna). Sportowy charakter wnętrza podkreśla deska rozdzielcza z miedzianymi przeszyciami, dostępna w kolorze czarnym lub niebieskim (Petrol Blue).





Ferrari 296 GTS

Ferrari 296 GTS to otwarta wersja hybrydowego modelu 296 GTB, który miał premierę w czerwcu 2021 roku. Pojazd został wyposażony w dwuczęściowy sztywny dach. Jego rozłożenie i schowanie zajmuje 14 sek. Silnik Ferrari 296 GTS ma pojemność 2,9 l oraz 6 cylindrów. Stąd w nazwie 296. Jednostka oferuje 663 KM, a łączna moc układu wraz z motorem elektrycznym to 830 KM. Przyspieszenie od 0 do 100 trwa 2,9 s, a prędkość maksymalna wynosi aż 330 km/h. Na samym prądzie można pokonać dystans około 20 kilometrów.

Nowa Honda Civic

Od momentu wprowadzenia na rynek w 1972 roku, model Civic trafił do ponad 27,5 milionów klientów w 170 krajach. Europejscy klienci będą mogli kupować nowe wydanie pojazdu od jesieni 2022. Układ napędowy Hondy e:HEV (hybrid electric vehicle) oferowany jest w standardzie. W nowym Civicu łączy on 72-ogniowy zespół akumulatorów litowo-jonowych i dwa silniki elektryczne. Zostały one sprzężone z nowo opracowanym 2-litrowym silnikiem benzynowym z bezpośrednim wtryskiem paliwa, pracującym w cyklu Atkinsona. Sumaryczna moc zespołu napędowego wynosi 135 kW, a maksymalny moment obrotowy 315 Nm. Elementem systemu e:HEV jest przekładnia e-CVT o stałym przełożeniu.



Nowy SUV Hondy

Nowa Honda HR-V debiutuje na rynku amerykańskim. Pod zmienioną nazwą nowy SUV ma być także oferowany w Europie. Model powstał na platformie, która została użyta także do budowy XI generacji modelu Civic. Nowe, amerykańskie wydanie HR-V znacząco pod względem stylistyki różni się od wersji europejskiej. Honda nie przekazała informacji na temat silników. Niewykluczone, że SUV będzie oprócz wersji spalinowej, oferowany również w odmianie hybrydowej. Przypomnijmy, że do 2040 r. Honda zamierza przestać oferować na świecie auta z silnikami spalinowymi. Premiera na rynku amerykańskim planowana jest na drugą połowę roku. SUV segmentu C dopiero później pod zmienioną nazwą trafi do Europy. Na szczegóły musimy jednak poczekać.

Jakość płynów chłodniczych ma znaczenie



Czy kierowcy mają świadomość tego, jakie płyny znajdują się w silnikach ich samochodów? Tak postawione pytanie często można napotkać przeglądając portale motoryzacyjne. Odpowiemy na nie nieco przewrotnie - właściciele pojazdów nie muszą się na tym znać, dopóki korzystają z usług wykwalifikowanych fachowców, którzy potrafią prawidłowo dobrać odpowiednie płyny i oleje. Producenci samochodów określają precyzyjne wymagania dla płynów, które powinny być używane do silnika.

Najważniejszą funkcją płynu do chłodnic jest odprowadzanie ciepła wytworzonego w silniku oraz przekazanie części tego ciepła, za pośrednictwem nagrzewnicy, do wnętrza samochodu. Prawidłowe spełnianie tej funkcji gwarantuje ochronę silnika przed przegrzaniem i zatarciem oraz zapewnia pasażerom komfort termiczny podczas podróży.

Płyn do chłodnic musi charakteryzować się:

- wysoką pojemnością cieplną,
- niską lepkością,
- niską temperaturą krzepnięcia,
- wysoką temperaturą wrzenia,
- doskonałą zdolnością ochrony przed korozją,
- kompatybilnością z materiałami użytymi do budowy układu chłodzenia.

Producenci motoryzacyjni doskonale wiedzą jakich płynów wymagają wyprodukowane przez nich samochody, dlatego też większość przygotowuje własne specyfikacje. Opisuje w nich wymagania, a także testy i parametry, które płyn do chłodnic musi spełnić, aby został dopuszczony do użycia w pojeździe. Potwierdzeniem spełnienia tych wymagań są oficjalne aprobaty OEM-ów. Dokumenty te gwarantują jakość płynu oraz są potwierdzeniem dopuszczenia do stosowania w pojazdach, dla których konkretna specyfikacja wskazana jest w instrukcji obsługi. Najpopularniejsze specyfikacje OEM na rynku to wymagania grupy Volkswagen (TL-774C/F/G/J), Mercedes Benz, MAN, Ford czy Renault.

ORLEN OIL, jako firma z wieloletnim doświadczeniem w produkcji płynów do chłodnic, doskonale rozumie, że ich jakość jest najlepszą gwarancją długiej i bezawaryjnej eksploatacji silnika. Nowym produktem w naszej ofercie, który spełnia rygorystyczne wymagania VW TL-774 J (G13), jest płyn do chłodnic



PETRYGO FORCE. Posiada on oficjalną aprobatę grupy Volkswagen, jest zalecany do stosowania w samochodach koncernu wyprodukowanych po 2008 roku.

PETRYGO FORCE to produkt oparty o technologię lobrid, co oznacza, że zawiera szkielet inhibitorów organicznych w połączeniu z inhibitorami mineralnymi (krzemianami). Dzięki temu zapewnia długotrwałą ochronę przed korozją. Płyn PETRYGO FORCE można bez obaw stosować w silnikach wykonanych z żeliwa, aluminium lub kombinacji tych dwóch metali, a także w układach chłodzenia wykonanych z aluminium lub stopów miedzi. Szczególnie zalecany jest do zaawansowanych technologicznie jednostek napędowych, w których ważna jest ochrona aluminium przed wysoką temperaturą. Co więcej, zgodnie z wytycznymi specyfikacji VW, płyn zawiera w składzie glicerol, który jest składnikiem pochodzenia naturalnego i jest bezpieczny dla środowiska. Nie zawiera też boranów, azotynów, amin i fosforanów, co czyni go jeszcze bardziej przyjaznym dla środowiska.

W przypadku wymiany płynu w układzie chłodniczym naszego samochodu, musimy mieć świadomość, że producent ściśle określił wymagania, które powinien on spełnić. Wybierajmy zatem płyny zalecane przez producenta, których jakość została potwierdzona aprobatami OEM. Tylko wówczas możemy mieć pewność, że silnik naszego samochodu, będzie pracował bezawaryjnie i nie zawiedzie nas nawet w najbardziej wymagających warunkach.

Dawid Pykosz, Dział Badań i Rozwoju ORLEN OIL

Lexus CT Cherished Touring

W przypadku Lexusa CT Cherished Touring kluczowe są detale. Nowa wersja hybrydowego hatchbacka właśnie trafia do japońskich salonów marki. Pod okrywą silnika pracuje znany napęd hybrydowy o mocy 136 KM z silnikiem 1.8. Lexus wycenił model CT Cherished Touring na 4 223 000 yenów, czyli około 153 tys. zł. Lexus ogłosił, że w październiku 2022 roku skończy produkcję modelu CT. Wersję Cherished Touring możemy uznać za stworzoną na pożegnanie z hybrydowym hatchbackiem.



Lexus RZ 450e

RZ 450e to pierwszy Lexus, który został stworzony od podstaw jako baterijne auto elektryczne. Nie jest to samochód, w którym napęd elektryczny zastąpił konwencjonalny silnik. W RZ zastosowano składający się z 96 ogniw akumulator litowo-jonowy o pojemności 71,4 kWh. Znajduje się on pod kabiną i stanowi integralną część płyty podłogowej. Szczegółowe dane dotyczące zasięgu oraz czasu ładowania zostaną podane w późniejszym terminie. Lexus zakłada, że w cyklu mieszanym zgodnie z normą WLTP samochód będzie w stanie pokonać ponad 400 km.

Maserati GranTurismo Folgore

Na ulice po raz pierwszy wyjeżdża prototyp w pełni elektrycznego coupé Maserati - GranTurismo Folgore. Nowe GranTurismo będzie pierwszym modelem w historii Maserati z napędem w 100% elektrycznym. Budową modelu zajmie się centrum produkcyjne Mirafiori, a jego rynkowy debiut nastąpi w 2023 r. Za napęd mają odpowiadać trzy silniki dostarczające blisko 1200 KM i pozwalające na przyspieszenie od 0 do 100 km/h w mniej niż 3 sekundy.



Jakie oleje są zalecane do samochodów Grupy PSA?



W sytuacjach koniecznej wymiany oleju silnikowego w samochodzie należy pamiętać, aby jego klasa lepkości i jakości była zgodna z zaleceniami producenta danego modelu pojazdu. Zatem przed wymianą oleju należy zapoznać się z instrukcją obsługi pojazdu, aby dobrać odpowiedni olej silnikowy i zweryfikować częstotliwość jego wymiany. Trzeba również wziąć pod uwagę rodzaj silnika i jego przebieg. Jedną z wielu funkcji oleju silnikowego jest minimalizowanie tarcia, które powstaje pomiędzy ruchomymi elementami silnika poprzez stworzenie trwałego filmu smarowego. Odpowiednio dobrany olej silnikowy uszczelnia komorę spalania i eliminuje luzy występujące na styku ruchomych elementów silnika. Zapewnia także odpowiednią czystość silnika poprzez utrzymanie sadzy w zawieszeniu, chroni przed korozją oraz odprowadza ciepło, które wydziela się podczas pracy jednostki napędowej.

Nowoczesne oleje silnikowe dodatkowo gwarantują wysoką oszczędność paliwa pod częściowym lub pełnym obciążeniem. Jeśli zdecydujemy się na pełen pakiet wymiany olejów i płynów w naszym samochodzie, najlepiej zrobić to w profesjonalnym warsztacie, który odpowiednio dobierze środek. Regularna wymiana oleju silnikowego wraz z filtrem gwarantuje zachowanie jednostki napędowej w dobrej kondycji. Dla zdecydowanej większości olejów rekomendowana przez producenta pojazdu wymiana powinna nastąpić co 15 000 km lub co rok. Z kolei producenci olejów silnikowych typu Long Life rekomendują jego wymianę co 30 000 km lub co dwa lata. Należy pamiętać, że stosując odpowiednio dobrany olej silnikowy, unikniemy kosztownych napraw jednostki napędowej. Syntetyczne oleje silnikowe z linii **PLATINUM MaxExpert** spełniają rygorystyczne normy jakościowe według standardów API (Amerykańskiego Instytutu Naftowego), ACEA (Stowarzyszenia Europejskich Producentów Pojazdów), ILSAC (Międzynarodowego Komitetu Standardów i Aprobatac Środków Smarnych) oraz odpowiadają najwyższym wymaganiom producentów samochodów osobowych. Produkty marki **PLATINUM** zostały zaaprobowane przez takie koncerny jak: BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen, Ford, Renault, PSA, Porsche, Volvo. Zakup najwyższej jakości oleju silnikowego z linii **PLATINUM MaxExpert** to gwarancja maksymalnej ochrony silnika w każdych warunkach eksploatacji.

Zapewnia doskonałe parametry oleju podczas całego okresu między jego wymianami. W ofercie **ORLEN OIL** pojawił się również wielosezonowy syntetyczny olej najnowszej generacji **PLATINUM MaxExpert FR 0W-30**. Został on oficjalnie zaaprobowany do pojazdów Grupy PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel oraz Fiat) objętych specyfikacją PSA B71 2312 i spełniających normy emisji spalin Euro 6. Jednocześnie może być stosowany także w najnowszych silnikach Fiata. Jest to produkt typu mid-SAPS o niskiej lepkości. Zapewnia

PLATINUM

MaxExpert FR 0W-30

Olej przeznaczony do wysokoprężnych silników BlueHDi z rozbudowanymi systemami oczyszczania spalin wyposażonych w SCR oraz do nowoczesnych silników benzynowych wyposażonych w katalizatory (TWC). Olej o tej specyfikacji jest również rekomendowany do silników z filtrem cząstek stałych, zapewniając maksymalną żywotność filtra.

Aprobata:
PSA PEUGEOT CITROËN
B71 2312.



zmniejszenie zużycie paliwa przy jednoczesnym zachowaniu właściwej ochrony wszystkich elementów silnika. Dzięki zastosowaniu unikalnej technologii gwarantuje wyjątkową ochronę podczas zimnego rozruchu zarówno w silnikach Diesla, jak i w silnikach benzynowych. Idealnie sprawdza się w ruchu miejskim, jak i na trasach szybkiego ruchu. Przeznaczony jest do całorocznej eksploatacji przede wszystkim w silnikach samochodów osobowych, jak i lekkich dostawczych, wysokoprężnych silnikach BlueHDi z rozbudowanymi systemami oczyszczania spalin wyposażonych w SCR oraz w nowoczesnych silnikach benzynowych wyposażonych w katalizatory TWC. Olej o tej specyfikacji jest również rekomendowany do silników z filtrem cząstek stałych DPF, gdyż zapewnia jego maksymalną żywotność. Dla nieco starszych pojazdów z silnikami koncernu PSA, w ofercie **ORLEN OIL** można odnaleźć **PLATINUM MaxExpert XF 5W-30**. To syntetyczny, wysokiej jakości olej silnikowy odpowiedni do samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyposażonych w silniki zasilane olejem napędowym lub silniki benzynowe turbo doładowane, lub nie. Taki olej z powodzeniem może być stosowany w pojazdach dbających o środowisko naturalne, czyli tych, które posiadają systemy redukcji spalin takie jak DPF i TWC. **PLATINUM MaxExpert XF 5W-30** spełnia wymagania: PSA B712290, B712288.

Marka PLATINUM MaxExpert to nie tylko oleje do samochodów grupy PSA. Dowiedz się więcej na www.orlenoil.com.

Opracowanie: Karolina Pantera,
Dział Badań i Rozwoju ORLEN OIL

Maserati Grecale

Za Grecale stoi najszerza gama w historii marki spod znaku trójzębu. Maserati Grecale bazuje na tej samej płycie podłogowej co Alfa Romeo Stelvio. W chwili debiutu na rynek trafią trzy wersje - GT, napędzana 4-cylindrowym silnikiem z układem mild hybrid (miękkiej hybrydy) o mocy 300 KM, Modena, z 4-cylindrową jednostką mild hybrid o mocy 330 KM oraz potężna Trofeo, wyposażona w wysokowydajny benzynowy silnik V6 o pojemności 3,0 l i mocy 530 KM, bazujący na motorze Nettuno zamontowanym w MC20. Uzupełnieniem oferty będzie Grecale Folgore, w 100% elektryczna wersja w technice 400V.



Mazda CX-60 PHEV

Mazda CX-60 wkracza na rynek segmentu D SUV z napędem pełnej hybrydy. Łączy on 2,5-litrowy, czterocylindrowy silnik benzynowy z bezpośrednim wtryskiem paliwa Skyactiv-G z silnikiem elektrycznym o mocy 100 kW i akumulatorem 17,8 kWh. To połączenie generuje moc 327 KM/241 kW i maksymalny moment obrotowy 500 Nm sprawiając, że jest to najsilniejsza seryjna Mazda, jaka została kiedykolwiek wyprodukowana.



Mercedes EQS SUV

Nowy model Mercedesa bazuje na elektrycznej limuzynie o tej samej nazwie. Jest od niej krótszy, ale posiada ten sam rozstaw osi. Nowość powstała na platformie EVA2, która powstała z myślą o seryjnej produkcji pojazdów z napędem bateryjnym. Początkowo można będzie zdecydować się na jedną z trzech wersji: EQS 450+ o mocy 360 KM i momencie obrotowym 568 Nm z napędem na tylną oś, EQS 450 4MATIC o mocy 360 KM i momencie obrotowym 800 Nm z napędem na obie osie oraz EQS 580 4MATIC o mocy 544 KM i momencie obrotowym 858 Nm z napędem na obie osie. W przypadku słabszej wersji, producent deklaruje zasięg od 536 do 660 km.





SODO

System Odbioru Opon Najtańsza usługa odbioru opon na rynku Grupa Recykl S.A.

Usługi w zakresie zbiórki, transportu i recyklingu opon użytkowych, jako Recykl Organizacja Odzysku S.A. świadczymy dla Państwa od 2005 r., co pozwala nam zająć miejsce lidera w Polsce w tej dziedzinie.

Lokalizacje, w których posiadacie Państwo zużyte opony do odebrania nie stanowią już dla nas żadnego problemu. Poza rodzimym rynkiem, zbiórkę prowadzimy u naszych zachodnich sąsiadów-Niemczech, ale i w pozostałych krajach ościennych, tj.: Litwie, Łotwie, Estonii, Słowacji i Czechach.

Dziś, nasze możliwości dzięki zakładom zlokalizowanym w Śremie, Krośnie Odrzańskim oraz Chelmie i rozbudowanym liniom technologicznym możemy poddawać recyklingowi ponad 120 tys. ton zużytych opon rocznie. Posiadamy ponad 400 rotujących przynajmniej raz w miesiącu kontenerów, co wraz z rozbudowaną flotą samochodów ciężarowych, pomaga nam sprostać oczekiwaniom naszych klientów. Dzięki dzierżawie kontenera uzyskujecie Państwo same korzyści - dostosowanie miejsca przechowywania opon do przepisów PPOŻ oraz służb ochrony środowiska, oszczędność i ściśle wyznaczone miejsce składowania, magazynowanie opon użytkowych w jednym, zakrytym i przeznaczonym do tego miejscu.

Mamy ponad 2 tys. zarejestrowanych podmiotów z całego kraju w systemie **SODO** (SODO.recykl.pl) dedykowanym odbiorowi opon użytkowych: małe warsztaty samochodowe, wulkanizacje, sieciowe punkty serwisowe, stacje diagnostyczne, kasacje pojazdów, producenci opon, fabryki generujące odpady gumowe, bieżnikownie, gminne punkty zbiórki selektywnej odpadów, regionalne instalacje przetwarzania odpadów komunalnych, zakłady gospodarki komunalnej, wysypiska, firmy zajmujące się zbiórką odpadów, firmy budowlane.

SODO, czyli System Odbioru Opon to narzędzie, które usprawnia gospodarkę odpadami. Korzystanie z narzędzia jest całkowicie bezpłatne. Po rejestracji i wprowadzeniu wszystkich niezbędnych danych wraz z numerami NIP i BDO i akceptacji regulaminu zostają Państwo aktywnym podmiotem uprawnionym do składania zleceń na odbiór zużytych opon. Platforma **SODO** zawiera informacje o zleceniach planowanych i historycznych-pierwsze z pakietem informacji o odbiorze, drugie z przypisaną kartą KPO. Celem naszym jest uproszczenie przepływu informacji między nami bez użycia telefonu.

Oczywiście, aby pomóc lub doradzić jesteśmy dostępni również telefonicznie. Wychodząc naprzeciw Państwa oczekiwaniom stworzone zostały raporty dotyczące gospodarki



zużytej oponami. Kolejne logowania odbywają się przy użyciu adresu e-mail i nadanego indywidualnie hasła.

Z racji wieloletniego doświadczenia i posiadanych w naszych zakładach najwyższych technologii, odbieramy każdy rodzaj opon: osobowe, dostawcze i ciężarowe, dętki, opony specjalistyczne (tj. opony pełne od wózków widłowych), opony ponadgabarytowe-rolnicze, dźwigowe, opony radialne i diagonalne. Odbiór opon i ich recykling jest przeprowadzany w oparciu o obowiązujące ustawy i przepisy szczegółowe w zakresie gospodarki odpadami, a każdorazowy odbiór odpadów wykonywany i potwierdzany jest na podstawie KPO w systemie BDO.

W trosce o środowisko naturalne dokładamy wszelkich starań, by produkty powstałe na bazie granulatu gumowego SBR GREEN GRAN, który stanowi jeden z głównych produktów Grupy Recykl powstających w procesie recyklingu, tuż obok pudru gumowego GREEN POWDER, były w 100% przystosowane do ponownego odzysku po okresie użytkowania.

Pozwala nam to wpisać się w Europejski Zielony Ład, czyli model gospodarki obiegu zamkniętego.

Jako Grupa Recykl wspieramy inicjatywy lokalne mające na celu uświadamianie społeczeństwa o znaczeniu recyklingu nie tylko dla środowiska, ale i dla nas samych. Świadomość ekologiczna i troska o naszą planetę stają się coraz bardziej znaczącym czynnikiem w aktywnym procesie globalizacji i konsumpcjonizmu. Nie bądźmy obojętni, nie degradujmy

jej. Zapewniam Państwa, że działamy w dziedzinie, w której czujemy się najlepiej i w której spełniamy się od lat. Zapewniamy nie tylko najwyższy poziom obsługi w zakresie przyjęcia zlecenia czy jego realizacji, ale również najniższą cenę za odbiór opon na polskim rynku. Zapraszam wszystkich Państwa do kontaktu, współpracy i rejestracji na SODO.recykl.pl oraz odwiedzin na naszej witrynie internetowej www.recykl.pl.



Z poważaniem
Karina Rychlik - Parysek
Transport and Logistics Manager
+48 605 850 687
k.rychlik@recykl.pl



Samochody, takie jak Audi RS e-tron GT nie będą częstym widokiem na ulicach. Nie każdy może sobie na takie auto pozwolić, ale dzięki nim, rynek motoryzacyjny, mimo ogromnych zmian, wciąż może zaskakiwać i cieszyć. To idealny przykład supersamochodu naszych czasów. Szybki, elektryczny, zaskakująco praktyczny i wygodny na co dzień. Ma swoje wady, ale które auto z tego segmentu ich nie ma? Sprawdziłem, jak najmocniejsze elektryczne Audi spisuje się na co dzień.

TEKST: Kamil Rogala



E-TRON
GT →
598 KM

Gdy zobaczyłem Audi e-tron GT na pierwszych zdjęciach, to uznałem, że to jeden z najpiękniejszych przedstawicieli aut typu GT na rynku. Linia jest płynna, przebiega bardzo nisko i sprawia wrażenie, że auto jest niemal płaskie i przyspane do asfaltu. Do tego nadwozie jest bardzo szerokie, co dodatkowo potęgują tylne „biodra” z wyraźnymi przetłoczeniami. To w połączeniu z ogromnymi 21-calowymi felgami sprawia rewelacyjne wrażenie. Przednie nadkola są również bardzo szerokie i mają niewielki prześwit, co jeszcze bardziej podkreśla masywność nadwozia. O ile przednia część jest po prostu ładna i zgrabna, tak cała uwaga skupia się na tyle nadwozia. Szeroki pas świateł LED z ciekawą sygnaturą i imponującą animacją włączania/wyłączenia

zwraca na siebie uwagę i nie pozwala pomylić e-trona GT z żadnym innym autem.

Audi e-tron GT jest technicznym krewnym Porsche Taycana i to oczywiście czuć w wielu aspektach. Moim zdaniem jednak, propozycja inżynierów i stylistów z Ingolstadt prezentuje się lepiej pod względem wizualnym. Pod względem osiągnięć, jest nieco gorzej, ale wizualnie Audi bardziej do mnie przemawia. Trochę szkoda, że odmiana RS nie różni się od „zwykłej” zbyt wieloma detalami. Po wybraniu większości dodatków i gadżetów, zarówno e-tron GT, jak i RS e-tron GT będą różniły się detalami, tj. plakietkami, nakładkami na progi i... tyle. W odmianie RS można jedynie wybrać pakiet elementów z włókna węglowego, tj. nakładki na zderzaki, dach, lusterka, listwy boczne itp. Ale jeśli klient tego nie wybierze, nie odróżni swojego modelu od wersji słabszej. Trochę szkoda, że

Audi nie pokusiło się o nieco więcej zmian.

We wnętrzu można poczuć się rewelacyjnie. Z jednej strony jest niezwykle nowoczesnie, rasowo i sportowo, za czym przemawiają liczne dodatki z włókna węglowego, fantastyczne fotele czy też sporo alcantary, która jest miła w dotyku i nadaje rasowego wyglądu. Z drugiej zaś Audi nie poszło na całość w temacie dotykowych ekranów jak to miało miejsce np. w Audi A6. Mamy więc normalne przyciski do sterowania klimatyzacją, trybami jazdy, kontrolą trakcji, światłami czy multimediami. Rewelacyjne rozwiązanie! Można! Trochę przeszkadza nadmierna ilość fortepianowej czerni na panelu centralnym - już były widoczne ryski i przetarcia. Szkoda, że nie pojawiło się tam włókno węglowe. Byłoby to rozwiązanie ładniejsze i bardziej praktyczne. Wielkość schowków to, niestety,



WE WNĘTRZU AUDI RS E-TRON GT PANUJE SPORTOWA ERGONOMIA. NA SZCZĘŚCIE PRODUCENT NIE POKUŚIŁ SIĘ O PRZESADNĄ ILOŚĆ EKRAŃW I DOTYKOWYCH PANELI

spora wada. Schowek w podłokietniku jest symboliczny, uchwyt na ładowanie telefonu jest niewygodny i ciasny, ale cóż - to auto sportowe, nie rodzinne. Rodzinne cechy przejawia za to bagażnik. Co prawda jego pojemność standardowa to tylko 366 litrów, ale po złożeniu oparcia kanapy zyskuje-

my sporo płaskiej przestrzeni. Co prawda bagażnik jest płytki, ale w takim aucie to spora niespodzianka.

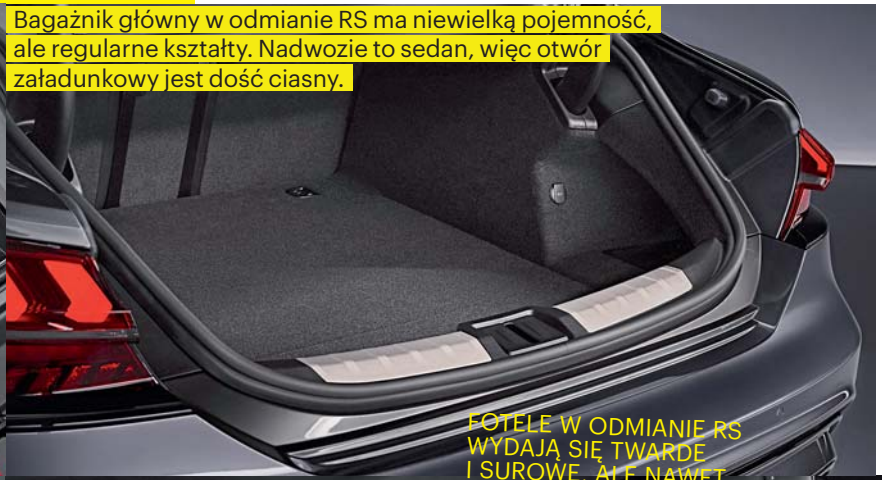
SILNIK, ZASIĘG, WRAŻENIA Z JAZDY

Do napędu Audi RS e-tron GT oddelegowano dwa silniki elektryczne, które napędzają przednią i tylną oś. Do-

datkowo zastosowano dwubiegową przekładnię automatyczną, która pozwala rozpędzić to ważące ponad 2,3 tony i mierzące blisko 5 metrów elektryczne monstrum do 250 km/h. Prędkość jest ograniczona elektronicznie, choć ta wartość, jak na auto elektryczne, jest bardzo imponująca.



Z przodu zamiast płątaniny kabli i niezorganizowanej przestrzeni mamy wygospodarowane miejsce na dodatkowy bagażnik o pojemności 81 litrów. Świetne rozwiązanie!

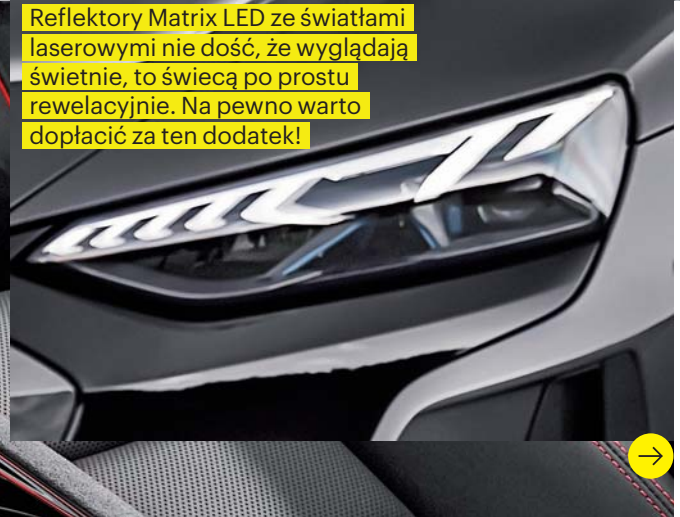


Bagażnik główny w odmianie RS ma niewielką pojemność, ale regularne kształty. Nadwozie to sedan, więc otwór załadunkowy jest dość ciasny.

FOTELE W ODMIANIE RS WYDAJĄ SIĘ TWARDE I SUROWE, ALE NAWET W DŁUGIEJ TRASIE SPISUJĄ SIĘ ŚWIETNIE



Reflektory Matrix LED ze światłami laserowymi nie dość, że wyglądają świetnie, to świecą po prostu rewelacyjnie. Na pewno warto dopłacić za ten dodatek!



BAJECZNE PROWADZENIE I IMPONUJĄCA MOC - TO KWINTESENCJA AUDI RS E-TRON GT

Felgi w rozmiarze aż 21 cali mają aerodynamiczną konstrukcję. Szerokość tylnych opon to imponujące 305 mm.



Oświetlenie ambientowe pozwala podkreślić elegancką stylistykę wnętrza.



Audi e-tron GT jest technicznym „krewnym” Porsche Taycana i to czuć w wielu aspektach. Moim zdaniem jednak, pod względem wizualnym prezentuje się o wiele lepiej.



Co prawda z tyłu znajdziemy miejsce dla trzech osób, ale wygodnie będzie tylko dwóm o raczej niewysokim wzroście.



Szeroka i bardzo charakterystyczna listwa LED rzuca się w oczy i nie pozwala pomylić e-trona GT z żadnym innym modelem.

Moc systemowa całego układu to 598 KM oraz 830 Nm, choć szczytowo, np. podczas przyspieszania w trybie Launch Control, moc może wzrosnąć do około 640 KM. To wszystko, w połączeniu z napędem na cztery koła i niezwykle szerokimi oponami (testowy egzemplarz miał „zimówki” o szerokości 265 z przodu i 305 z tyłu) sprawia, że sprint od 0 do 100 km/h zajmuje 3,3 sekundy. Wrażenie jest oczywiście zupełnie inne niż w samochodach konwencjonalnych, bowiem moc dostępna jest natychmiast. Każde wciśnięcie pedału gazu do oporu w trybie Sport daje niesamowite wrażenie.

Niezwykła jest również trakcja i prowadzenie. W trybie Comfort sa-

mochód jest... normalny. Nie zdradza swoich niesamowitych właściwości, jest niezwykle cichy (również przy wysokich prędkościach mimo szerokich opon zimowych), bardzo komfortowy i łagodny. Z pedałem gazu nie trzeba obchodzić się jak z jajkiem, bowiem każda reakcja jest odpowiednio złagodzona. W tym trybie działa tylko jeden silnik, co daje dość ciekawy efekt po mocniejszym wciśnięciu pedału gazu, bowiem druga jednostka uruchamia się i wkracza do akcji z pewnym opóźnieniem. W trybie Efficiency dodatkowo pneumatyczne zawieszenie maksymalnie obniża auto i minimalizuje przeswity, aby zoptymalizować opory powietrza i zmini-

malizować zużycie energii. Czy to działa?

W mieście starałem się nie korzystać z tego trybu, bowiem maksymalnie obniżone zawieszenie nie lubiło się ze studzienkami, wyniesionymi przejściami dla pieszych itp. Sprawdziłem to w trasie z Radomia do Chełma i z powrotem (około 190 km w jedną stronę). Trasa jest dość zróżnicowana, bowiem mniej więcej w połowie prowadzi drogami krajowymi, lokalnymi, mijane są niewielkie miasta itp. Druga połowa to trasa ekspresowa. Jadąc w jedną stronę, korzystałem z trybu Comfort, w drugą zaś Efficiency. Ruch był podobny, warunki jazdy również. Zużycie energii? W obie strony praktycznie

KORZYSTANIE Z NIESAMOWITEJ MOCY AUDI RS E-TRON GT UZALEŻNI I TO BARDZO!



Taki widok w lusterku wstecznym musi być bardzo stresujący dla kierowcy.

identyczny - średnio 23 kWh/100 km. Jechałem z prędkością przepisową, bez zbędnego zwalniania i oszczędzania energii (klimatyzacja, system audio etc.).

Takie zużycie energii, w stosunku do pojemności baterii netto - 83,7 kWh (93,4 kWh brutto), daje realny zasięg około 360 kilometrów. Gdybym się bardzo postarał, zużycie pewnie spadłoby o 1-2 kWh/100 km. W mieście zużycie energii wychodziło mi nieco wyższe, ale dość często korzystałem z dynamiki auta itp. Wynik: 24-26

kWh/100 km. Czy pokonanie deklarowanych około 450-460 kilometrów na jednym ładowaniu jest możliwe? Jeśli ktoś pozna to auto, trafi na optymalne warunki jazdy, wyłączy wszystkie odbiorniki energii - być może. Ale czy ktoś chciałby w blisko 600-konnym aucie jeździć aż tak oszczędnie?

CENY I WYPOSAŻENIE

Ile kosztuje ta elektryzująca przyjemność? Niestety, niemało. Podstawowe Audi e-tron GT quattro to koszt 448 600 złotych, natomiast RS e-tron GT

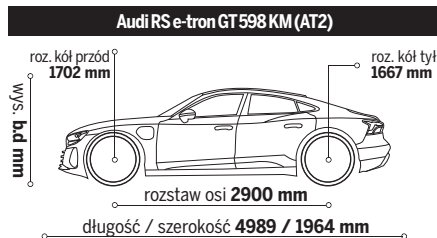
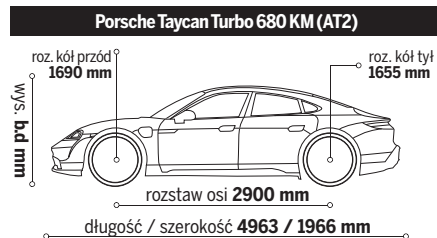
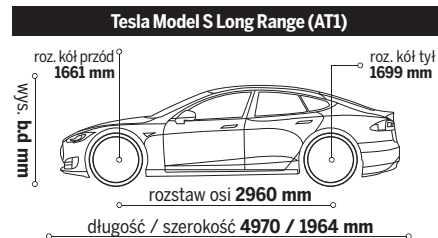
startuje od ceny 604 900 złotych. Mój testowy egzemplarz był dość mocno wyposażony, między innymi w rewelacyjne laserowe światła, pełen pakiet dodatków z włókna węglowego czy też fantastyczny ceramiczny układ hamulcowy. Rezultat? Cena wylądowała na poziomie około 800 000 złotych, a i tak można było zaznaczyć jeszcze kilka elementów. Dla porównania Porsche Taycan Turbo z układem napędowym o mocy 680 KM to koszt co najmniej 662 000 złotych bez dodatków.

Wnętrze e-trona GT jest bardzo nowoczesne i stylowe, ale nie zabrakło w nim tradycyjnych przycisków.



LINIA BOCZNA JEST FANTASTYCZNA I NIE ZDRADZA, ŻE TO TAK NAPRAWDĘ NADWOZIE SEDAN



WYBRANE DANE: AUDI RS E-TRON GT 598 KM (AT2) DO WYBRANYCH KONKURENTÓW**DANE**Cena (zł) **od 604 900**Liczba miejsc / drzwi **5 / 4**Typ nadwozia **Sedan**Masa własna (kg) **2347**Poj. bagażnika (l) **366****UKŁAD NAPĘDOWY**Poj. baterii netto (kWh) **83,7**Dek. zasięg (km) **451-472**Napędzana oś **4x4**Skrzynia bieg. I. przełożeń **automatyczna, 2-stopniowa****OSIĄGI**Moc (KM) **598**Przys. 0-100 km/h (s) **3,3**Pręd. maks. (km/h) **250**Zuż. energii (kWh/100km) **21,7 (WLTP)****DANE**Cena (zł) **od 662 000**Liczba miejsc / drzwi **4 / 4**Typ nadwozia **Sedan**Masa własna (kg) **2305**Poj. bagażnika (l) **366****UKŁAD NAPĘDOWY**Poj. baterii netto (kWh) **83,7**Dek. zasięg (km) **450**Napędzana oś **4x4**Skrzynia bieg. I. przełożeń **automatyczna, 2-stopniowa****OSIĄGI**Moc (KM) **680**Przys. 0-100 km/h (s) **3,2**Pręd. maks. (km/h) **250**Zuż. energii (kWh/100km) **22,5 (WLTP)****DANE**Cena (zł) **od 435 990**Liczba miejsc / drzwi **5 / 5**Typ nadwozia **Hatchback**Masa własna (kg) **2069**Poj. bagażnika (l) **793****UKŁAD NAPĘDOWY**Poj. baterii netto (kWh) **90**Dek. zasięg (km) **663**Napędzana oś **4x4**Skrzynia bieg. I. przełożeń **automatyczna, 1-stopniowa****OSIĄGI**Moc (KM) **680**Przys. 0-100 km/h (s) **3,2**Pręd. maks. (km/h) **250**Zuż. energii (kWh/100km) **14,5 (WLTP)****WADY**

- wersja RS niewiele różni się od „zwykłej”
- mizerne schowki
- mimo wszystko - zasięg ● cena

ZALETY

- świetna stylistyka, niezwykle rasowy wygląd ● imponująca dynamika jazdy
- fantastyczne prowadzenie; rewelacyjne wyposażenie

**KAMIL ROGALA**

dziennikarz motoryzacyjny

PODSUMOWANIE

Audi RS e-tron GT to świetny przykład możliwości nowoczesnej motoryzacji. Ma ona swoje wady, przede wszystkim ograniczony zasięg i wysoką masę, ale inżynierowie potrafią to w pewnym stopniu złagodzić. O ile z zasięgiem musimy się pogodzić i liczyć na infrastrukturę, tak masa w przypadku Audi RS e-tron GT zdaje się nie mieć prawa głosu. Fantastyczne osiągi, niesamowity komfort i prowadzenie, które łamią prawa fizyki. Niestety, cena również łamią prawa rozsądku, ale marzenia motoryzacyjne nigdy nie były tanie.



TOYOTA AYGO X 1.0 VVT-I
MOC: 72 KM
MAKS. MOMENT: 93 NM
PRĘD. MAKS.: 151 km/h
PRZYS. 0-100 KM/H: 15,6 s
CENA: OD 60 900 ZŁ
(5-BIEGOWY MANUAL)
OD 67 900 ZŁ
(MULTIDRIVE S)



UTERENOWIONA OPTYCZNIE AYGO, ALE BEZ NAPĘDU 4X4

Toyota Aygo X 1.0 VVT-i 72 Km

Wydawało się, że segment małych miejskich aut jest na wymarciu i klienci szukają samochodów w wyższych segmentach. Od 2011 sprzedaż aut z segmentu A spadła o 44 procent. RYNEK, A KONKRETNIEJ CENY NOWYCH AUT, SZYBKO I BOLEŚNIE ZWERYFIKOWAŁY TEN TREND I MAŁE MIEJSKIE AUTKA WRÓCIŁY DO ŁASK. Toyota postanowiła wykorzystać powracającą modę i stworzyła „uterenowioną” wersję Aygo X. TEKST KAMIL ROGALA



Rozstaw osi to 2430 mm - o 90 mm więcej od poprzednika. Wszerz przybyło 12,5 cm do 1,74 m. W efekcie przednie fotele zostały rozsunięte o 2 cm.



Pod maską bez rewolucji - hybrydy ani „elektryka” nie będzie, jest za to nowa bezstopniowa przekładnia S-CVT.

Warto zaznaczyć, że coraz mniej producentów decyduje się pozostać w segmencie A - małych aut miejskich. Wycofał się z niego między innymi Opel, Ford, Renault, Citroen, Peugeot oraz Skoda. Fiat postanowił pozostać, ale postawił na elektryfikację, podobnie jak Smart. Na placu boju jest jesz-

cze Kia, Volkswagen, Hyundai oraz Toyota z nowym modelem Aygo X. Przyczyną takiego stanu rzeczy? Przede wszystkim zaostrzające się regulacje UE dotyczące norm emisji spalin i zwiększający się nacisk na bezpieczeństwo. Oprócz tego producentom po prostu nie zawsze opłaca się sprzedawać tego typu auta. Analitycy wieszczą koniec małych pojazdów.

STYLITYKANADWOZIA IWNĘTRZE

Wzorem modeli Yaris i Yaris Cross, tak samo Aygo X jest zupełnie inne i nie przypomina „zwykłej” Toyoty Aygo, która jest na rynku od 2014 roku. W porządku, tył obu aut jest podobny - charakterystycznie ścięta kłapa, bardzo krótki zwis tylny, pionowe klosze lamp i solidne wcięcie w zderzaku.

Poza tym, trudno zestawiać ze sobą te dwa auta. Wyróżnia się przede wszystkim przednia część, która praktycznie nie posiada typowej atrapy grilla, co wygląda dość osobliwie, ale z drugiej strony - bardzo ciekawie. Podkreślają to klosze lamp - strzeliste i z bardzo charakterystyczną sygnaturą świetlną. Zderzak jest solidny, dość muskularny

i ma spory wlot powietrza oraz akcenty podkreślające delikatnie uterenowiony charakter auta.

Profil również przypomina Aygo, ale nie ma tu zbyt wielu elementów stykowych. Mamy szerokie nakładki na nadkola, które wizualnie sprawiają, że nadkola wydają się kwadratowe. Nietypowy, ale

ciekawy zabieg. Warto również zwrócić uwagę na słupek C oraz małą szybę w tylnych drzwiach. Wielu producentów stara się tutaj stosować zabiegi, które wizualnie powiększą szybę w tylnych drzwiach, a tutaj styliści poszli pod prąd. Najciekawszym elementem jest tutaj cały tylny panel

w kolorze czarnym (od wersji Style), który wraz z dachem i listwami progowymi tworzy niemal odrębny element. Z odpowiednim, kontrastującym kolorem nadwozia sprawi to, że auto wyróżni się z tłumu bardzo charakterystycznym wyglądem. W tym segmencie to ogromna zaleta!

We wnętrzu również jest ciekawie. Czy tak samo ekscentrycznie? Chyba tak, bo sporej wielkości ekran główny wkomponowano w ogromny, grający główną rolę eliptyczny panel. Cała deska rozdzielcza ma płynną linię i nietypowe kształty, z uwydatnionymi duktami powietrznymi, zwień-

Toyota dba o bezpieczeństwo. Aygo X może być wyposażone nawet w adaptacyjny tempomat. W tym segmencie aut nie jest to normą.



LICZBA PRZYCISKÓW NA KIEROWNICY MOŻE PRZYTŁOCZYĆ, ALE PO PRYZWYCZAJENIU, STEROWANIE FUNKCJAMI ODBYWA SIĘ WYGODNIE I INTUICYJNIE

Łączność z Android Auto i Apple CarPlay to dziś standard. W przypadku tego drugiego, możemy liczyć na połączenie bezprzewodowe.



Nowością jest bezstopniowa skrzynia Multidrive S.

Miejsca na tylnej kanapie jest jak na lekarstwo, ale w tym segmencie to norma. Podobnie jak wąski otwór tylnych drzwi.



Bagażnik wydaje się niewielki, ale w wersji bez rozszerzonego audio JBL, pomieści przyzwoite 231 litrów.

czonymi nietypowymi kratkami nawiewów. Nudy tutaj z pewnością nie ma, co podkreślają jeszcze wstawki w kontrastujących kolorach. Styliści Toyoty nie bali się zaszałeć i klienci powinni to docenić.

Auto powstało oczywiście na udoskonalonej, ale sprawdzonej w innych modelach platformie GA-B. Toyota Aygo X mierzy dokładnie 3700 mm długości, 1740 mm szerokości i 1525 mm wysokości. Rozstaw osi to 2430 mm. Pojemność bagażnika? W standardowym układzie jest to 231 litrów (189 litrów dla wersji z Pakietem Premium Audio JBL),

a po złożeniu oparcie tylnej kanapy użytkownik zyskuje maksymalnie 829 litrów. To wyraźnie więcej niż w poprzednim Aygo - odpowiednio 168 lub 780 litrów. No ale nie ma się czemu dziwić, skoro Aygo X jest dłuższa o 235 mm. To niemal skok o jeden segment.

**PRODUKOWANA W POLSCE
JEDNOSTKA 1.0 VVT-I MA
72 KM I JEST NIEZWYKLE
OSZCZĘDNA, ALE DLA NIEKTÓRYCH
MOŻE OKAZAĆ SIĘ ZBYT WOLNA LUB
ZBYT GŁOSNA NA WYSOKICH
OBROTACH**

SILNIKI I WRAŻENIA Z JAZDY
Japoński mieszczuch dysponuje silnikiem 1.0 VVT-i o mocy 72 KM i momencie obrotowym 93 Nm. Przy wadze nieco ponad jednej tony i we współpracy z automatyczną skrzynią bezstopniową tworzy to dość udany zestaw, który wystarczy

do zwinnej jazdy po mieście. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 14,8 sekundy, a prędkość maksymalna to około 150 km/h. Nie są to imponujące wartości, ale do sprawnej jazdy po mieście wystarczy.

A Aygo X jest wyjątkowo zwinne i sprawne w mieście. Sprawdzaliśmy je w Barcelonie, a tutaj nie ma zbyt wiele miejsca na ciasnych i zatłoczonych ulicach. Udaliśmy się również za miasto, gdzie mieszczuch Toyoty pokazał, że daje sobie radę, choć oczywiście drogi szybkiego ruchu nie są jego środowiskiem naturalnym. Drogi podmiejskie?

Przednie światła LED do jazdy dziennej są w standardzie już od najniższej wersji wyposażenia.

Bardzo charakterystyczne tylne światła LED także dostaniemy w najtańszej wersji wyposażenia.



NOWE AYGO X
ZBUDOWANO NA
PLATFORMIE TNGA GA-B
POŻYCZONEJ Z MODELI
YARIS I YARIS CROSS

Jak najbardziej! Tutaj spalanie schodziło do około 5 l/100km, co jest wynikiem bardzo zadowalającym.

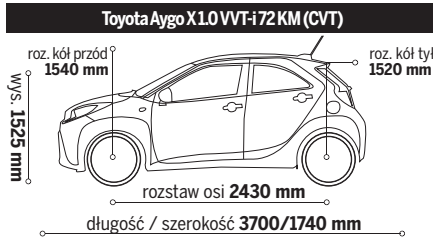
CENY I WYPOSAŻENIE

Toyota Aygo X z silnikiem 1.0 VVT-i o mocy 72 KM i manualną skrzynią 5-biegową to koszt co najmniej 60 900 złotych. W tej cenie będzie to odmiana Active. Warto jednak dołożyć i za 62 900 złotych kupić wersję Comfort, która posiada

już takie oczywistości, jak kierownicę obszytą skórą, 4 głośniki, obrotomierz, kamerę cofania, czy dodatkowe elementy ograniczające hałas w kabinie (ciekawość...). W limitowanej odmianie X Limited, która z automatyczną skrzynią biegów kosztuje 84 900 złotych, otrzymujemy

m.in. 18-calowe felgi, system multimedialny z 9-calowym ekranem, automatyczną klimatyzację, światła Basic LED, podgrzewane fotele i kierownicę itp. Warto zastanowić się nad pakietami wyposażenia dodatkowego dostępnymi dla wersji Style i Executive. I tak pakiet

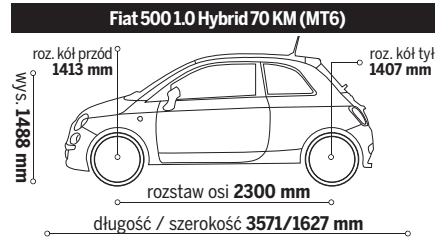
Tech dostępny dla wersji Style kosztuje 5 tys. złotych i zawiera m.in.: automatyczną klimatyzację, inteligentne wycieraczkę z czujnikiem deszczu, system multimedialny z kolorowym ekranem dotykowym, nawigację Connected z mapami online czy podgrzewane fotele kierowcy i pasażera. Czy da się przekroczyć 100 000 złotych po zaznaczeniu większości opcji? Owszem, bez problemu.


WYBRANE DANE: TOYOTA AYGO X 1.0 VVT-I 72 KM (CVT) ORAZ WYBRANYCH KONKURENTÓW


DANE	
Cena (zł)	od 67 900
Liczba miejsc / drzwi	4 / 5
Typ nadwozia	hatchback
Masa własna (kg)	1015
Poj. bagażnika (l)	231/829
Poj. zbiornika paliwa (l)	35
Rodzaj paliwa	benzyna

UKŁAD NAPĘDOWY	
Rodzaj napędu	spalinowy
Napędzana oś	przednia
Skrzynia bieg. i. przełożeń	automatyczna, bezstopniowa

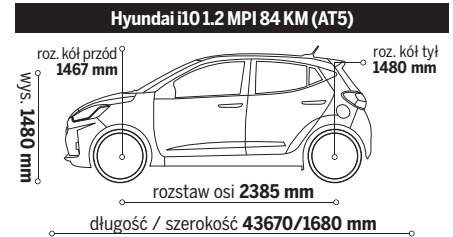
OSIĄGI	
Moc (KM)	72
Mom. obr. (Nm przy obr./min)	93
Przys. 0-100 km/h (s)	15,6
Pręd. maks. (km/h)	151
Śr. zużycie paliwa (l/100 km)	4,7 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	107



DANE	
Cena (zł)	od 56 400 (promocja)
Liczba miejsc / drzwi	4 / 5
Typ nadwozia	hatchback
Masa własna (kg)	980
Poj. bagażnika (l)	185/550
Śr. zuż. paliwa (l/100 km)	35
Rodzaj paliwa	benzyna (mHEV)

UKŁAD NAPĘDOWY	
Rodzaj napędu	hybryda
Napędzana oś	przednia
Skrzynia bieg. i. przełożeń	manualna, 6-stopniowa

OSIĄGI	
Moc (KM)	70
Mom. obr. (Nm przy obr./min)	92
Przys. 0-100 km/h (s)	13,8
Pręd. maks. (km/h)	167
Śr. zużycie paliwa (l/100 km)	4,9 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	111



DANE	
Cena (zł)	od 62 400
Liczba miejsc / drzwi	5 / 5
Typ nadwozia	hatchback
Masa własna (kg)	968
Poj. bagażnika (l)	252/1050
Śr. zuż. paliwa (l/100 km)	36
Rodzaj paliwa	benzyna

UKŁAD NAPĘDOWY	
Rodzaj napędu	spalinowy
Napędzana oś	przednia
Skrzynia bieg. i. przełożeń	automatyczna, 5-stopniowa

OSIĄGI	
Moc (KM)	84
Mom. obr. (Nm przy obr./min)	118
Przys. 0-100 km/h (s)	15,8
Pręd. maks. (km/h)	171
Śr. zużycie paliwa (l/100 km)	5,4 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	122

AYGO X TO INDYWIDUALNY PROJEKT TOYOTY. DOTYCHCZAŚOWI PARTNERZY - PEUGEOT I CITROËN - WYCOFALI SIĘ Z SEGMENTU A, NASTĄPIŁ KONIEC TROJACZKÓW Z KOLIŃA (AYGO, 108, C1)

WADY

- przy dynamicznym przyspieszaniu kultura pracy jest bardzo przeciętna
- topowa odmiana jest już bardzo droga

ZALETY

- nowoczesna, modna stylistyka
- przyjemne, choć ciasne wnętrze
- prowadzenie i praca skrzyni biegów
- oszczędny zespół napędowy



KAMIL ROGALA
dziennikarz motoryzacyjny

PODSUMOWANIE

Toyota Aygo X to niezwykle ciekawe auto, które po doposażeniu i wybraniu wszystkiego, co się da, może kosztować ponad

100 000 złotych. W tym segmencie zakrawa to o absurd, ale jak wielu kierowców zdecyduje się na topowo wyposażony egzemplarz? W niższych wersjach i po doposażeniu nie dość, że utrzymujemy cenę na rozsądnym poziomie, to na dodatek

tek otrzymujemy naprawdę udane auto miejskie, które oferuje więcej, niż może się wydawać. Oczywiście sporną kwestią pozostaje konkurencja. Nie mówimy tu jednak o tym samym segmencie, bowiem tutaj wybór jest zdecydowanie mniejszy niż jeszcze kilka lat temu. Kuszące stają się propozycje takich marek, jak: Dacia, Renault czy Skoda. Clio lub Fabia może kosztować podobnie, a mimo wszystko to jednak

wyższy segment. Dlatego powodzenie sprzedaży tego modelu uzależnione będzie od kilku czynników - zaufania do marki i jakości, którą prezentuje, idealnego wzorca małego auta miejskiego, w miarę rozsądnego zużycia paliwa i atrakcyjnego, uterenowionego wyglądu. Jeśli to będzie dla nas decydujące, to kwestia ceny zejdzie na dalszy plan.



Stop. Cafe

zaplanuj
podróż
z ORLENEM



ŁADNA POGODA I DŁUŻSZE DNI SPRZYJAJĄ WYJAZDOM NA WEEKENDY, ZBLIŻAJĄ SIĘ TEŻ WAKACJE, KIEDY PODRÓŻUJEMY CZĘŚCIEJ. ABY JAZDA BYŁA BEZPIECZNA, WARTO WCZEŚNIEJ ZAPLANOWAĆ CZAS NA POSTOJE I POSIŁKI. POMOCNE MOGĄ W TYM BYĆ STACJE ORLEN, GDZIE NIE TYLKO ZATANKUJEMY WYSOKIEJ JAKOŚCI PALIWO, ALE TAKŻE BĘDZIEMY MOGLI DOBRZE ZJEŚĆ I WYPOCZAĆ.

Stop.Cafe – uzupełnij poziom energii przed dalszą jazdą! Samochód zatankowany, ale my czujemy się całkiem pozbawieni sił witalnych? To znak, że nadszedł czas na krótki postój i uzupełnienie zasobów energetycznych. Przerwy podczas jazdy najlepiej jest robić co około dwie godziny i zawsze wtedy, gdy czujemy się zmęczeni i zdekoncentrowani. Chodzi przecież o to, żeby bezpiecznie dotrzeć na miejsce, a nie żeby być tam przed wszystkim! Stop.Cafe to idealne rozwiązanie dla podróżujących samochodem. Znajdziecie tam wszystko, co potrzebne, by zregenerować siły przed dalszą podróżą. Aromatyczna kawa doda zastrzyku energii, a dla zgłodniałych znajdują się pożywne przekąski

i dania, zarówno w wersji wegetariańskiej, jak i w tradycyjnej, mięsnej. Każdy posili się w sposób, jaki najbardziej mu odpowiada! Dla zwolenników tradycyjnych dań obiadowych Stop.Cafe ma w ofercie południczkę wieprzową w sosie serowym z gnocchi ziemniaczanymi i fasolką szparagową, makaron penne w kremowym sosie szpinakowym z kurczakiem czy lasagne z sosem bolognese. Dania te są dostępne w wybranych Stop.Cafe. Wegetarianie i weganie mogą skosztować vege balls z sosem curry i ryżem, burgera halloumi z serem z mieszanki mleka krowiego, koziego i owczego z dodatkiem mięty, zamówić burgera z buraka lub z kaszy jaglanej z papryką lub spróbować wegańskich hot dogów, wege to-

stów, wrapów oraz zapiekanek czy pizy stworzonych z myślą o osobach, które nie jedzą mięsa. Dodatkową porcję witamin zapewnią sałatki. Propozycje z menu można dowolnie komponować lub zjeść jako niewielką przekąskę w trasie, tak by ruszyć w dalszą drogę z zasobem potrzebnej do jazdy energii.

PYSZNA KAWA DLA ZWOLENNIKÓW KLASYCZNEGO SMAKU I TYCH POSZUKUJĄCYCH NOWOŚCI

Stop.Cafe to idealne miejsce, by napić się aromatycznej kawy. Do wyboru jest kilka propozycji. Można wybrać mocne espresso, delikatne cappuccino, caffè latte albo flat

Pyszne wrapy z kurczakiem, pulpecikami lub falafelem są świetną przekąską w trakcie dłuższej podróży.



Nic tak nie pobudza w podróży jak tyk pysznej kawy.



Oferta Stop.Cafe stawia nie tylko na jakość, ale także na naturalne składniki, które dostarczą nam sił i energii.



Kultowe już hot dogi dostępne w Stop.Cafe oferowane są także w wersjach dla wegan.



white coffe, czyli połączenie podwójnego espresso i lekko spienionego mleka. Zwolennicy łagodnego smaku i mniejszej dawki kofeiny mogą spróbować czekoladowo-mlecznej caffè mocha. Idealnie spienione mleko i głęboki aromat starannie wyselekcjonowanych, świeżo zmielonych ziaren to sekret kawy w Stop.Cafe. Dla smakoszy pragnących powtórzyć te doznania także w domu, ORLEN przygotował ofertę kaw espresso blend (mieszanka kaw arabica z robusta) oraz 100% arabica – zarówno w wersji ziarnistej, jak i mielonej, do kupienia na stacji.

Kofeina pobudza zmysły i umysł, więc przed dalszą podróżą tyk kawy jest bardzo

wskazany. Można zamówić samą kawę lub wypić aromatyczny napój po przekąsce albo obiedzie. Wybór należy do Ciebie! Oprócz kawy w ofercie Stop.Cafe są też inne napoje, w tym pyszne, świeżo wyciskane i tłoczone soki.

STOP.CAFE – DANIA NA BAZIE NATURALNYCH SKŁADNIKÓW I TROSKA O EKOLOGIĘ

Stop.Cafe dba o jakość składników, z których przygotowujemy dania. Dokładnie starają się, by sosy nie zawierały chemicznych dodatków, konserwantów czy sztucznych wzmacniaczy smaku. Zastępują je naturalne przyprawy podkreślające smak. Dzięki temu jedzenie w Stop.Cafe jest pyszne i zdrowe, a ty czujesz się syty i pełen energii.

Stop.Cafe dba nie tylko o nasze zdrowie, ale też o ekologię. Na przykład oprócz tradycyjnych frytek smażonych w głębokim tłuszczu proponuje wersję wypiekaną w piecu. Pieczone frytki są o ok. 10 proc. mniej kaloryczne niż te smażone w głębokim tłuszczu, a tak samo smaczne. Wybór

pieczonych frytek to dwie korzyści w jednym: mniejsza kaloryczność i troska o środowisko naturalne, ponieważ pieczenie zamiast smażenia to mniejsze zużycie oleju. A może przekonasz się do ich smaku i zapragniesz zamienić frytki smażone na pieczone także w domu? Bardzo łatwo je przyrządzić, a ty nie będziesz musiał się martwić, co zrobić ze zużytym olejem! Pieczone frytki można przygotować nie tylko z ziemniaków – pysznie smakuje na przykład pieczony burak. Przyrządzone w ten sposób warzywa zachowują więcej wartości odżywczych, witamin i minerałów, więc są świetnym dodatkiem dostarczającym pokaźnej dawki zdrowej energii.

Stop.Cafe znajdziemy bez trudu za pomocą strony internetowej www.stopcafe.pl. Tam też sprawdzimy dostępność produktów w zależności od lokalizacji punktu.

Dzięki temu w trasie możemy odpowiednio wcześniej zaplanować miejsce na postój, gdzie odpoczniemy i zjemy coś dobrego. Wygoda i bezpieczeństwo w podróży – to właśnie Stop.Cafe!

W PODRÓŻY ZAPLANUJMY POSTOJE I POSIŁKI

CITROËN C5 X 1.6 PHEV 225 KM

Francuska awangarda

*Przyznam, że na pierwsze jazdy Citroena C5 X czekałem z dużą niecierpliwością i zaciekawieniem. Zresztą już pierwszy rzut oka na ten samochód wzbudza zainteresowanie, **BOWIEM... NIE DO KOŃCA WIADOMO, CO TO NAPRAWDĘ JEST. JAKI TO SEGMENT? LIMUZYNA? CROSSOVER? KOMBI?** Miałem okazję to sprawdzić na drogach w okolicach Barcelony. TEKST KAMIL ROGALA*

Nie wiem, czy Citroen C5 X podbije serca kierowców, którzy szturmem ruszą do salonów zamawiać francuską nowość, ale wiem, że to jeden z ciekawszych przedstawicieli segmentu D z bliżej nieokreślonym typem nadwozia. Najbliżej mu do połączenia dwóch, niezwykle popularnych ostatnio odmian - shooting brake oraz crossover. Samochód sprawia wrażenie naprawdę dużego, głównie przez proporcje - szeroki i dość niski - oraz bardzo napompowane, muskularne kształty. Najciekawsza jest jednak linia boczna auta. Sylwetka wydaje się bardzo niska i mocno rozciągnięta. We wnętrzu ładnie prezentuje się panel na desce rozdzielczej, który przechodzi fragmentem na drzwi. Konsola środkowa jest obszerna i praktyczna, ma przydatne schowki i wygodny podłokietnik składany na dwie części. Zachował się także panel do sterowania klimatyzacją i nawiewami, zaś w najwyższym punkcie dominuje duży ekran systemu infocrozrywki. Tutaj ogromna ulga - wreszcie jest nowy system! Ten znany dotychczas z innych modeli Citroena oraz starszych Peugeotów jest - delikatnie mówiąc - średnio udany, więc jakakolwiek

zmiana, jest zmianą na plus. Na plus zasługują oczywiście fotele i kanapa. Są bardzo wygodne, ale do tego już się przyzwyczailiśmy - przeniesiono je z C5 Aircross. Miejsca nie brakuje, również z tyłu. Bagażnik jest obszerny - pomieści 545 litrów (485 w wersji PHEV). Po złożeniu kanapy pojemność bagażnika do dachu to 1640 litrów (1580 litrów w PHEV). Nie są to rekordowe wartości, ale jest przyzwoicie.

GDY INNI PRODUCENCI UCIEKAJĄ Z SEGMENTU D, CITROËN POKAZUJE C5 X

Pod maską Citroena C5 X może pracować jedna z trzech jednostek napędowych. Podstawą jest silnik 1.2 PureTech o mocy 130 KM z automatyczną 8-biegową skrzynią, który wydaje się dość dziwnym wyborem dla auta z segmentu D, mierzącego 4805 mm długości i ważącego minimum 1418 kilogramów. Miałem okazję przejechać się taką odmianą i o ile jazda spokojna po mieście i jednostajna w trasie nie była proble-

mem, tak próby dynamicznych przyspieszeń oraz pokonywanie górskich serpentyn wespół z bardzo miękko zestrojonym zawieszeniem dawały dość nieprzyjemne połączenie. Alternatywą, o wiele bardziej sensowną i zapewne potencjalnie najczęściej wybieraną, jest silnik 1.6 PureTech o mocy 180 KM i momencie obrotowym 250 Nm. Tutaj przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 8,1 sekundy, a prędkość maksymalna to 230 km/h. To optymalne parametry dla tego auta. Największy dystans udało mi się zrobić wersją hybrydową, która bazuje na tym samym silniku 1.6 PureTech, ale z dodatkowym zastrzykiem mocy z elektrycznej jednostki trakcyjnej (110 KM i 320 Nm). Łączna moc systemowa zestawu to 225 KM. Podstawowa wersja (Feel) dostępna jest tylko z silnikiem 1.2 PureTech o mocy 130 KM i kosztuje 143 800 złotych. Jeśli ktoś chce mocniejszy silnik 1.6 PureTech o mocy 180 KM, musi przeskoczyć aż dwie wersje wyposażenia i od razu kupić wariant Shine za 177 800 złotych. Najtańsza hybryda plug-in 1.6 PHEV 225 to koszt 200 300 złotych za odmianę Feel Pack. Topowy Shine Pack z tym zestawem napędowym to koszt 219 800 zł.



Wnętrze jest przestronne, komfortowe i zaskakująco ergonomiczne.

CROSSOVER? KOMBI?
HATCHBACK CZY COUPE?
OBECNIE PRODUCENCI
CHĘTNIE MIESZAJĄ WIELE
GATUNKÓW I TWORZĄ
CIEKAWE, NADWOZIOWE BRYŁY



CITROËN C5 X 1.6 PHEV 225 KM

Liczba miejsc / drzwi	5/5
Typ nadwozia	kombi
Masa własna (kg)	1722
Poj. bagażnika (l)	485/1580
Poj. baterii brutto (kWh)	12,4
Rozstaw osi (mm)	2785
Dług./szer./wys. (mm)	4805/1859/1485
Moc maks. (kW)	225 KM
Maks. moment obr. (Nm)	320 (silnik elek.)
Napędzana oś	przednia
Skrzynia bieg. I, przełożeń	aut. 8 stop.
Przys. 0-100 km/h (s)	7,8
Pręd. maks. (km/h)	233
Spalanie (l/100km)	1,3 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	29 (WLTP)
Cena (zł)	od 200 300

Bagażnik swoją pojemnością nie ma szans w starciu z liderami segmentu, ale stylowe nadwozie ma swoją cenę. Nie można jednak narzekać na brak miejsca. Fotele są bardzo wygodne.

MAZDA CX-5 2.5 SKYACTIV-G 194 KM AWD (AT6)

Kuracja odświeżająca

Mazda nigdy się nie spieszyła i nie gonila za konkurencją. ZAMIAST TEGO REALIZUJE SWOJA KONCEPCJE OFERTY I PÓWOLI, ACZ KONSEKWENTNIE ROZWIJA SWOJE PORTFOLIO. Tym razem padło na model CX-5, który w połowie swojego cyklu życia doczekał się subtelnej, ale bardzo ważnej kuracji odświeżającej. TEKST KAMIL ROGALA

Obecna generacja Mazdy CX-5 jest w połowie swojego cyklu życia i właśnie doczekała się liftingu. Auto jesienią 2016 roku na Salonie Samochodowym w Tokio, a już w 2017 roku trafiło do produkcji w fabryce w Hiroshimie. CX-5 drugiej generacji wyglądem mocno nawiązuje do swojego poprzednika (lata 2012-2017), ale ma zdecydowanie bardziej agresywne, dynamiczne linie, co dodatkowo podkreślono w odświeżonej odmianie. Auto powstało na lekkiej platformie podłogowej Mazda Skyactiv.

Różnice w porównaniu do „starszej” wersji zobaczymy przede wszystkim po obserwacji zderzaków, które nabrały smukłości i elegancji. Nowy jest również grill, który obecnie ma trójwymiarową konstrukcję z motywem skrzydeł wchodzących pod klosze lamp. Światła również zostały przeprojektowane i widać to szczególnie w wyższych wersjach wyposażenia. Sygnatura przednia i tylna zyskały nowoczesności.

We wnętrzu, jak to w Maździe CX-5, wszystko jest wysmakowane i po prostu może się podobać. Przestrzeni również nie zabraknie, w końcu to przedstawiciel segmentu D. Rozstaw osi 2700 mm

zapewnia wystarczająco miejsca, zaś bagażnik o pojemności 506 litrów (do 1620 litrów po złożeniu oparcia kanapy) wystarczy nawet dużej rodzinie.

Nowości po liftingu? W konsoli środkowej producent zastosował bezprzewodową ładowarkę w standardzie Qi, w bagażniku pojawiła się podwójna podłoga, która ułatwia organizację przestrzeni i załadunek. Poprawiono również wyciszenie, szczególnie wyłumiono pracę zawieszenia na nierównościach.

POZA NOWĄ STYLIZACJĄ ŚWIATEL I ZDERZAKÓW POPRAWIONO ZAWIESZENIE

Oferta silnikowa Mazdy CX-5 jest dość skromna, ale oferowane w tym modelu silniki cieszą się uznaniem użytkowników. Czy coś się zmieniło? Tak – z oferty już jakiś czas temu zniknął silnik wysokoprężny 2.2 Skyactiv-D. Jeśli chodzi o silniki benzynowe, pod maską może pracować 2-litrowy silnik Skyactiv-G o mocy 165 KM lub 2,5-litrowy Skyactiv-G generujący 194 KM. A co z przeniesieniem napędu?

Do wyboru jest 6-biegowa ręczna lub automatyczna przekładnia o tej samej liczbie przełożeń. Opcjonalny jest też system i-Active AWD - napęd na cztery koła. Osiągi? Co prawda nie jest to auto dla dynamicznych kierowców, ale nie można narzekać na ospałość. Najmocniejsza wersja z silnikiem benzynowym, automatem i napędem AWD od 0 do 100 km/h rozpędza się w 9,3 sekundy i osiąga 195 km/h. Jeśli chodzi o spalanie, silnik ten powinien zadowolić się średnio 7,5-8 l/100km.

Prowadzenie auta jest niezwykle przyjemne, o mocno komfortowym zabarwieniu, ale z odrobiną sportowej nutki. Auto jest dość leniwe i niechętnie rwie się do przodu, ale przyspieszanie jest bardzo liniowe i przyjemne.

Mazda CX-5 nie zmieniła się znacząco, ale wprowadzone zmiany wyraźnie odświeżyły ofertę i sprawiły, że auto jest gotowe na kolejne 2-3 lata rynkowej batalii. Lepsze wyciszenie, ciekawe wersje wyposażenia i tak samo świetne materiały we wnętrzu okraszone bardzo przyjemnymi właściwościami jezdnymi sprawiają, że model ten jest nadal ciekawą alternatywą dla tych, którzy szukają auta nietuzinkowego.



Wystarczy rzut oka na klosze lamp, aby od razu rozpoznać odświeżoną wersję.

Z PRZODU WIDĄĆ PRZEDE
WSZYSTKIM ZMIENIONĄ
SYGNATURĘ ŚWIETLNA,
A W NOWEJ ODMIANIE
NEWGROUND -
JASKRAWOZIELONY
AKCENT



DANE TECHNICZNE MAZDA CX-5

Liczba miejsc / drzwi	5/5
Typ nadwozia	crossover
Masa własna (kg)	1577
Poj. bagażnika (l)	506/1620
Poj. zbiornika paliwa (l)	58
Rozstaw osi (mm)	2700
Dług./szer./wys. (mm)	4575/1900/1675
Moc maks. (kW)	194 KM
Maks. moment obr. (Nm)	258
Napędzana oś	4x4
Skrzynia bieg. I, przełożeń	aut. 6 stop.
Przys. 0-100 km/h (s)	9,3
Pręd. maks. (km/h)	195
Spalanie (l/100km)	8 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	181
Cena (zł)	od 179 900

Nowością w ofercie po liftingu jest wariant Newground, który charakteryzuje się jaskrawozielonymi akcentami i wstawkami.

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI 48V 180 KM 4WD (AT7)

Na każdą okazję

Czy w ofercie kompaktowych crossoverów na rynku można wyłowić coś ciekawego? Oczywiście i nie trzeba daleko szukać. Producenci starają się zadowolić każdą grupę klientów. Jeśli ktoś szuka pierwiastka sportu i emocji, znajdzie to w ofercie Hyundai Tucsona. WERSJA N LINE Z MOCNYM SILNIKIEM I NAPĘDEM NA CZTERY KOŁA TO BARDZO INTERESUJĄCA PROPOZYCJA. TEKST KAMIL ROGALA

Zacniemy od wyglądu. Praktycznie gdzie nie spojrzymy, to coś się dzieje. Całe auto jest nietypowe i odważnie narysowane, ale cechą szczególną zdecydowanie jest przednia część z ogromnym grillem, który skrywa w sobie światła LED do jazdy dziennej. Pod geometrycznymi kształtami skrywają się ciekawie zaprojektowane lampy, które przypominają nieco skrzydła anioła. Jednym się to bardzo podoba, inni uznają to za groteskowe. Po ostrych, geometrycznych doznaniach na zewnątrz, w wnętrzu czeka nas względny spokój i sporo łagodnych kształtów. Gdy już przywyknijemy do dość nietypowej kierownicy, na pochwałę zasłuży z pewnością masywny tunel środkowy. Znajdziemy tutaj również sporo fortepianowej czerni, czego nie pochwalam, ale i niemało przycisków oraz paneli dotykowych. Ekran dotykowy jest dość duży i wkomponowano go w konsolę centralną. Przed oczami kierowcy zamontowano kolejny dość duży ekran zastępujący zegary. Nie próbowałem go w żaden sposób wkomponować, tylko bezpośrednio przytwierdzono do deski rozdzielczej. Kolejny zabieg, który podzieli odbiorców. Jeśli chodzi o aspekty praktyczne, pojemność bagażni-

ka w standardowym układzie to 577 litrów, a po złożeniu oparcia kanapy uzyskujemy aż 1756 litrów. W wersji N Line dominuje czerń i czerwone akcenty. Przyznam, że momentami brakowało mi jakiegoś przełamania, bowiem ta czerń może niektórych przytłoczyć.

Hyundai Tucson z silnikiem 1.6 T-GDI o mocy 180 KM to bardzo ciekawa wersja. Po pierwsze, jest to miękka hybryda z 48-woltową instalacją, która nie

PRZESTRONNA KABINA I POJEMNY KUFER SPRAWDZĄ SIĘ W WAKACJĘ, A 180 KM ZAPEWNI SPORTOWE EMOCJE

tylko usprawnia działanie systemu Start/Stop, ale również wspomaga ruszanie i pozwala na „żeglownię”. Poza tym mamy napęd na wszystkie koła oraz automatyczną dwusprzęgłową przekładnię DCT. To wszystko zapewnia naprawdę wysoki komfort podróży i niezłe osiągi. Moc 180 KM oraz moment obrotowy 265 Nm pozwalają na sprint od 0 do 100 km/h w czasie 9 sekund

i osiągnięcie prędkości maksymalnej 201 km/h. W dość dużym, rodzinnym SUV-ie to więcej niż wystarczające wartości. Zdaniem producenta średnie spalanie to niecałe 7 l/100 km (WLTP). Osiągalne? Być może podczas spokojnej jazdy drogami podmiejskimi i wojewódzkimi, bowiem przy prędkości 100-120 km/h spalanie znacząco przekracza 7 l/100 km i zbliża się do „ósemki”. W mieście również jest dość przeciętne, a wartości powyżej 10 l/100 km nie są rzadkością. Czy to wada? W sumie Tucson mógłby palić mniej, ale z mocnym silnikiem, automatem i napędem na cztery koła trudno wymagać ponadprzeciętnej oszczędności.

Poza tym Tucson prowadzi się naprawdę dobrze, jest komfortowy i dynamiczny. Silnik pracuje kulturalnie, skrzynia biegów nie generuje problemów, zaś napęd, który co prawda zdecydowanie preferuje przednią oś, zapewni dobrą trakcję na mokrej i śliskiej nawierzchni.

Hyundai Tucson to świetne auto. Nieźle jeździ i dobrze wygląda. Oprócz nieco zbyt wysokiego spalania i nadmiaru fortepianowego plastiku w wnętrzu, nie mam do niego większych zastrzeżeń.



Czarno-białe nadwozie, sportowe dodatki i super felgi.

MNÓSTWO ODMIAN
WYPOSAŻENIA, WERSJI
NAPĘDOWYCH I OPCJI
DODATKOWYCH TO
OGROMNA ZALETĄ
TUCSONA



DANE TECHNICZNE HYUNDAI TUCSON

Liczba miejsc / drzwi	5/5
Typ nadwozia	crossover
Masa własna (kg)	1577
Poj. bagażnika (l)	577/1756
Poj. zbiornika paliwa (l)	54
Rozstaw osi (mm)	2680
Dług./szer./wys. (mm)	4500/1865/1650
Moc maks. (KM)	180
Maks. moment obr. (Nm)	265
Napędzana oś	4x4
Skrzynia bieg. i, przełożeń	aut. 7 stop.
Przys. 0-100 km/h (s)	9
Pręd. maks. (km/h)	201
Spalanie (l/100 km)	6,9 (WLTP)
Emisja CO2 (g/km)	156
Cena (zł)	od 162 900

Wnętrze jest nowoczesne, dość praktyczne i ergonomiczne, ale nieco za dużo tu fortepianowej czerni, łapiącej kurz.

SEAT ARONA 1.5 TSI 150 KM

Uterenowiona Ibiza

Seat Arona jest na rynku już od 2017 roku, a w zeszłym roku odbył się delikatny lifting auta. **JAK ZMIENIŁA SIĘ „UTERENOWIONA IBIZA”?** Czy zmiany wyszły temu autu na dobre? **Mogliśmy to sprawdzić podczas testu najmocniejszej wersji ze 150-konnym silnikiem 1.5 TSI.**
TEKST KAMIL ROGALA



Seat Arona w odmianie FR z dużymi felgami i nakładkami wygląda bardzo atrakcyjnie.

Seat Arona nie jest autem zaskakującym. Wręcz przeciwnie - pojawienie się tego modelu było niemal obowiązkowe dla Seata, który chciał zaistnieć w tym niezwykle szybko rozwijającym się segmencie crossoverów w rozmiarze B. Nie wielki, zwinnie, zwrotny, modny i z pazurem - tak w skrócie prezentuje się Arona. Po odświeżeniu w 2021 roku zarówno Ibiza, jak i Arona, które stanowią około 40 procent wolumenu sprzedaży marki, stały się bardziej nowoczesne i atrakcyjne wizualnie. Na uwagę zasługuje przede wszystkim przedni zderzak z ciekawymi światłami przeciwmgielnymi (opcjonalnymi). We wnętrzu pojawiły się nowe materiały i dodatki. Są wstawki imitujące aluminium, większość materiałów jest oczywiście z dość

taniego plastiku, ale całość kształt sprawia dość pozytywne wrażenie. Ładna, mięsista kierownica ze spłaszczonym na dole wieńcem dodaje sportowego sznytu, podobnie jak opcjonalne wirtualne zegary i czerwone przeszycia na tapicerce. Zwieńczeniem całości jest czarna podsufitka.

Zmiany po liftingu dotyczą wyposażenia m.in. z zakresu bezpieczeństwa. Teraz Aronę możemy zamówić z automatycznymi światłami drogowymi, tempomatem adaptacyjnym, systemem rozpoznawania znaków drogowych, czujnikiem martwego pola czy asystentem utrzymania pasa ruchu. Testowaliśmy topową odmianę napędową, czyli silnik 1.5 TSI o mocy 150 KM z automatyczną skrzynią DSG. O ile w Golfie lub Octavii jest to jednostka optymalna, tak

w samochodzie pokroju Arony motor ten zapewnia naprawdę zadowalającą dynamikę i załazek sportowych emocji. Moc 150 KM i moment obrotowy 250 Nm w aucie tych gabarytów zapewniają sporo frajdy. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje nieco ponad 8 sekund, a prędkość maksymalna to 210 km/h. Oczywiście problemem jest trakcja, bowiem nawet na suchej nawierzchni dynamiczne ruszanie powoduje ingerencję systemów. Według producenta auto zużywa średnio 6,2 l/100km, ale takie wyniki udało się osiągnąć wyłącznie podczas spokojnej jazdy drogami podmiejskimi. W mieście trzeba dodać minimum 1,5 l/100 km, w trasie przy prędkości 100-120 km/h również trzeba się postarać, aby zejść wyraźnie poniżej 7 litrów/100 km.

SEAT ARONA 1.5 TSI 150 KM (AT7)

Liczba miejsc / drzwi	5/5
Typ nadwozia	crossover
Masa własna (kg)	1193
Poj. bagażnika (l)	400/1280
Poj. zbiornika paliwa (l)	40
Rozstaw osi (mm)	2566
Dług./szer./wys. (mm)	4154/1780/1537
Moc maks. (KM)	225
Maks. moment obr. (Nm)	250
Napędzana oś	przednia
Skrzynia bieg. i, przełożeń	aut. 7 stop.
Przys. 0-100 km/h (s)	8,2
Pręđ. maks. (km/h)	210
Spalanie (l/100km)	6,2 (WLTP)
Emisja CO ₂ (g/km)	140
Cena (zł)	od 119 100



Wnętrze wydaje się surowe, ale dodatki nadają mu charakteru.



Klasyczna linia nadwozia tego auta ma wielu zwolenników.

REMINGTON®
EST. NEW YORK 1937



Oficjalny Partner Manchester United w kategorii elektrycznych urządzeń do stylizacji



CIENIUJ JAK PRO

Zostań mistrzem cieniowania włosów we własnym domu, dzięki **maszynkom do strzyżenia Remington Easy Fade**. 10 grzebieni skośnych do cieniowania i 9 prostych grzebieni do skracania długości włosów umożliwia płynne łączenie dwóch sąsiadujących stref o różnych długościach, a mocny silnik o dużej prędkości z łatwością przycina wszystkie rodzaje włosów. Strzyżarki Easy Fade i Easy Fade Pro **Rezultaty jak od barbera...**

JUST FOR YOU

www.remington.pl
www.just-for-you.pl



EASY FADE PRO HAIR CLIPPER



SUPER-SZYBKA MASZYNA DO STRYŻENIA

Maszynka do strzyżenia włosów Easy Fade zapewni niezawodną wydajność cięcia w domu. **Super-szybka** strzyżarka doskonale nadaje się do cieniowania i przycinania włosów, zapewniając profesjonalne rezultaty stylizacji.



10 X SPECJALNIE ZAPROJEKTOWANYCH GRZEBIENI DO CIENIOWANIA (5-STOPNIOWA SKALA)

Chcesz poznać sekret idealnie płynnego cieniowania? Strzyżarka Easy Fade jest wyposażona w **10 specjalnie zaprojektowanych skośnych grzebieni (od stopnia 0 do stopnia 5)**, które umożliwiają łączenie dwóch kolejnych długości włosów jednym prostym ruchem.



9 GRZEBIENI DLA RÓŻNYCH DŁUGOŚCI WŁOSÓW (8-STOPNIOWA SKALA, 1,5-25 MM)

Udoskonal swoją fryzurę w domu i wybierz idealną długość cięcia dzięki maszynce do strzyżenia włosów Easy Fade. Wybierz jeden z **9 grzebieni fryzjerskich o różnej gradacji**, które dadzą Ci możliwość cięcia włosów na pożądaną długość (1,5-25 mm).



SAMOOSTRZĄCE SIĘ OSTRZA Z JAPOŃSKIEJ STALI NIERDZEWNEJ

Samostrzące się ostrza z japońskiej stali nierdzewnej, które stale się ostrzą, zapewniają profesjonalną wydajność cięcia przy każdym ruchu maszyny.

BĄDZ **SOBA** PO SWOJEMU

S



Toyota Yaris Cross (Comfort)
1.5 Dynamic Force 125 KM (CVT)
moc maks.: 125 KM;
przyspieszenie 0-100 km/h: 11,7 s;
prędkość maks.: 180 km/h;
cena: od 96 900 zł

TANGOO



WARIUS



Porównanie

TEKST KAMIL ROGALA



Volkswagen Taigo (Life)
1.0 TSI 110 KM (AT7)
moc maks.: 110 KM;
przyspieszenie 0-100 km/h: 10,9s;
prędkość maks.: 191 km/h;
cena: od 101 590 zł

MODEL
OFEROWANY
OD 2020 R.

TOYOTA YARIS CROSS

cena od : 86 900 zł

bezpieczeństwo:
wynik testu Euro NCAP 5/5



Toyota Yaris Cross to wbrew pozorom nie jest podniesiony „zwykły” Yaris. Zmiany stylistyczne są ogromne.



Klosze tylnych lamp są wizualnie połączone z górną częścią pokrywy bagażnika. Wygląda to bardzo ciekawie.



Dla wersji Comfort standardem są 16-calowe felgi. W opcjonalnych pakietach dostaniemy 17-calowe obręcze.



Wnętrze może nie grzeszy urodą, ale jest zaskakująco przestronne i funkcjonalne.

Toyota Yaris i Volkswagen Polo szturmem podbiły rynek i idealnie wstrzeliły się w potrzebę posiadania niewielkiego, zwinnego auta miejskiego o ciekawej stylistyce. Tak było wiele lat temu, a teraz potrzeby i moda są nieco inne, dlatego też producenci starają się tworzyć „wariacje” na temat modeli z segmentu B i dopasowywać je do obecnych potrzeb. Wynikiem jest Toyota Yaris Cross oraz Volkswagen Taigo. Sprawdźmy zupełnie inne podejścia do segmentu miejskich crossoverów.

Zacznijmy od krótkiego przeglądu oferty. Na pierwszy ogień - Toyota Yaris Cross. Co prawda w ofercie są tylko dwa układy napędowe - benzynowy 1.5 o mocy 125 KM oraz hybryda 1.5 o mocy 116 KM - ale wybór wersji oraz możliwość zestawienia hybrydy z napędem AWD-i to ogromna zaleta japońskiej propozycji, choć za pewną cenę... Najtańszą Toyotę Yaris Cross kupimy za 81 900 złotych i będzie to oczywiście wersja benzynowa z wyposażeniem Active. Najtańsza wersja z napędem AWD-i to koszt 107 900 złotych. Będzie to napęd hybrydowy ze

skrzynią E-CVT i wyposażeniem Comfort.

Volkswagen Taigo nie oferuje co prawda napędu na wszystkie koła czy też wersji hybrydowej, ale ma w ofercie znacznie mocniejszą, aż 150-konną benzynę 1.5 TSI z 7-biegowym automatem DSG. Auto w tej wersji jest bardzo dynamiczne i przyjemne w prowadzeniu. Cena takiego auta startuje od poziomu 116 990 złotych (bez rabatów). Najtańszego Taigo kupimy za 87 190 złotych i będzie to odmiana Life z silnikiem 1.0 TSI o mocy 95 KM i 5-biegowym manuałem. Oferta jest oczywiście bardzo podobna do modelu

VOLKSWAGEN TAIGO

cena od : 89 690 zł

bezpieczeństwo:

wynik testu Euro NCAP 5/5

MODEL
OFEROWANY
OD 2022R.



Volkswagen Taigo to kolejny model wpisujący się w najnowsze kanony motoryzacyjnej mody. Miejski crossover z nadwoziem w stylu coupe ma teraz największe powodzenie.

T-Cross, choć ceny są o kilka tysięcy wyższe. Podatek od modnego nadwozia.

NADWOZIE I WNEŹRZE

Gdy Toyota ogłosiła plan wprowadzenia na rynek modelu Yaris Cross, niemal wszyscy byli pewni, że producent pójdzie taką samą drogą jak większość i wprowadzi po prostu „uterenowioną” odmianę tradycyjnego Yarisa z plastikowymi nakładkami, dodatkami itp. Okazało się, że Yaris Cross to zupełnie inne auto, które z powodzeniem mogłoby dostać nową nazwę. Spoglądając na japońskiego crossovera można odnieść wrażenie, że jest to niezwykle dzielny samochód terenowy o kompaktowych gabarytach. W przypadku wersji z napędem na przednią oś jest to oczywiście tylko wrażenie, choć prześwit 170 mm daje nieco pewności podczas jazdy po nieutwardzonych i dziurawych drogach. Oczywiście wrażenie to potęgują liczne nakładki i wstawki z tworzywa sztucznego np.

na nadkolach i progach, co w połączeniu z kontrastującym kolorem, daje ciekawy efekt stylistyczny. Muskularne linie, śmiałe przetłoczenia, ciekawe załamania i wyraźne odcięcia poszczególnych linii dodają temu miejskiemu maluchowi wyrazistego charakteru.

O ile na zewnątrz podobieństwa do „zwykłej” Toyoty Yaris są niewielkie, tak we wnętrzu mamy do czynienia już z popularną „Yarisą”. Po bokach mamy okrągłe kratki nawiewów, w środkowej części dwie rozciągnięte, w kształcie trójkąta. Oprócz tego w centralnej części znajduje się duży ekran systemu informacyjnego, poniżej panel sterujący klimatyzacją i nawiewami. W niższych wersjach wyposażenia przed kierownicą znajdują się dwie tuby ze wskaźnikami oraz niewielki ekran komputera pokładowego między nimi, w wyższych zaś znajdziemy tu większy ekran i mniejsze wskaźniki po bokach. Jeśli chodzi



W standardzie odmiany Life są 16-calowe felgi, ale w opcji dostaniemy również 17-tki.



Tylne światła w technologii LED są standardem i prezentują się naprawdę świetnie.



Wnętrze wydaje się bardziej poukładane i „dorosłe” w porównaniu do japońskiego konkurenta. Stylistyczne podobieństwa do innych modeli marki są oczywiste.

Sylwetka Yaris Cross jest dość wysoka, zaś liczne dodatki stylistyczne dodają autu terenowego charakteru.



W odmianie Comfort w opcji dostaniemy światła główne Bi-LED.

o walory użytkowe, pojemność bagażnika to przyzwoite 397 litrów (w wariantcie AWD-i jest 320 litrów).

Po złożeniu oparc kanapy uzyskujemy 1097 litrów.

Volkswagen Taigo to już zupełnie inna bajka stylistyczna. Nadwozie jest narysowane zupełnie inaczej, zamiast wielu krągłości są proste i symetryczne linie, a tył to modna ostatnio linia a'la coupe. Po dłuższej obserwacji możemy tu znaleźć elementy z innych modeli Volkswagena. Mnie najbardziej przypomina T-Crossa, choć z przodu znajdziemy sporo elementów z odświeżonego Polo, jak również nawiązania do modeli z serii ID jak np. biegnącą przez środek atrapy grilla listwę LED. Najwięcej dzieje się oczywiście w tylnej części, a konkretniej od słupka B, bowiem niedaleko za nim dach zaczyna opadać, a od słupka C i przedłużonego D łagodnie przestacza się w krawędź mocno pochylonej klapy bagażnika. Pod względem gabarytów, nowe Taigo mieści się pomiędzy wspomnianym T-Crossem, a większym T-Rociem - mierzy 4266 mm długości

i ma rozstaw osi 2566 mm. A co we wnętrzu?

W Taigo nie ma zbyt dużego szau i przepychu, wszystko wygląda niemal tak samo, jak w odświeżonym Polo - różnice mogą wynikać co najwyżej ze składników wyposażenia. Oczywiście w wyższych wersjach oraz za dopłatą znajdziemy wirtualny zestaw zegarów, duży ekran nawigacji czy też panele oraz wstawki na desce rozdzielczej w różnych kolorach. Prosto, ale ładnie i funkcjonalnie, z nutą modnego stylu i promilem szaleństwa. Pojemność bagażnika w tym modelu to 440 litrów w standardowym układzie kanapy lub 1222 po jej złożeniu.

DANE TECHNICZNE, OSIĄGI I SPALANIE

Do porównania wybraliśmy wolnossącą jednostkę benzynową Toyoty oraz średkowy wariant silnika w Volkswagenu. W przypadku japońskiej propozycji jest to silnik 1.5 Dynamic Force o mocy 125 KM i momencie obrotowym 153 Nm. Parametry na papierze wyglądają dość niepozornie, ale ten trzycylindrowy silnik

spisuje się bardzo dzielnie i w połączeniu z bezstopniową skrzynią automatyczną o nazwie Multidrive S, oferuje zadowalające, jak na miejskiego crossovera osiągi. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 11,7 sekundy, a prędkość maksymalna to 180 km/h. Nieźle wygląda również spalanie. Zdaniem producenta jest to średnio 6 l/100km.

Co prawda jednostka napędowa Taigo jest mniejsza i słabsza, ale zapewnia podobne parametry. Silnik trzycylindrowy 1.0 TSI oferuje moc 110 KM oraz moment 200 Nm. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 10,9 sekundy, a prędkość maksymalna to 191 km/h. Spalanie bardzo podobne - średnio 5,9 l/100 km. Jak widać, „uturbiona” jednostka jest w stanie zaofiarować odrobinę lepsze osiągi mimo nieco większych wymiarów i masy.

CENY

Jest drogo, a będzie... jeszcze drożej!

Wybrany do naszego porównania model Toyoty - Yaris Cross w odmianie Comfort z silnikiem 1.5 Dynamic Force o mocy 125 KM

i z automatyczną skrzynią Multidrive S kosztuje 96 900 złotych.

Porównywalny z nim Volkswagen Taigo z silnikiem 1.0 TSI o mocy 110 KM i z automatyczną 7-biegową skrzynią DSG oraz wyposażeniem bazowym Life kosztuje od 101 590 złotych.



Kamil Rogala

dziennikarz motoryzacyjny

PODSUMOWANIE /

Obie propozycje skierowane są do dynamicznych, młodych kierowców, oczekujących ciekawej stylistyki i nietuzinkowych rozwiązań. Volkswagen Taigo to ukłon w stronę tych, którzy pędzą za modą i szukają crossovera w stylu coupe, ale mimo to chcą stonowane wnętrze i maksimum ergonomii. Toyota Yaris Cross to zupełnie nowy model i próba zjednania sobie młodszych klientów. Auto posiada odważną, interesującą stylistykę oraz możliwość wybrania napędu na cztery koła. Ceny lepiej wyposażonych wersji oscylują jednak już koło 100 000 złotych.

Bagażnik w standardowym układzie ma pojemność 440 litrów. Nieźle, jak na ten segment.



Przednie światła mogą być (opcjonalnie) nawet w technologii Matrix LED.

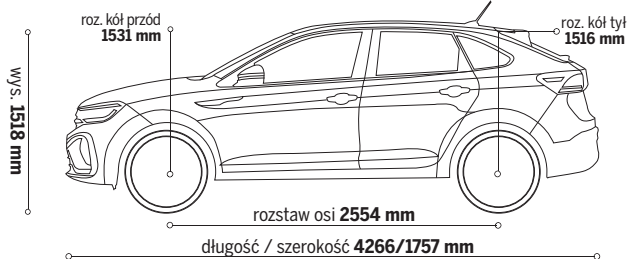


DANE TECHNICZNE: TOYOTA YARIS CROSS 1.5 125 KM VS VOLKSWAGEN TAIGO 1.0 TSI 110 KM

Toyota Yaris Cross (Comfort) 1.5 Dynamic Force 125 KM (Multidrive S)



Volkswagen Taigo (Life) 1.0 TSI 110 KM (AT7)



DANE	OSIĄGI
Cena (zł) 96 900	Moc (KM) 125
I. miejsc / drzwi 5/5	M.obr.(Nm)/obr./min 153
Typ nadwozia crossover	Przys. 0-100 km/h (s) 11,7
Masa własna (kg) 1130	Prę. maks. (km/h) 180
Poj. bagażnika (l) 397	Śr. spalanie (l/100) 6
Poj. zbior. paliwa (l) 36	Emisja CO2 135 g/km

DANE	OSIĄGI
Cena (zł) 101 590	Moc (KM) 110
I. miejsc / drzwi 5/5	M.obr.(Nm)/obr./min 200
Typ nadwozia crossover	Przys. 0-100 km/h (s) 10,9
Masa własna (kg) 1185	Prę. maks. (km/h) 191
Poj. bagażnika (l) 440	Śr. spalanie (l/100) 5,9
Poj. zbior. paliwa (l) 40	Emisja CO2 133 g/km

UKŁAD NAPĘDOWY

Rodzaj paliwa	benzyna bezołowiowa
Pojemność (ccm)	1490
Liczba cylindrów	3
Napędzana oś	przednia

UKŁAD NAPĘDOWY

Rodzaj paliwa	benzyna bezołowiowa
Pojemność (ccm)	999
Liczba cylindrów	3
Napędzana oś	przednia

Skrzynia biegów / l. przełożeń

WYPOSAŻENIE

8	Poduszki pow.
S	Układ ABS
S	Układ EPS
S	Wsp. kierowcy
S	Cent. zamek
S/S	Elek. szyby p/t
S	Lusterka elek. ster.
S/-	Klim. manual./ auto.
S/-/S	Radio/CD/MP3

automatyczna bezstop. Multidrive S

OCENA

	Przestronność wnet.
★	Silnik
	Osiągi
★	Podwozie
★	Poz. hałasu
★	Zużycie paliw.
★	Wyposażenie
★	Cena
★★★★★(6)	Wynik końcowy

Skrzynia biegów / l. przełożeń

WYPOSAŻENIE

6	Poduszki pow.
S	Układ ABS
S	Układ EPS
S	Wsp. kierowcy
S	Cent. zamek
S/S	Elek. szyby p/t
S	Lusterka elek. ster.
S/O	Klim. manual./ auto.
S/-/S	Radio/CD/MP3

automatyczna 7-stop. DSG

OCENA

★	Przestronność wnet.
★	Silnik
★	Osiągi
★	Podwozie
	Poz. hałasu
★	Zużycie paliw.
	Wyposażenie
	Cena
★★★★★(5)	Wynik końcowy





Bardzo rzadko sprzedaje się auta bez potrzeby tzw. wkładu finansowego. Prawie zawsze będzie coś do zrobienia. W starszych samochodach mogą to być nawet poważniejsze naprawy.

Kupujesz używane auto? Uważaj na te sztuczki handlarzy samochodów

Kierowca cieszy się dwa razy: po zakupie samochodu i po jego sprzedaży. Ta obiegowa opinia w większości przypadków jest niestety prawdą. Jeżeli więc zamierzasz kupić używane auto, sprawdź, jak nie dać nabić się w butelkę. Określenia typu „bezwypadkowy”, „stan idealny” czy „serwisowany w ASO” można spotkać w większości polskich ogłoszeń. Niestety, często nie ma to nic wspólnego ze stanem faktycznym.

AUTOR: BOGUSŁAW KORZENIOWSKI

Czy zastanawiali się Państwo, dlaczego samochody oferowane przez prywatnych właścicieli wydają się mniej atrakcyjnie, niż modele oferowane przez firmy zajmujące się handlem używanymi samochodami profesjonalnie?

Psychologowie sprzedawcy zauważają, że większość osób „kupiła oczami”. Wykorzystują to m.in. sprzedawcy w marketach. Najszybciej zauważany jest towar

umieszczony przy wejściu oraz na półkach umieszczonych na wysokości oczu. Takie „specjalne miejsce” w hipermarkecie jest specjalnie wyceniane i producent, aby zaprezentować tam swe produkty, płaci więcej.

W przypadku osoby handlującej samochodami również jest kwestia usytuowania samochodu w ekspozycyjnym miejscu, aby podkreślić walory i ukryć niedomagania. W tym wypadku ważniej-

sze jest jednak, aby klient „kupujący oczami” zachwylił się autem od pierwszego spojrzenia. Jak tego dokonać?

Oto kilka najczęstszych sztuczek stosowanych w handlu samochodami.

NIESKAZITELNY KOLOR

Bez względu na fakt, ile samochód ma lat, lakier musi błyszczeć lepiej niż na nowym modelu w salonie. Operację tę można zrealizować środkiem nabłyszczającym typu Plast-

mal (opakowanie 450 ml ok. 20 zł). Preparat ten nie tylko nabłyszczyci karoserię, ale wcierany w ognisko rdzy, pozostawi jedynie delikatny ślad gołej blachy, doskonale czyszcząc rdzawę zacieki i punkciki korozji.

Gorzej, jeżeli jakiś element był lakierowany i jest różnica barwy spłowienia lakieru. Jednakże od czego „zmysł handlowca”.

Wystarczy tylko natrzeć powierzchnię jakąś tłustą mazią i wyblakły czerwony

staje się ekspresją czerwieni, a co najważniejsze... nie ma ogromnych różnic odcieni na karoserii. Zazwyczaj tylko fachowiec (blacharz, lakiernik, handlarz), zauważy wtedy feler jakiegoś poszycia.

WNĘTRZE

Jeżeli klient „wyłowi już” ten najpiękniejszy model, który „używany był sporadycznie, co nawet widać po lakierze”, musi zapałać do niego sympatią i pożądaniem. W tym celu wnętrze jest wypchnione, wszystkie elementy plastikowe (także na drzwiach i poszyciach foteli), są natarte sprejem do kokpitu (nie tylko popryskane, ale popryskane i wytarte do sucha), a uszczelki w drzwiach lśnią czernią jak sierść czarnej pantery (wszystkie nabłyszczania można dokonać sprejem do powierzchni wnętrza).

Tutaj jednak nawet osoba niebędąca fachowcem może zauważyć pewne niedociągnięcia. Zazwyczaj są to:

- delikatnie postrzępione uszczelki drzwiowe (głównie w drzwiach kierowcy na progu, gdzie zahaczamy butem i na słupku, wskutek szarpania drzwiami przy różnych temperaturach);
- porysowane plastiki;
- brud obok zawiasów drzwi.

Bardzo często bowiem handlarze nie są zbyt pedantyczni i pozostawiają brudne ślady (m.in. w niewidocznych miejscach przy zawiasach drzwi i na odrzwiach), a ponadto uszkodzone i porysowane plastiki będą nadal uszkodzone, tylko wypucowane.

Także „wypchnione wnętrze” powinno zwrócić naszą uwagę. Delikatny zapach, pochodzący zazwyczaj od spreju do kokpitu, jest do przyję-

W umowie powinny znajdować się wszystkie informacje, na podstawie których nabywca podjął decyzję o kupnie

cia, ale intensywna woń we wnętrzu sugeruje chęć ukrycia faktycznego zapachu wnętrza. Może to być np. przesiąknięta dymem papierosowym tapicerka foteli, pleśniejąca tapicerka czy rozlane na podłodze we wnętrzu lub bagażniku paliwo, rozpuszczalnik, mleko itp.

rze spryskują opony w stojących samochodach - ale czernidło do opon (koszt ok. 11 zł za puszkę 500 ml). Środek ten powoduje, że zmurszała guma - mająca białe krawędzie pęknięte - staje się czarna jak fabrycznie nowa. Oczywiście stan fizyczny opony nadal pretenduje ją na śmieci, ale

kołem po zakurzonej drodze, wówczas będziemy mieli zabrudzony styk bieżnika z drogą i... „głęboka czerni klocków opony”. Warto jednak zauważyć, że ta „czerni opony” tak samo wygląda, gdy mamy klocki bieżnika 15 mm, jak również, gdy mamy tylko 5 mm.

Zamiast zachwycać się wyglądem koła, sprawdźmy punkt TWI na oponie i cała mistyfikacja szybko zostanie zauważona.

NAWET SAMOCHÓD 10-LETNI MOŻE SPRAWOWAĆ SIĘ NIENAGANNIE, JEŚLI ZNAJDOWAŁ SIĘ W DOBRZYCH RĘKACH I O NIEGO DBAÑO. NAJLEPIJ, GDY AUTO POCHODZI OD PIERWSZEGO WŁAŚCICIELA



OPONY

To element, który jest fantastycznym przykładem, prezentującym, jak złudne jest „kupowanie oczami”. Opisywany przykład „pielegnacji opon” dotyczy zarówno podkreślenia walorów sprzedawanego samochodu, jak również jest powszechnie stosowany przez handlarzy używanych opon. W tym wypadku nie stosujemy już nabłyszczacza - chociaż często handla-

„kupujący oczami klient” jest zachwycony. Warto przy tym podkreślić, że producenci opon zakładają pełną sprawność gumy na pięć lat.

Kolejny przekręt, jaki można dokonać na oponach, to... wizualna korekta bieżnika. Wystarczy tylko dokładnie wymyć oponę, wysuszyć i natrzeć czernidłem, aby wielkość bieżnika przestała być widoczna. Jeżeli do tego przejdziemy

PEDAŁY I KIEROWNICA

To elementy które najczęściej ukryć. Jeżeli samochód jeździł dużo, wówczas gumy na pedałach są uszkodzone, a kierownica jest „wyszlizgana”. W przypadku kierownicy z tworzywa sztucznego można założyć sznurowaną skórzaną osłonę (koszt ok. 70-100 zł), ale w przypadku kierownicy skórzananej, taka nakładka znacznie pogrubia wolant (oryginalna skórzan kierownica nie jest obszy-

ciem tworzywa sztucznego, ale całkowicie integralną konstrukcją, zazwyczaj grubszą niż ta z tworzywa). Tak więc, gdy samochód ma przebieg 90 tys. km, a ma „nową kierownicę” i nowe gumy na pedałach, to powinno wzbudzić czujność. Najlepiej w tym przypadku porównać jak elementy te wyglądają w identycznych modelach z podobnym przebiegiem. Porównywanie różnych marek nie ma sensu, gdyż są to innej jakości tworzywa i inaczej ulegają zużyciu.

KOMORA SILNIKA

Aby ukryć wszelkie mankamenty wycieków oleju i ingerencji blacharza w komorze silnika, handlarze najpierw dokładnie myją pod ciśnieniem komorę, a po wyschnięciu używają dwóch preparatów: nabłyszczacza na elementy gumowe i z tworzyw sztucznych, oraz fluidol w kolorze miodowym (koszt spreju 500 ml to ok. 30 zł), którym pryskane są łączenia blach. Plak ma nabłyszczyci wszystkie czarne elementy i zwiększyć intensywność barw, a fluidol jest potwierdzeniem „konserwacji”. Po nałożeniu tych środków, szmatą (wcześniej wytyłaną w kurzu i pyłe), należy zrobić kilka wstrząśnień i... postarzenie gotowe. Komora wygląda wówczas czy-

sto i zachęcająco, a delikatne przykurzenie (szmata nie może być ubrudzona w piasku, bo są ziarenka, tylko w pyłe, aby były drobiny kurzu), jest potwierdzeniem, że nie jest to „odpicowanie” na sprzedaż, ale naturalna eksploatacja.

Teraz tylko trzeba przekonać klienta, że w komorze nie ma żadnych wycieków, a on jako „fachowiec” widzi przecież stary brud (w rzeczywistości „brud technologiczny” z brudnej szmaty).

W ten sposób stary grat, ale odpowiednio przygotowany, zawsze będzie lepszy niż normalnie używany i eksploatowany pojazd. Przed zakupem warto o tym pamiętać!

MECHANIK PRAWDĘCI POWIE

Wszystko, co powyżej opisano dotyczy wyglądu samochodu. Co jednak z elementami mechanicznymi?

Opowieści o trocinach w skrzyni biegów czy „łatanii zaślepki po wystrzelonej poduszce air bag” są już dziesiątymi latami minionych. Oczywiście możliwe jest, że jakiś „motoryzacyjny magik” chcąc oszukać kupują-

NIE CHODZI O TO, ŻE UŻYWANY SAMOCHÓD MA BYĆ JAK NOWY, BO UŻYWANY JEST W JAKIMŚ STOPNIU ZUŻYTY I DLATEGO MA NIŻSZA CENĘ, ALE CHODZI O TO, ABY PRZEŚLANKI DECYDUJĄCE O ZAKUPIE TEGO, A NIE INNEGO SAMOCHODU BYŁY PRAWDZIWE

cego zamaskuje wystrzeloną poduszkę, ale to musi być straszny dyletant.

Po pierwsze, po podłączeniu do komputera testującego od razu wyjdzie nam problem z wystrzeloną poduszką, wadliwym zapłonem, czy uszkodzeniem ABS. Tym samym „motoryzacyjny magik” musi mieć pewność, że nie pojedziemy sprawdzić auta, gdyż wszystkie jego przekrety od razu zostaną odkryte.

Po drugie zaś, gdy sprawca umyślnie, działając w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, wprowadza drugą osobę w błąd i doprowadza ją do niekorzystnego rozporządzenia mieniem, można go oskarżyć o złamanie art. 286 kk.

Rezygnacja z wizyty w autoryzowanym serwi-

sie oraz brak chęci wkraczania na drogę sądową, będzie powszechna jedynie w przypadku samochodów wiekowych i bardzo tanich. Stąd też, tylko tanie samochody są narażone na takie przekrety.

Jednakże również w przypadku zakupu taniego modelu warto podejść do mechanika. Po przejechaniu normalnej ścieżki diagnostycznej możemy dowiedzieć się, w jakim stanie są amortyzatory, końcówki drążków kierowniczych i wahaczy, jak działają hamulce, sprawdzić „od spodu”, czy są widoczne wycieki oleju z silnika i skrzyni biegów, a także, w jakim stanie są osłony przegubów homokinetycznych.

Takie ewentualne zauważenie uszkodzeń pozwoli na podsumowanie, jakie koszty czekają nas w najbliższym czasie, czyli ile



Przy zakupie używanego samochodu najważniejsza jest zasada ograniczonego zaufania. Jak mawiają niektórzy - wierz i ufaj, ale sprawdzaj. Kolejne zasady są konsekwencją tej pierwszej



- wewnętrzna rezystancja;
 - wewnętrzne napięcie;
 - kontrola zmian wartości;
 - temperatura akumulatora;
 - kontrola izolacji akumulatora - sprawdzenie izolacji pomiędzy poszczególnymi modułami akumulatora;
 - kontrola układu chłodzenia akumulatora hybrydowego - ten punkt ma 3 składowe:
 - sprawdzenie poprawności działania pompy w układzie chłodzenia;
 - weryfikacja prawidłowego działania wentylatora (przy tym punkcie sprawdzamy także stan filtra powietrza w układzie chłodzącym baterie hybrydowej);
 - sprawdzenie prawidłowego poziomu płynu chłodniczego.
- Jeżeli jedna ze składowych testów będzie miała wynik negatywny, wtedy

niezbędne jest usunięcie usterki, pojazd musi przejechać minimum 1000 km i musi być minimum 5 zimnych odpaleń. Po zrealizowaniu tych zaleceń, przeprowadzany jest ponowny test.

Wykonanie takiego testu z jednej strony upewnia nas o prawidłowym działaniu układu hybrydowego, ale najważniejszą rzeczą jest to, iż wykonanie takiego testu daje nam gwarancje Toyoty na akumulator hybrydowy na kolejne 15 000 km lub rok w zależności co pierwsze nastąpi.

Stając się posiadaczem takiego samochodu, możemy sobie przedłużyć taką gwarancję do 10 lat od daty produkcji pojazdu bez limitu kilometrów. Test taki kosztuje 225 zł brutto i można go wykonać tylko i wyłącznie w Autoryzowanym Serwisie Toyoty.

faktycznie będzie kosztował sprawny samochód.

UŻYWANA HYBRYDA

Na zakończenie skupimy się na modelach do niedawna nieznanymi na rynku wtórnym - na hybrydach.

O ile sprawdzenie elementów zawieszenia oraz układu hamulcowego jest banalnie proste dla każdego mechanika, o tyle sprawdzenie układu hybrydowego jest już wyższym poziomem wtajemniczenia.

Z pytaniem odnośnie używanych hybryd zwróćmy się do szefa serwisu Toyoty Romanowski Kraków/Lexus Kraków Macieja Firganka, który już dwadzieścia lat zajmuje się hybrydami. Oto jego rada:

Przegląd przed zakupem standardowych elementów, takich jak: układ hamulcowy czy zawieszenie przebiega tak, jak w każ-

dym samochodzie z napędem konwencjonalnym.

Przy zakupie samochodu hybrydowego najważniejszą informacją, jaką powinniśmy otrzymać, to informacja, w jakiej kondycji jest układ hybrydowy i jego akumulatory. Autoryzowane Stacje Obsługi Toyoty posiadają dedykowane testery diagnostyczne z oryginalnym oprogramowaniem pozwalające przeprowadzić bardzo szczegółowy test układu hybrydowego (dotyczy tylko aut z rynku europejskiego, brak oprogramowania do testu aut z USA - autor).

Elementy poddane kontroli:

- kontrola kodów usterek DTC - sprawdzenie w komputerze pokładowym, czy nie zostały wykryte i zapisane usterki układu hybrydowego;
- kontrola akumulatora hybrydowego - ten punkt jest rozbity na 4 składowe:

ZDANIEM EKSPERTA

NIE KUPUJ OCZAMI

FOT. JAROSŁAW PODBIELSKI

ZDZISŁAW PODBIELSKI

Długoletni inżynier badań w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji



Tylko dokładne sprawdzanie auta sprawi, że zadowolenie z zakupu będzie trwało dłużej niż tydzień. Nawet najtańszy samochód warto zabrać przed zakupem do mechanika. Okazać się bowiem może, że lepiej zapłacić kilkaset zł za przegląd i odstąpić od zakupu, niż zaoszczędzić i później wydać znacznie, znacznie więcej...

1. Sprawdzenie grubości lakieru, gdyż to wskaże, czy elementy były dodatkowo lakierowane.
2. Sprawdzenie progów i dolnych części drzwi, gdyż są tam często ogniska korozji
3. Mocowanie wahaczy do nadwozia, gdyż przy gwałtownych przejazdach po gorszych drogach, przenoszone są znaczne obciążenia które niszczą te mocowanie. W efekcie często następuje osłabienie struktury materiału i korozja.
4. Dokładne sprawdzenie kierownicy i wytarcia fotela kierowcy, gdyż to pokazuje, jak intensywnie był model eksploatowany.
5. Wizyta u diagnosty podbijającego przeglądy, gdyż na szarpakach i na rolkach dokładnie sprawdzi nam stan elementów i wskaże konieczność ewentualnych napraw.




Używany



Elektromobilność to nieunikniona droga rozwoju motoryzacji. Oto używany Nissan Leaf pierwszej generacji. Do napędu wykorzystuje motor elektryczny generujący moc 109 KM.

TEKST **Jakub Mielniczak**

NISSAN



NISSAN LEAF I ZEO
MOC: 80 KW (109 KM)
PRĘD. MAKS.: 144 km/h
ZASIĘG: 130-180 KM
PRZYS. 0-100 KM/H: 11,5 s
CENA: OD 60 900 Zł



(2010-
2017)

Nissan LEAF I ZEO



JAKOŚĆ MATERIAŁÓW
WYKOŃCZENIOWYCH JEST
PRZYZWOITA. LICZBA
SCHOWKÓW -
WYSTARCZAJĄCA. BOGATE
WYPOSAŻENIE SERYJNE

Niebieskie akcenty świadczące o byciu „eko” można znaleźć m.in. na antenie.



Leaf nie ma atrapy chłodnicy. Przedni emblemat umieszczono na klapce...



...pod którą znajdują się gniazda do ładowania akumulatorów.



Pierwsza generacja Leafa weszła na rynek w 2010 r. i była produkowana przez 7 lat. Samochód ten szybko stał się najchętniej kupowanym w Europie autem elektrycznym. Ma to bezpośrednie przełożenie na oferty w ogłoszeniach - omawiane auto jest jednym z częściej wystawianych na sprzedaż elektryków. Od kwietnia 2013 roku Leaf I był sprzedawany w polskiej sieci salonów Nissana.

Omawiany samochód powstał na platformie niezbyt popularnego w naszym kraju modelu Tiida. W okresie produkcji większa modernizacja Leafa była przeprowadzona w 2013 roku, kiedy to zmieniono ponad 100 detali auta. Poprawiono też m.in. system

rekuperacji energii, wprowadzono bardziej efektywne ogrzewanie pompy ciepła oraz powiększono bagażnik. W 2015 roku rozpoczęto produkcję drugiej wersji o powiększonym akumulatorze (30 kWh zamiast 24 kWh).

NADWOZIE/WNĘTRZE

Estetyka to rzecz gustu. Są tacy, którym Leaf się podoba. Inni zaś z obrzydzeniem odwracają od niego głowę. Ważne jest to, że wygląd nadwozia auta został całkowicie podporządkowany aerodynamice. Obły kształt karoserii szczególnie charakterystyczny jest w tylnej jej części. Tam wyróżniają się wąskie, długie lampy o przezroczystych kloszach. Z przodu klasycznie - miejsce grilla zajęła klapka, pod którą umieszczono gniazda łado-

wania. Umieszczenie wylupiastych, przednich lamp dość wysoko może przywołać na myśl mniejszą Micrę. Pierwsze, co zwraca uwagę po zajęciu miejsca we wnętrzu, jest ponadprzeciętna jego przestronność. Cztero pasażerów o wroście przekraczającym 185 cm będzie podróżowało Leafem wygodnie. Z tego powodu wielu taksówkarzy w Polsce i za granicą ceni tego Nissana i chętnie wykorzystuje go do codziennej pracy. Dodatkowym ułatwieniem w zajmowaniu miejsca w kabinie są otwierające się szeroko drzwi. Fotele przednie są komfortowe, chociaż trzymanie boczne to pojęcie im obce. Zupełnie wystarczająca jest za to liczba schowków we wnętrzu. Bagażnik o pojemności 370 l nie wy-

Elektroniczny zestaw wskaźników podzielono na dwie części. Prędkościomierz umieszczono na górze.

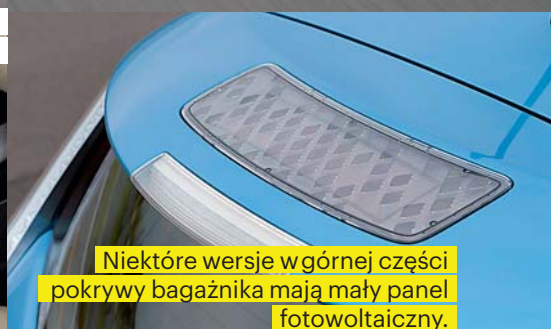


Uroda Leafa to rzecz dyskusyjna. Trzeba go lubić za walory użytkowe, nie za wygląd.

Selektor wyboru trybów jazdy ma ciekawy kształt oraz - a jakże - niebieską wstawkę.



370-litrowy bagażnik jest przeciętny w swojej klasie. Do jazdy miejskiej powinien jednak wystarczyć.



Niektóre wersje w górnej części pokrywy bagażnika mają mały panel fotowoltaiczny.

różnia się w swojej klasie. Z drugiej strony, Leaf nie jest autem do pokonywania tysięcy kilometrów po Europie z kompletem pasażerów. Z tego powodu taka pojemność w większości przypadków w zupełności wystarczy.

Jakość wykończenia wnętrza stoi na przyzwoitym poziomie, chociaż nie brakuje w nim twardych tworzyw. Na szczęście całość porządnie zmontowano i na wybojach nic nie powinno trzeszczeć. Niewątpliwą zaletą Leafa jest bogate wyposażenie, które montowano standardowo.

Leaf wykorzystuje motor elektryczny generujący moc 109 KM i 254 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Napęd na przednie koła jest przekazywany przez bezstopniową, auto-

matyczną przekładnię. Przyspieszenie 0-100 km/h w 11,5 s jest w zupełności wystarczające w ruchu miejskim, a prędkość maksymalna wynosząca 141 km/h pozwala bez kompleksów podróżować także po autostradowych obwodnicach. Cisza panująca we wnętrzu uspokaja, a szum opon

do uszu pasażerów dociera dopiero przy wyższych prędkościach. To, w połączeniu z liniowo rozwijaną mocą i przyspieszeniem, sprawia, że łatwo się zapomnieć i przekroczyć dozwoloną prędkość.

Zasięg Leafa oczywiście zależy od wielu czynników: temperatury oto-

KLIENCI CORAZ CZĘŚCIEJ ROZGLĄDAJĄ SIĘ ZA UŻYWANymi AUTAMI ELEKTRYCZNYMI. LEAF MOŻE BYĆ DLA NICH CIEKAWĄ PROPOZYCJĄ W SEGMENTIE AUT KOMPAKTOWYCH. O ILE BĘDĄ W STANIE ZAACCEPTOWAĆ JEGO URODĘ



czenia, temperamentu kierowcy i trybu jazdy. Wersja z akumulatorem 24 kWh na jednym ładowaniu przejeżdża średnio 130-150 km. Jadąc oszczędnie w trasie, realny zasięg może się zwiększyć do ponad 180 km, co daje średnie zużycie energii na poziomie 13 kWh/100 km. Ładowanie akumulatora z domowego gniazdka dołączonym do auta kablem trwa ok. 10 godzin (wersja 24 kWh). Wykorzystując łącze CHADEMO do szybkiego ładowania, stan 80% można osiągnąć już po 20-30 minutach. Jak wygląda kwestia trwałości akumulatorów? W założeniu, po 5 latach i 100 tys. km przebiegu, baterie powinny zachować 80% pojemności, co daje ubytek 2% na każde przejechane 10 tys. km. Znane są przypadki tak-sówkarzy, którzy przejechali autem ponad 300 tys. km i wciąż mają oryginalne akumulatory. Co prawda, po takim przebiegu ich pojemność stanowi ok. 50% pojemności wyjściowej. Koszt wymiany oryginalnych akumulatorów wynosi ok. 20 tys. zł plus koszty robocizny. Alternatywą jest zakup regenerowanych ogniw za połowę tej ceny.

Operacja wymiany akumulatorów trwa zazwyczaj 2-3 godziny.

W prowadzeniu Leaf nie różni się od zwykłego auta kompaktowego. W przednim zawieszeniu pracują

klasyczne kolumny McPhersona, w tylnym zaś mamy belkę skrętną. Zawieszenie jest dość sprężyste, a w zakrętach auto nie przechyla się nadmiernie. To zasługa akumulatorów umieszczonych w podłodze, które korzystnie wpływają na stabilność jazdy. Układ hamulcowy, oprócz czterech tarcz wentylowanych, wykorzystuje układ rekuperacyjnego odzysku energii. Sprawia to, że żywotność tarcz i klocków jest znacznie wyższa niż w przypadku klasycznych aut spalinowych. To właśnie odzysk energii w pierwszej kolejności odpowiada za spowalnianie samochodu.

SYTUACJA RYNKOWA

Liczba ogłoszeń Leafa pierwszej generacji, wystawionych w polskim internecie, przekracza 60. Najdroższe egzemplarze kosztujące 70-80 tys. zł pochodzą z polskich salonów sprzedaży i mają przebiegi nie większe niż 30 tys. km. Z drugiej strony, nieuszkodzony, jeżdżący egzemplarz da się kupić za ok. 40 tys. zł. Takie auto będzie miało przebieg przekraczający 100 tys. km. Auta, których licznik zbliża się do 200 tys. km, często miały już wymienione akumulatory.

ZASIĘG NISSANA LEAF NIE IMPONUJE. W EGZEMPLARZACH Z AKUMULATOREM 30 KWH WYNOŚI OKOŁO 180 KILOMETRÓW

OPINIE UŻYTKOWNIKÓW

GIENEK

To auta dla ludzi mieszkających we własnym domu z garażem. Wtedy ładowanie nie stanowi problemu. Leafa ma znajomy, który traktuje go jako dojeżdżak do pracy. Chwali go.

PACZES

Jak masz dom i masz gdzie ładować, może i okej, ale jak dla mnie osoby z bloku, to lepszy jest prius tam do 50 km mogą zrobić na elektryku, a jak zabraknie reszta benzynowy silnik i lecimy dalej.

MONNEK

No niestety uroki elektryków i Polski, gdzie ładowarek po trasie jak na lekarstwo, a planowanie trasy to istny plan bitwy, aby dojechać do celu.

Wyłupiaste, przednie reflektory są w stylu tych z Micry i Juke'a.

Z PRZODU WYŁUPIASTE LAMPY, Z TYŁU ZAŚ WĄSKIE O PRZEZROCZYSTYCH KLOSZACH. LEAF DRUGIEJ GENERACJI JEST BARDZIEJ STONOWANY STYLISTYCZNIE

Tyłne lampy o przezroczystych kloszach. Widoczność dotyku ograniczają masywne słupki.

Standardowe felgi wyglądają zupełnie klasycznie. Mają 16 lub 17 cali średnicy.

Dane techniczne:

Nissan Leaf I ZEO



DANE

Wsp. oporu powietrza (Cx) **0,28**

Liczba miejsc / drzwi **5/5 drzwi**

Typ nadwozia **hatchback**

Masa własna (kg) **1474**

Poj. bagażnika (l) **370**

Poj. baterii (kWh) **24 lub 30**

UKŁAD NAPĘDOWY

Moc (kW)/(KM): **80/109**

Moment obrotowy **254**

Napędzana oś **Przednia**

Skrzynia bieg. **automatyczna, bezstopniowa**

Rozmiar kół (cale) **16 lub 17**

OSIĄGI

Przys. 0-100 km/h (s) **11,5**

Pręđ. maks. (km/h) **144**

Elastyczność 80-100 km/h (s) **b.d.**

Zasięg (km) **130-180**

WADY

- zasięg ogranicza użyteczność auta w trasie

ZALETY

- przestronne wnętrze
- niezłe osiągi
- bogate wyposażenie większości egzemplarzy



Jakub Mielniczak

dziennikarz motoryzacyjny

PODSUMOWANIE /

Leaf I to dobry pomysł na pierwsze auto o napędzie elektrycznym. Typowo miejski zasięg dla większości użytkowników powinien być wystarczający, a walory użytkowe auta nie są gorsze od innych kompaktów. Coraz lepsza infrastruktura do ładowania i profity wynikające z jazdy na „zielonych blachach” mogą być kolejnymi argumentami do zejścia na elektryczną drogę.

początek nowej ery Formuła 1



Bolid zespołu Alfa Romeo F1 Team ORLEN jest w tegorocznym sezonie znacznie bardziej konkurencyjny.

TEGOROCZNY SEZON F1 STOI POD ZNAKIEM NOWOŚCI: ZMIANY TECHNOLOGICZNE SPRAWIŁY, ŻE NA TORACH POJAWIŁY SIĘ CAŁKOWICIE NOWE BOLIDY I OPONY, A W KALENDARZU ZNALAZŁA SIĘ REKORDOWA LICZBA 23 WYŚCIGÓW. NAJWAŻNIEJSZE, ŻE RYWALIZACJA JEST TERAZ ZNACZNIE CIĘKAWSZA, A KIBICIE NA WISŁĄ MOGĄ SIĘ CIESZYĆ Z POLSKICH AKCENTÓW W „KRÓLOWEJ MOTORSPORTU”.

Chcąc uatrakcyjnić wyścigi Formuły 1, Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) i właściciele praw do F1, koncern Liberty Media, zdecydowały się na najpoważniejsze zmiany od sezonu 2009. Nacisk położono przede wszystkim na wyrównanie szans w stawce poprzez ograniczenie budżetów zespołów (140 mln dolarów na ten sezon) i zmiany w regulaminie technicznym, które mają ułatwić rywalizację na torze. Już pierwsze tegoroczne wyścigi pokazały, że jest to dobry kierunek.

PROSTSZE KONSTRUKCJE, EKOLOGICZNE PALIWO

Nowe wymogi konstrukcyjne kładą znaczny nacisk przede wszystkim na wyrównanie szans

wszystkich ekip. Bolidy F1 zostały pozbawione wielu elementów aerodynamicznych nadwozia, są teraz bardziej smukłe, co nie znaczy, że lżejsze – obecny limit masy samochodu (wraz z kierowcą, bez paliwa) to 795 kg, tymczasem w 2021 roku wynosił on 752 kg. Ponadto 13-calowe felgi zostały zastąpione 18-calowymi. Największe zmiany dotyczą jednak tego, co jest pod samochodem – wróciła koncepcja tunelu Venturiego, razem z podwójnym dyfuzorem wytwarzającym większość docisku. Pomysł nawiązuje do efektu przyziemnego (ground effect) zastosowanego z powodzeniem po raz pierwszy w Lotusie w latach 1977-78 i zakazanego w 1983 roku. „Wracamy do tamtej koncepcji, bo chcemy spowodować, by samochody mogły się ze sobą swobodnie ścigać. W ostatnich latach przez zakłócenia strumie-

nia powietrza za poprzedzającym pojazdem taka rywalizacja była mocno utrudniona, a przecież wszyscy chcemy ekscytujących pojedynków w F1” – tłumaczy Nikolas Tombazis, szef ds. technicznych FIA.

W użyciu pozostały hybrydowe jednostki napędowe 1.6 Turbo, których rozwój zamrożono, podobnie jak skrzyż biegów. Zgodnie z obowiązującymi trendami w motoryzacji, także F1 z roku na rok ma być bardziej ekologiczna. Już teraz udział biokomponentów w paliwie wzrósł z 5,75% do 10%, a to dopiero początek.

F1 PODBIJARYNEK USA

Na tegoroczny sezon składa się rekordowa liczba 23 wyścigów. Po przerwie spowodowanej ograniczeniami związanymi z pandemią



Valtteri Bottas regularnie zajmuje wysokie pozycje w wyścigach.

Doświadczony Robert Kubica dzieli się swoimi uwagami z inżynierami i kolegami z zespołu.



COVID-19 do kalendarza powróciły Grand Prix: Australii, Kanady, Singapuru i Japonii. Co zaskakujące, gwałtowny wzrost popularności F1 w Stanach Zjednoczonych sprawił, że oprócz wyścigu w Austin postanowiono zorganizować rundę w Miami, a na sezon 2022 zaplanowano Grand Prix Las Vegas! Kierowcy Formuły 1 wrócą więc do amerykańskiej stolicy hazardu po ponad czterech dekadach. Tor będzie miał długość 6,14 km, a jego trasa nie ominie słynnego bulwaru Strip, czyli Las Vegas Boulevard, pełnego największych hoteli i kasyn. Aby mieć

**W 2021 R.
WYSCIGI
FORMUŁY 1
OGLADAŁO
PONAD 1,55
MLD WIDZÓW**

miejsce na zaplecze, padok i aleję serwisową, władze Formuły 1 zakupili blisko 40-akrową działkę w centrum Las Vegas, płacąc, bagatelą, 240 mln dolarów. A skąd taka popularność w kraju, w którym dotąd fani woleli jednak raczej lokalne gwiazdy motorsportu? Wyjazdy na Grand Prix, transmisje w TV czy internecie? Nic z tych rzeczy! Podobno Amerykanów do F1 przekonał przede wszystkim emitowany na platformie Netflix serial Drive to Survive.

NIE DLA ROSJAN

Jeszcze przed rozpoczęciem tegorocznego sezonu, w związku z inwazją Rosji na Ukrainę, Haas F1 Team podjął decyzję o rozwiązaniu umów z rosyjską firmą Uralkali oraz sponsorowanym przez nią kierowcą Nikitą Mazepinem (jego ojciec jest właścicielem firmy). Amerykański zespół już podczas testów w Barcelonie usunął logo sponsora z bolidów i ciężarówek transportowych ekipy, a kilka dni później ogłosił, że do zespołu na miejsce Rosjanina wraca Duńczyk Kevin Magnussen, kierowca ekipy z Kannapolis w latach 2017-2020. Wkrótce śladami amerykańskiego zespołu poszły władze Formuły 1, zrywając kontrakt na organizację Grand Prix Rosji, które przez

ostatnie kilka lat było okazją do autopromocji wielu osób związanych z Kremlem.

Z POLSKIM AKCENTEM

Wraz z powrotem Roberta Kubicy do F1 w 2019 roku w wyścigowej elicie obecny jest także koncert PKN ORLEN. Po roku współpracy z Williams logo naszego potentata paliwowo-olejowego pojawiło się na bolidach zespołu Alfa Romeo, w którym Kubica pełni rolę kierowcy testowego i rezerwowego. Poza sesjami testowymi i wybranymi piątkowymi treningami przed Grand Prix, w ubiegłym roku krakowianin miał okazję ścigać się w Holandii i we Włoszech, zastępując chorego Kimiego Raikkonena. Podstawowymi kierowcami Alfa Romeo F1 Team ORLEN są w tym sezonie doświadczony Fin Valtteri Bottas, który przez ostatnie lata startował w zespole Mercedesa oraz debiutant Guanyu Zhou.

Warto dodać, że dla Kubicy i ORLENU nie mniej ważny jest udział w prestiżowych Długodystansowych Mistrzostwach Świata (WEC) dla samochodów sportowych, w tym w słynnym 24-godzinowym wyścigu w Le Mans. W tej kategorii zespół Prema ORLEN Team już niedługo powinien dołączyć do ścisłej czołówki, ale to już temat na kolejne opowiadanie...

ROBERT KUBICA

RYWALIZACJA TO MOJA PASJA

NA TEMAT WYŚCIGÓW FORMUŁY 1, FASCYNACJI ŻUŻLEM I... MĘSKIEJ BIŻUTERII
ROZMAWIAMY Z ROBERTEM KUBICĄ, NAJLEPSZYM POLSKIM KIEROWCĄ
WYŚCIGOWYM W HISTORII.

W swojej długiej karierze krakowianin wygrał Grand Prix Kanady 2008, a po dramatycznym wypadku podczas rajdu we Włoszech zaliczył spektakularny powrót do światowej elity zawodników F1 w 2019 roku. Obecnie Kubica dzieli funkcję rezerwowego i testowego kierowcy zespołu Formuły 1 – Alfa Romeo F1 Team ORLEN z występami w Mistrzostwach Świata w Wyścigach Długodystansowych (WEC) w barwach Prema Orlen Team.

- Jak oceniasz zmiany regulaminowe w bolidach F1? Ostatnio zaliczyłeś piątkowy trening w Barcelonie. Czy Twoim zdaniem faktycznie samochody są teraz bardziej ekscytujące, a rywalizacja na torze ciekawsza niż w poprzednich sezonach?

Motorem napędowym zmian regulaminowych była potrzeba ułatwienia manewrów wyprzedzania, które dotąd były bardzo utrudnione. Jazda za innym bolidem powodowała utratę docisku i duże problemy przy próbie poprawienia swojej pozycji w stawce. A jak wiadomo chodzi o show, które tylko po części poprawiło wprowadzenie systemu DRS ponad 10 lat temu. Muszę przyznać, że ja nie jestem fanem tego rozwiązania, bo często daje ono zbyt dużą przewagę, ale rozumiem ideę, która stała za jego wprowadzeniem. Po najnowszych zmianach jest jeszcze lepiej, co nie znaczy, że jazda tuż za innym po-

jazdem jest łatwa. Ma na to wpływ wiele czynników, ale ogólnie kierunek zmian uważam za słuszny.

- A co sądzisz o opiniach, wyrażanych również przez inżynierów zespołów F1, że współczesne bolidy są zbyt ciężkie?

To jest temat rzeka... Kiedy ja wchodziłem do F1 w 2006 roku, minimalna waga samochodu z kierowcą wynosiła 605 kg, podczas gdy ciężar współczesnych bolidów to 795 kg, co daje prawie 200 kg różnicy. A to jest prawdziwa przepaść. Regulamin poszedł w kierunku zwiększenia powierzchni aerodynamicznej, która generuje większy docisk. Kilkanaście lat temu sam silnik spalinowy był znacznie prostszy, a co się z tym wiąże lżejszy niż współczesne zaawansowane jednostki hybrydowe. To generuje dodatkowe kilogramy i ma istotny wpływ na prowadzenie samochodów, zwłaszcza w wolniejszych zakrętach. Obecnie w stawce F1 jest niewielu kierowców, którzy mieli okazję jeździć poprzednią generacją bolidów, które pamiętam z początków swojej kariery w F1. Osobiście wolałbym te lżejsze samochody, które dawały znacznie więcej swobody i przyjemności z jazdy, choćby przez to, że nie wpływały tak negatywnie na degradację opon.

Przy okazji chciałbym podkreślić, że Alfa Romeo F1 Team ORLEN jako jeden z nielicznych zespołów nie miał problemów z osiągnięciem regulaminowej, minimalnej



wagi, obowiązującej od tegorocznej sezonu.

- Zarówno Valtteri Bottas, jak i Guanyu Zhou kilka razy pokazali się z bardzo dobrej strony. A Valtteri już prawie regularnie kończy wyścigi w punktowanej dziesiątce. Jak oceniasz tegoroczny bolid Alfa Romeo F1 Team ORLEN?

Na pewno obecnie mamy lepszy pakiet niż w ubiegłym roku. Po raz pierwszy nowy bolid miałem okazję testować po wyścigu na torze w Imoli i muszę przyznać, że byłem zaskoczony, jak to auto się zachowuje podczas jazdy. Cały zespół wykonał kawał dobrej roboty, co na pewno ułatwia pracę kierow-

Dobre wyniki są efektem co najmniej kilkumiesięcznej pracy całego zespołu.

com, w tym mi. Myślę, że auto ma potencjał i jest w stanie walczyć o punkty podczas każdego Grand Prix. Nie znaczy to, że nie mamy nad czym pracować, bo czasem są jeszcze problemy z niezawodnością, co miało wpływ na wyniki szczególnie w przypadku Guanyu Zhou. Ale cały czas działamy, jeżeli nie na torze, to w symulatorze, który pozwala przeanalizować wiele elementów już w fazie ich projektowania. Warto wiedzieć, że rozwiązania, które aktualnie stosujemy w naszych bolidach, są efektem co najmniej kilkumiesięcznej pracy całego zespołu. To bardzo ważne, że na początku obowiązywania nowych regulaminów w F1 udało nam się wstrześcić w te zmiany. Jestem przekonany, że efekty naszej pracy przyniosą kolejne owoce.

- A kiedy ponownie zobaczymy Cię w bolidzie Alfa Romeo F1 Team ORLEN?

Aktualnie trudno mi odpowiedzieć na to pytanie, bo oczywiście mieliśmy przedsezonowy plan obsady jazd testowych i pierwszych treningów przed wyścigami, ale on był już kilkakrotnie zmieniany. Sytuacja w F1 jest dynamiczna, więc musimy dynamicznie reagować, zwłaszcza w sezonie, w którym obowiązują nowe regulacje techniczne. Ale myślę, że niedługo znów wskoczę do samochodu, choć jeszcze nie wiem, czy będzie to za kilka tygodni czy miesięcy.

- A co sądzisz o tegorocznym układzie sił w F1? Ekscytujemy się pojedynkiem Ferrari i Red Bulla, niezłymi występami McLarenów i Alfa Romeo czy Kevin Magnussena z zespołu Hassa, a kolekcjoner tytułów mistrzowskich – Mercedes czasem ma problemy z awansem do ostatniej części kwalifikacji.

W tym roku sytuacja się bardzo zmieniła i era dominacji Mercedesa została przystopowana. Jak widzimy, dwa zespoły – Red Bull i Ferrari – mają przewagę nad resztą i w zależności od toru, pogody czy procesu udoskonalania bolidów układ sił o kilka stopni się zmienia. Za tą dwójką stawka jest już bardziej wyrównana, co na pewno wpływa na emocjonują-

cą rywalizację i jeszcze raz potwierdza, że nowy regulamin pozytywnie wpłynął na Formułę 1.

- Zgadzasz się z opiniami, że George Russell lepiej radzi sobie ze słabszym bolidem niż przyzwyczajony do topowych aut Lewis Hamilton?

Początek sezonu z pewnością był takim zimnym prysznicem dla Lewisa. Ten kierowca był na szczycie stawki przez ostatnie 6-7 lat. Na pewno winy należy upatrywać w mniej konkurencyjnym bolidzie, ale obiektywnie trzeba jednak stwierdzić, że Lewis często miał po prostu pecha. Oczywiście początek sezonu w wykonaniu George'a Russella był bardzo mocny, co nie jest dla mnie żadnym zaskoczeniem, bo pamiętam, jakie robił postępy w czasie, kiedy obaj jeździliśmy w Williamsie. Na pewno Hamilton musi odnaleźć się w tej nowej sytuacji, bo w przeciwieństwie do Russella, dla niego np. starty z końca stawki w F1 to nowość. Mimo to uważam, że Lewis będzie robił swoje, bo jest profesjonalistą i na pewno „tanio skóry nie sprzeda”.

MAMY LEPSZY BOLID NIŻ ROK TEMU

- Skoro jesteście przy Lewisie, to co sądzisz o ostatnim zamieszaniu związanym z biżuterią noszoną przez niektórych kierowców? Hamiltonowi może za to grozić nawet dyskwalifikacja, a przynajmniej dotkliwa kara. Czy Twoim zdaniem faktycznie nadszedł czas, aby FIA uregulowała te sprawy?

Uważam, że nie teraz powinno się to regulować, bo jasny regulamin FIA w tym zakresie obowiązuje od dawna, tylko niektórzy jakby o tym zapomnieli. Pamiętam, jak kiedyś nosiłem łańcuszek i zdejmowałem go przed każdym wejściem do kokpitu bolidu i to nie tylko w F1, ale wcześniej także

w Formule 3 i Formule Renault. Sytuacja według mnie jest bardzo prosta – regulamin jest po to, żeby go przestrzegać i dziwi mnie, że ktoś tego nie rozumie. Zresztą noszenie biżuterii, zegarków itp. dotyczy też innych sportowców, np. piłkarzy. A przecież tu chodzi o bezpieczeństwo, dla którego w ostatnich latach FIA naprawdę zrobiła bardzo dużo.

- Jaka jest różnica między prowadzeniem bolidu F1 a prototypu startującego w wyścigach endurance?

W jednym i drugim przypadku chodzi o samochody wyścigowe, ale z zupełnie różnych światów. W skrócie można powiedzieć, że jazda bolidem F1 jest bardziej ekstremalna, a prototypem bardziej przyjazna. Różnica, oczywiście w dużym uproszczeniu, uwzględniając moc i osiągane prędkości, jest taka, jak w przypadku samochodu osobowego i dostawczego. Jednak wspomniana przez nas duża masa współczesnych aut F1 wpływa na szybsze zużycie opon, co sprawia, że kierowca czasami bardziej musi kalkulować, myśleć o taktyce, a mniej o szybkiej jeździe. Tymczasem, wbrew stereotypom, w wyścigach długodystansowych jest więcej swobody i można skupić się na walce i rywalizacji. A to lubię najbardziej.

- Ostatnio byłeś na Stadionie Narodowym i oglądałeś GP Polski na żużlu. Podobno zawody bardzo Ci się podobały. Podglądasz czasami, co dzieje się w speedwayu i jak radzi sobie Twój kolega z ORLEN Teamu, Bartosz Zmarzlik?

Mimo że z Bartkiem znamy się krótko, zdążyliśmy się już zaprzyjaźnić. To znakomity zawodnik, bardzo ambitny, pracowity, który na dodatek jest bardzo fajnym, normalnym facetem, twarzą stającą się po zmianie. Podobno mi się, że na Stadionie Narodowym mogłem nie tylko podziwiać żużlowców, ale też przekonać się, jak to wygląda „od kuchni” w ekipie Bartka. Fajnie było zobaczyć wszystko z bliska i oczywiście będą śledził, jak sobie radzi Zmarzlik oraz pozostali nasi reprezentanci w Speedway Grand Prix.

MOTORYZACYJNE REKORDY GUINNESSA



CZYLI CO CZŁOWIEK POTRAFI WYMYŚLIĆ...

Księgę rekordów Guinnessa zna chyba każdy interesujący się swobodą, luzem i humorem. Odnotowane są w niej rekordy ważne, blahe, a nawet śmieszne. Co ważne jednak, każde osiągnięcie musi być nieprawdopodobne i wyrastające ponad rzeczywistość. Wszystko zaczęło się zaś od sensacyjno-humorystycznych informacji adresowanych do bywalców piwiarni...

tekst: Bogusław Korzeniowski

● Pomysł na zbiór ciekawostek ze świata narodził się w głowie sir Hugh Beaver'a, który był dyrektorem browaru Guinness. Podczas polowania w roku 1951, uczestniczył w dyskusji, jaki europejski ptak jest najszybszy. Niestety, takich spraw nie można było w tamtym czasie szybko zweryfikować. Wówczas to, zdając sobie sprawę z tego, że podobnych pytań w pubach w Irlandii i Wielkiej Brytanii codziennie jest wiele, Beaver uświadomił sobie, że popularna może stać się książka odpowiadająca na tego typu pytania. W efekcie w roku 1955 ukazało się pierwsze wydanie Księgi rekordów Guinnessa. Nakład liczył zaledwie 1000 egzemplarzy i... publikacja stała się hitem. Już rok później Księga została wydana w Stanach Zjednoczonych

w liczbie 70 tys. egzemplarzy. Tak więc „dyskusje przy piwie” stały się kołem zamachowym nowej publikacji. Obecnie coraz częściej wykorzystywane jest nagrywanie filmów i umieszczanie ich na platformie YouTube. Sprawilo to, że oprócz ciekawostek identycznych jakie przyświecały powstaniu tej pozycji, czyli idealnych do „barowych rozważań”, przeglądanie rekordów stało się dla wielu domową rozrywką. Oczywiście rekordów z każdej dziedziny jest mnóstwo i zachęcamy do głębszego zagłębienia się w zasoby Księgi. Dziś prezentujemy jedynie kilka wyrywkowo wybranych ciekawostek z zakresu motoryzacji.

NAJSZYBSZY SAMOCHÓD SERYJNY TO BUGATTI

● Za najszybszy samochód na świecie uważany jest obecnie Bugatti Chiron Sport. Rozpędza się on do zawrotnej prędkości 490,484 km/h. Model Bugatti Chiron napędza 8-litrowy silnik W16, który generuje moc 1500 KM przy 6700 obr./min. Całość wspierana jest przez 4 turbosprężarki.

TESLA PORUSZAŁA SIĘ 40 000 KM/H

● Czy pamiętacie zdarzenie, jak Strażnicy Miejscy z Czerniecha wysłali mandat ze zdjęciem z fotomotoryzacji.

daru właścicielowi, którego samochód jechał na lawecie? Nikt nie zgłosił rekordu głupoty Strażników Miejskich, a szkoda, bo miejsce na pudle pewne. Jednakże w Księdze rekordów znaleźliśmy podobny. Czerwona Tesla poruszała się bowiem z prędkością 40 100 km/h. Tajemnica tkwi tylko w tym, że było to w chwili, gdy czerwony Tesla Roadster, przymocowany był do rakiety Falcon Heavy. Ta poruszała się z prędkością 11,15 km/s względem Ziemi (czyli około 40 100 km/h), a tym samym Tesla także poruszała się z tą prędkością.

JAKI JEST NAJDŁUŻSZY SAMOCHÓD?

● Zbudował go pod koniec lat 80. XX w. Jay Ohrberg - hollywoodzki



Ręczna produkcja każdego egzemplarza angażuje 20 osób.



FERRARI 250 GTO JEST JEDNYM Z NAJRZADSZYCH I NAJBARDZIEJ POŻĄDANYCH AUT NA ŚWIECIE



specjalista od tworzenia niewiarygodnych konstrukcji. Jay zarabiał na życie, tworząc superrealistyczny ciąg słynnych na całym świecie pojazdów do filmów i telewizji. Jednym z doskonale znanych w Polsce jego dzieł jest podrasowany DeLorean DMC-12 z „Powrotu do przyszłości” (USA, 1985).

Zbudowany w 1999 American Dream to 100-stopowa (30,5-metrowa) limuzyna, która powstała z kilku samochodów Cadillac. Pojazd ma 26 kół, dwa silniki i miejsce kierowcy z obu krańców pojazdu. Jay zapakował też do limuzyny mnóstwo wygodnień niezbędnych w Hollywood. Są tam więc m.in.: jacuzzi, łóżko wodne (oczywiście king-size), ładowisko dla helikopterów i... basen z trampoliną.

NAJMNIJSZY SAMOCHÓD ŚWIATA

Dla równowagi psychicznej, w Księdze rekordów znaleźliśmy też najmniejszy samochód świata. Zbudował go w roku 2012 Amerykanin Austin Coulson. Ten mikrosamochód, pomalowany na wzór samolotu wojskowego P-51 Mustang, ma zaledwie 126,47 cm długości, 65,41 cm szerokości i 63,5 cm wysokości. Dla porównania podam, że koło roweru szosowego ma średnicę ok. 142 cm.

Najwyraźniej te wymiary były wystarczająco duże, aby Arizona DMV wydała Coulsonowi prawo do poruszania się tym pojazdem na drogach z ograniczeniem do 40 km/h.

ILE KOSZTOWAŁ NAJDROŻSZY POJAZD?

Najdroższym samochodem sprzedanym w prywatnej sprzedaży jest wyścigówka Ferrari 250 GTO (4153 GT) z 1963 roku, sprzedana w maju 2018 za 70 000 000 USD.

Zbudowany w 1963 roku model Ferrari 250 GTO jest jednym z najrzadszych (zbudowano 36 sztuk) i najbardziej pożądanych samochodów na świecie.

Nabywcą, według źródeł, jest David MacNeil, dyrektor generalny WeatherTech, firmy produkującej akcesoria samochodowe. Nabywca jest doświadczonym kierowcą wyścigowym, a także zapalonym kolekcjonerem samochodów, posiada ponad 8 innych modeli Ferrari.



NAJBARDZIEJ OSZCZĘDNY SAMOCHÓD TO?

Tutaj mamy prawdziwy koncert motoryzacji. Okazuje się bowiem, że obecnie powstało wiele podkategorii. Toyota chwali się więc, że Mirai ustanowił nowy rekord Guinnessa, przejeżdżając na jednym tanko-

waniu najdłuższy dystans wśród samochodów elektrycznych na wodorowe ogniwa paliwowe. Łącznie wodorowy sedan Toyoty pokonał 845 mil (1360 km), poruszając się po drogach południowej Kalifornii. Samochód zużył w tym czasie 5,65 kg wodoru, którego zatankowanie trwało 5 minut.

Ford tymczasem rozgłasza wiadomość, że Ford Mustang Mach-E przejechał ponad 6,5 mili, zużywając jedną kilowatogodziny (kWh) energii elektrycznej - co zostało zweryfikowane poprzez niezależny odczyt danych. Przy pełnym akumulatorze o pojemności 88 kWh osiągnięta wydajność przekłada się na zasięg ponad 500 mil (804,5 km). Dla równowagi podam, że podczas grudniowego testu w Polsce zasięg w moim Mustangu Mach-E wynosił ok. 400 km.

PARADA GWIAZD W WARSZAWIE....

Dość powszechna jest także prezentacja zło-

tów największej liczby pojazdów. Możemy więc znaleźć największą paradę: Fiatów, Audi, Nissanów, MG, Volvo, Ferrari, Seatów czy nawet Dacii. Nas jednak zaintrygowała największa parada zapisana w Księdze rekordów, która odbyła się na Torze Wyścigów Konnych na Służewcu. Był to równoczesny przejazd największej liczby samochodów hybrydowych. Do pobicia rekordu ustanowionego przez Amerykanów, wymagane było zgromadzenie minimum 332 samochodów, które pojedą w jednej kolumnie, bez zatrzymania, przez co najmniej 3,5 km. Dodatkowym wymogiem było zachowanie odległości między samochodami, która nie przewyższy półtorej długości auta.

Większość z obecnych w Warszawie pojazdów (297 sztuk) stanowiła flota firmy PANEK CarSharing. Pozostałe pochodziły od dealerów Toyoty, a także od właścicieli prywatnych i firm taksówkarskich.

Być może trudno w to uwierzyć, ale motoryzacyjne rekordy Guinnessa bije się także w Polsce.



Toyoty Mirai służyły do transportu podczas XXXII Letnich Igrzysk Olimpijskich w Tokio (2021).



Motociekawostki

Ręczne wykonanie tego auta zajęło właścicielowi aż 8 lat.

Kolumna samochodów miała na początku 1 800 metrów, po ruszeniu nieco ponad 2 500 metrów i... pokrywała się z długością toru. Żeby móc wprawić ją w ruch, trzeba było zrobić 4 okrążenia techniczne. Wszyscy kierowcy musieli być niezwykle skupieni, gdyż odległości między pojazdami były bardzo małe. Największe problemy były na zakrętach, gdzie kolumna się rozszerzała i tworzyły się luki uniemożliwiające płynny przejazd. Mimo przejściowych problemów, wszyscy kierowcy przejechali dwa razy przez linię startu i mety bez zatrzymania i mamy rekord.

WRÓĆMY JEDNAK DO AWANGARDY POMYSŁU, OTO:

JEŹDŹĄCY WIELKI BANAN

W roku 2011, Steve Braithwaite (mieszkaniec Michigan, USA) ukończył budowę najdłuższego na świecie „samochodu bananowego”. Model zbudowany na bazie pick-upa Ford F-150, ma prawie 7 metrów długości i 3 metry wysokości.

Poszycie zewnętrzne wykonano z pianki poliuretanowej, która została wyrzeźbiona, pokryta włóknem szklanym, a całość pomalowano na swój niepowtarzalny owocowy wygląd.

Samochód kosztował około 25 000 dolarów i jeź-

dził autostradą z Michigan do Miami (Floryda), Houston (Teksas), Providence (Rhode Island) i wszędzie pomiędzy.

NAJCIAŚNIEJSZE PARKOWANIE RÓWNOLEGŁE SAMOCHODU

Patrząc na niektórych kierowców przed supermarketami parkujących swe auta, mamy wrażenie, że wybrali oni samochód mając uprawnienie na wrotki...

Jednakże to co zrobił Alastair Moffata, zawodowy kierowca-kaskader, wydaje się nieprawdopodobne nawet największemu „pewniakowi parkowania”. Podczas imprezy sportowej w Wielkiej Brytanii „zaparkował” on Fiata 500 C, którym jechał, w miejscu o długości 7,5 cm większej niż długość Fiata 500C.

Oczywiście nie było to parkowanie, tylko wjazd bokiem na poślizgu. Z jednej strony jest to jednak dodatkowa sztuka, a z drugiej, wymiar 7,5 cm robi ogromne wrażenie...

STRZAŁA, KTÓRA NIE POKONAŁA SKODY RS

Wprawdzie Robin Hood to wybitny strzelec z Anglii, ale nie tylko tam potrafią doskonale obchodzić się z łukiem.

Przekonali wszystkich o tym Austriacy. Jak widać na filmie, łuczniczka wystrzeliwuje strzałę, która

Dla promocji Jaguar może nawet skoczyć...



Skoda Octavia RS okazała się szybsza niż... strzała.



ma przegonić Skodę Octavię RS 245. Jednakże gdy jest na wysokości Skody... jadący pasażer łapie ją w locie.

Wszystko to odbyło się 57,5 metra od łuczniczki.

Oprócz fantastycznego widowiska, warto mieć świadomość, że zachwianie strzały w bok o 1 stopień spowodowałoby na wysokości 57,5 metra rozbieżność o 431 cm. Zatem kiepski strzelec, albo posłałby strzałę daleko od Skody, albo... w plecy pasażera.

JAGUAR TO OGROMNY KOT SKACZĄCY PO DRZEWACH, A SAMOCHÓD...

Nazwa zobowiązuje. Jeżeli Jaguar jest wspaniałym kotem płynnie i bezpiecznie skaczącym po drzewach, to samochód noszący tę nazwę musi posiadać umiejętność płynnego balansowania na drodze. Aby zaakcentować osiągi kompaktowego SUV-a E-Pace, przekazano samochód brytyjskiemu kaskaderowi Terremu Grant, aby dosłownie podrzucił go w powietrze.

Jak widać na filmie będącym w zasobach YouTube Księgi rekordów, pojazd wyskoczył na wysokość ponad 15 metrów i wykonał obrót o 270 stopni.

Dla osób mniej wtajemniczonych podajemy, że było to w związku z premierą auta w roku 2018.

AUSTRIACY POWSTRZYMUJĄ CHEVROLETA CORVETĘ

Arnold Schwarzenegger, mimo że znamy go jako amerykańskiego aktora i gubernatora Kalifornii, urodził się w austriackiej wiosce Thal, niedaleko Graz. Chyba ten kraj ma wyjątkowy dar do siłaczy/showmanów, gdyż pochodzący z Austrii Gerald Gschiel, trzymał Corvetę w miejscu, podczas gdy koła Chevroleta obracały się „pałac gumy”.

Jak widać na filmie trzymał tak Corvetę przez rekordowe 22,33 sekundy.

ELEKTRYCZNY MOCARZ, CZY DELIKATNA OSOBÓWKA?

Przyzwyczajaliśmy się, że samochody





PRODUKOWANY
W LATACH 2009-2014
MODEL CHEVROLET
CORVETTE C6 ZR1
Z SILNIKIEM
O POJEMNOŚCI 6162
CCM I MOCY 647 KM

elektryczne to ekonomiczne i ekologiczne modele. Tesla jest zaś swoistym guru tej grupy.

Aby przełamać ten stereotyp, w Melbourne w Australii, 15 maja 2018 r. przeprowadzono nietypową próbę ciągnięcia samolotu. Samochód użyty do próby bicia rekordu to Tesla Model X, który holo-

wał samolot Boeing Dreamliner 787-9. Waga samolotu to 143 tony i.... Tesla dała radę.

PIERWSZE OFIARY MOTORYZACJI

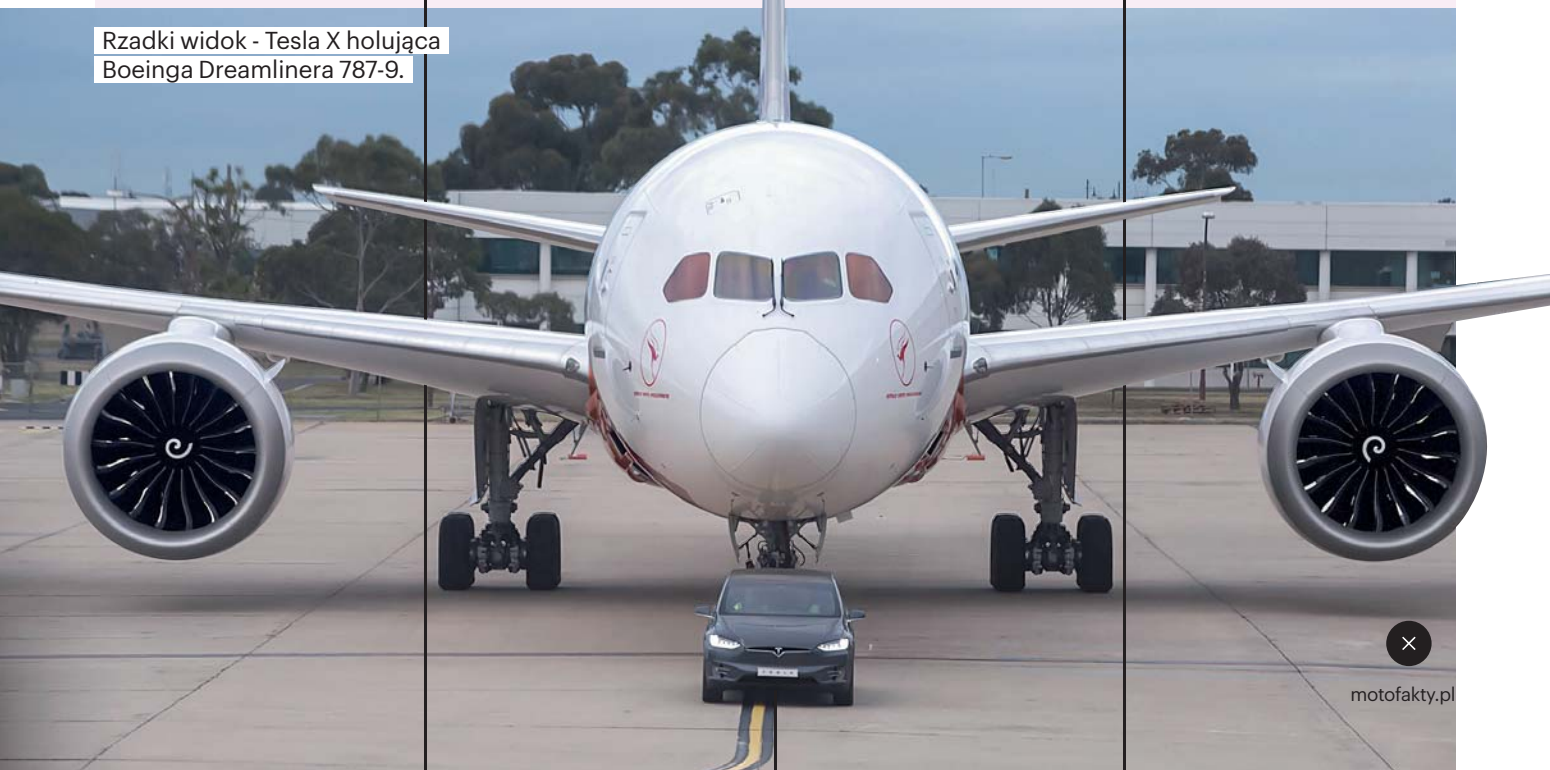
● Jako ciekawostkę można podać, że pierwszy wypadek samochodowy miał miejsce 31 sierpnia 1869 roku w Ir-

landii. Ofiara wypadła z samochodu parowego i wpadła pod jego koło. Pierwszą osobą zabita przez samochód w Wielkiej Brytanii była Bridget Driscoll, która odniosła śmiertelne obrażenia 17 sierpnia 1896. Stało się to na terenie Crystal Palace w Londynie, gdy weszła na ścieżkę samochodu po-

ruszającego się z prędkością zaledwie 4 mil na godzinę (6,4 km/h).

Do zdarzenia doszło zaledwie kilka tygodni po wprowadzeniu nowej ustawy, w której podniesiono ograniczenie prędkości samochodów z 2 mil na godzinę w mieście i 4 mil na wsi do 14 mil na godzinę (23 km/h).

Rzadki widok - Tesla X holująca Boeinga Dreamlinera 787-9.





Palisz w aucie? Zobacz, jakie to może mieć konsekwencje!

Choć coraz mniej osób pali w samochodzie, to jednak nadal jest wielu takich, którzy nie wyobrażają sobie jazdy bez dymu z papierosa. A ten nie tylko jest uciążliwy, zwłaszcza dla niepalących pasażerów, ale także dla najmłodszych czy najstarszych osób, które palaczowi mogą towarzyszyć w podróży. Dlatego warto poznać alternatywy. TEKST: STANISŁAW ROCHOWICZ

Wiele osób pali z przyzwyczajenia i nawet jeśli próbowała kiedyś zrezygnować z papierosów, to bardzo dobrze zdaje sobie sprawę jak trudny i żmudny jest to proces. Dość często palimy także w aucie, nie tylko chcąc zaciągnąć się tytoniowym dymem, ale także by rozładować stres.

PALENIE W AUCIE. KUMULACJA NIEKORZYSTNYCH CZYNNIKÓW

O tym, że palenie jest szkodliwe dla zdrowia, wiedzą już chyba wszyscy. Niewiele osób jednak zdaje sobie sprawę z tego, że szczególnie niebezpieczne, nie tylko dla nas, ale i dla naszego otoczenia, jest palenie w pojeździe.

Przed wszystkim kabina aut osobowych ma małą objętość, przez co wymiana powietrza jest bardzo utrudniona. Problemu nie rozwiązuje korzystanie z otwartych okien czy z uchylonego okna dachowego. Wręcz przeciwnie! W małej, całkowicie niefiltrowanej przestrzeni wnętrza samochodu, nie tak łatwo jest wymienić powietrze, a jeśli palimy, to lotne związki potrafią utrzymywać się jeszcze długo po zgaszeniu papierosa.

Jest to szczególnie niebezpieczne dla niepalących współpasażerów, ale także dla podróżujących z nami dzieci, osób cierpiących na alergie i choroby układu oddychania czy

osób starszych. Oni są szczególnie narażeni na niekorzystny wpływ szkodliwych substancji zawartych w papierosowym dymie, które utrzymują się nawet po zgaszeniu papierosa.

Warto także pamiętać o tym, że używane samochody, w których palono, nawet po profesjonalnych zabiegach związanych z praniem i czyszczeniem tapicerki, sprzedają się znacznie gorzej i za ceny znacznie niższe niż identyczne pojazdy, w których nie palono. Na nic zdają się zapachowe preparaty czy „choinki”. Paląc w aucie na tapicerce osadza się nalot, a ona sama przesiąka charakterystycznym zapachem. Palący kierowca traci zatem kilka razy...

NIKOTYNOWA ALTERNATYWA BEZ DYMU I ZAPACHU

Jeśli już musimy zapalić podczas podróży samochodem, to najlepiej jest się po prostu zatrzymać, opuścić auto i dopiero wtedy oddać się naszemu nałogowi. Taki krótki postój będzie okazją nie tylko do zapalenia papierosa, ale także do odpoczynku czy przewietrzenia pojazdu.

Będzie także zbawiennie wpływał na naszych współpasażerów.

Oczywiście najlepszym sposobem walki z nałogiem jest próba pozbycia się go. Jak już wspomnieliśmy nie jest to ani proste, ani szybkie. Dlatego też, jeśli musimy prowadzić i czujemy głód nikotynowy, a nie możemy się zatrzymać, wtedy warto rozważyć nikotynowe alternatywy, które nie generują żadnego zapachu, a tym bardziej dymu, a należą do nich na przykład saszetki nikotynowe.

Choć zawierają nikotynę, która, jako substancja psychoaktywna, sama w sobie jest szkodliwa, to jej uwalnianie nie jest związane z najbardziej niebezpiecznym dla zdrowia spalaniem tytoniu. Są one relatywnie nowym produktem na polskim rynku, a dla ich użytkowników istotny może być fakt, że można po nie sięgnąć właściwie w każdym miejscu. Oprócz samochodu może to być przecież każdy inny środek transportu albo miejsce publiczne, jak kino czy teatr. Saszetki nikotynowe (np. od niedawna dostępne w Polsce VELO) różni od popularnego w krajach skandynawskich snusu to, że nie zawierają tytoniu.

125

CCM

NA

KAT.B.



CO WYBRAĆ, SKUTER CZY MOTOCYKL? TO SPRAWA BARDZO INDYWIDUALNA, ALE WARTO PAMIETAĆ O KILKU ZASADACH.

1. W mieście automatyczna, bezstopniowa przekładnia CVT, stosowana w skuterach, jest znacznie bardziej wygodna, niż ustawiczne „wachlowanie” dźwigni zmiany biegów;
2. Gorsze warunki pogodowe (np. nagłe opady deszczu) lepiej odczujemy, jadąc skuterem, gdyż jego konstrukcja zapewnia lepszą ochronę;
3. Skuter ma też zazwyczaj pojemny schowek pod siedzeniem, gdzie można przewozić laptopa, czy drobne zakupy;
4. Jeśli jednak klasa 125 ccm ma być etapem przejściowym przed zakupem motocykla, lepiej od razu kupić motocykl i oswoić się z obsługą sprzęgła i zmianą biegów;
5. Aktualnie modele motocykli 125 ccm oferowane są w różnych wersjach i możemy dopasować motor do swoich preferencji.

POSIADACZE PRAWA JAZDY KATEGORII B BEZ UZYSKIWANIA ŻADNYCH DODATKOWYCH UPRAWNIEN MOGĄ PORUSZAĆ SIĘ MOTOCYKLAMI NAPĘDZANYMI SILNIKAMI O POJEMNOŚCI SKOKOWEJ DO 125 CCM.

Ważne, by pamiętać o dodatkowych warunkach. Należy mieć trzyletni staż kierowcy, a współczynnik mocy do masy pojazdu nie może przekraczać 0,1 kW/kg. Zdecydowana większość maszyn spełnia te kryteria, więc nie trzeba z kalkulatorem w rękę przeliczać powyższych wartości. Można sięgnąć za kierownicą skutera, aby szybko i bezproblemowo poruszać się po mieście lub spróbować uroków podróży prawdziwym krążownikiem o długości 2235 mm i szerokości 795 mm, który waży 180 kg. W tej kategorii mieszczą się zarówno większe skutery, jak i budżetowe motocykle. Prędkość maksymalna najszybszych dwukołowców tej kategorii przekracza 130 km/h, więc taki środek transportu sprawdzi się nie tylko w zatłoczonych miastach, lecz także na krajowych drogach.

Skutery

Skuter to rozsądna alternatywa od wiosny do jesieni, jeśli chcemy szybko i sprawnie poruszać się po mieście. W dodatku jest tańszy od motocykla. I by nim kierować wystarczy nam prawo jazdy kategorii B. Popularność skuterów o pojemności silnika wynoszącej do 125 ccm wynika z faktu, że pojazdy te, pomimo tego, że potrafią być naprawdę zrywane i dawać przyjemność z jazdy, mogą być prowadzone przez osoby, które posiadają jedynie prawo jazdy kategorii B minimum od 3 lat. Zanim jednak zajmiemy się poszukiwaniami odpowiedniego modelu, konieczne jest odpowiedzenie sobie na pytanie - jakie oczekiwania mamy wobec skutera i jak będziemy go wykorzystywać? Dla części osób będzie to opcja na poruszanie się po mieście i jego okolicach jedynie weekendami, jazda nie będzie codziennością, wtedy kluczowy może okazać się wygląd, prowadzenie się skutera czy przyjemność z jazdy. Inaczej będzie w momencie, gdy będzie to podstawowe źródło transportu po mieście. Wtedy warto zwrócić uwagę na zwrotność skutera, jego bezawaryjność, spalanie czy możliwości przewozu małego bagażu.



Aprilia SR GT

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 19 500 zł

Aprilia SR GT jest zwinnym, sportowym skuterem, który może stawić czoła wszystkim wyzwaniom dzięki zawieszaniu o długim skoku. Ochronna owiewka, funkcjonalny styl i pozycja oferująca aktywną jazdę, zapewniają lepszą kontrolę na drodze. Dzięki niemu poczujesz, że jazda może być przyjemna i dynamiczna, gdziekolwiek się wybierasz.

Honda FORZA 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 23 600 zł

Niedawno dopracowano styl skutera Forza 125 i dodano nowe technologie, aby poprawić pewność prowadzenia i wygodę. Przeprojektowana smukła owiewka i boczne panele zapewniają właściwości aerodynamiczne, dzięki którym podczas szybkiej jazdy na plecy kierowcy działa mniejsze ciśnienie. Zakres ruchu sterowanej elektrycznie szyby zwiększono o 40 mm i można ją wysunąć na 180 mm. Zapewnia to lepszą ochronę przed wiatrem i zmniejszenie szumu powietrza na trasie oraz większą swobodę podczas kluczenia po mieście. Silnik wyposażono w system sterujący momentem obrotowym HSTC (Honda Selectable Torque Control), który dba, aby tylna opona miała odpowiednią przyczepność w każdych warunkach jazdy.



Barton FALCON

moc: 7,3 KM / poj. 125 ccm ● cena: 7 999 zł

Falcon 125 to idealne połączenie stylowego designu i sportowej mocy. To duży i wygodny skuter dla najbardziej wymagających. Występuje w dwóch pojemnościach 50 i 125 ccm. W wersji 125 jest oczywiście bardziej dynamiczny i drapieżny. Duża pojemność schowka, wygodne prowadzenie oraz zgrabne kształty sprawiają, że nadaje się idealnie dla poruszających się po mieście.

B MAX

moc: 8,8 KM / poj. 125 ccm ● cena: 12 349 zł

Barton B-Max reprezentuje najlepsze cechy maxi skutera. Duży rozmiar, przestrzeń bagażowa rozbudowana do maximum i wygodna kanapa z pojemnym schowkiem, zapewniają wysoki komfort użytkowania. Budowa i design skutera sprawiają, że nie może pozostać niezauważony. Nowoczesny podwójny reflektor LED zapewnia bardzo dobre oświetlenie drogi, a wykonana w tej samej technologii lampa tylna przyciąga oko unikalnym wyglądem. O prędkości i obrotach informują dwa digitalne zegary o niebieskim podświetleniu.





Junak VINTAGE

moc: 8,7 KM / poj. 125 ccm ● cena: 8 899 zł

↑ Pierwszy retró skuter od Junaka, łączy dwie przeciwstawne cechy: old-schoolowe oblicze vintage wraz z nowoczesnymi akcentami, np. w pełni LED-owym kloszem tylnym.



806

moc: 8,71 KM / poj. 125 ccm ● cena: 9 599 zł

↑ Skuter bez wątpliwości wyróżnia się niezwykle sportowym designem, LED-owymi lampami przednimi oraz tylnymi. Model 806 to najbardziej sportowa propozycja Junaka.

711

moc: 7,6 KM / poj. 125 ccm ● cena: 11 899 zł

✓ Jeden z największych skuterów na prawo jazdy B. Junak 711 to zwinność w mieście i komfort podczas dłuższych wojaży. Duży skok przedniego zawieszenia oraz podwójny amortyzator tylny pozwala czerpać prawdziwą przyjemność z jazdy. Na wrażenia z jazdy wpływa bardzo obszerna kanapa i spora ilość miejsca na nogi. Do tego praktyczne schowki oraz pojemny bagażnik.



motofakty.pl



Kymco AGILITY S 125

moc: 10,2 KM / poj. 125 ccm ● cena: 12 990 zł

✓ To najnowsza odsłona znanego, lubianego i cenionego przez użytkowników bestsellera w gamie Kymco – Kymco Agility 16+ 125. Nowoczesny panel przedni i tylny, zegary LCD, przypominające te z Kymco People oraz bar-dziej agresywne lusterka, w połączeniu z dużymi kołami, zapewniają niezrównany komfort podróżowania. Lepszą widoczność na drodze gwarantuje przednie i tylne oświetlenie LED. Nowe Agility S125 jest lżejsze od Agility 16+ 125 o 6 kg – jego masa wynosi 125 kg, co sprawia, że z przemieszczaniem się na tym zjawiskowym jednoślada poradzą sobie nawet mniej doświadczeni miłośnicy skuterów.



AGILITY 16+ 125

moc: 9 KM / poj. 125 ccm ● cena: 11 990 zł

➔ To odświeżona wersja popularnego modelu Agility City 125. Praktyczne rozwiązania oraz nowoczesny design sprawiają, że Agility 16+ to wymarzony kompan do codziennej jazdy oraz weekendowych wycieczek. Ten popularny skuter posiada dużo miejsca na bagaż, zarówno pod kanapą, jak i w fabrycznie montowanym kufrze centralnym Shad.



Keeway VIESTE

moc: 9,66 KM / poj. 125 ccm ● cena: 11 500 zł

↑ Nowy skuter, Keeway Vieste 125 jest idealny do miasta dzięki jednocylindrowemu, chłodzonemu powietrzem czterosuwowemu silnikowi o mocy 9,66 KM i stylowemu wzornictwu. Nowoczesna stylistyka i bogate wyposażenie sprawiają, że Vieste 125 to pojazd bardzo konkurencyjny w swojej klasie. System bezkluczykowy, oświetlenie full LED, cyfrowy wyświetlacz, a do tego wysoka ekonomia – to tylko część z zalet tego modelu.





X TOWN

moc: 12,9 KM / poj. 125 ccm ● 19990 zł

Skuter oferuje bardzo wygodną pozycję za kierownicą, ale także na miejscu dla pasażera. Nawet wyższe osoby nie będą narzekały na brak miejsca na nogi. Wysoka szyba przednia chroni przed deszczem i naporem powietrza.

KYMCO DTX

moc: 12,2 KM / poj. 125 ccm ● cena: 21500 zł

DT X125 jest sprzymierzeńcem zarówno w mieście, jak i podczas wyjazdów poza nie. Łącząc w sobie dynamiczne zawieszenie oraz opony przystosowane do jazdy w terenie, będziemy w stanie zjechać z wyznaczonych szlaków.



DOWNTOWN

moc: 13,3 KM / poj. 125 ccm ● cena: 21900 zł

Obok Downtown 125i trudno przejść obojętnie. Nowa, odważna stylistyka doskonale współgra z charakterem modelu, który przyciąga spojrzenia, intryguje i budzi pożądanie. Wygodna pozycja za kierownicą oraz duża przestrzeń bagażowa sprawiają, że Downtown sprawdzi się doskonale jako pojazd na codzienne dojazdy do pracy, jak i weekendowe wypadki za miasto.



PEUGEOT PULSION 125 4T ALLURE

moc: 14,4 KM / poj. 125 ccm ● cena: 25 890 zł

Ten najnowszej generacji skuter 125ccm został opracowany i wyprodukowany w historycznej fabryce Mandeure we Francji, głównej siedzibie firmy. Dzięki futurystycznym i płynnym liniom najnowsza wersja tego pojazdu doskonale odzwierciedla dewizę marki - „Nowy wymiar twojego miejskiego życia”. Bez wątplenia miejskie ulice to jego ulubione terytorium do działania.

TWEET 125 4 T PRO

moc: 10,5 KM / poj. 125 ccm ● cena: 14 890 zł

Tweet Pro to ultralekki i kompaktowy skuter z nowoczesnym, czterosuwowym silnikiem i wzmocnioną ramą zaprojektowany specjalnie z myślą o transporcie i ciężkim załadunku. Ten model został doskonale dostosowany do potrzeb flot korporacyjnych i kurierskich, wypożyczalni skuterów czy punktów gastronomicznych oferujących jedzenie z dowozem.



LIBERTY

moc: 11 KM / poj. 125 ccm ● cena: 13 900 zł

Linia nadwozia LIBERTY to klasyczny wygląd nawiązujący do Vespy z dużymi szesnastocalowymi obręczami kół. Posiada czytelne zegary nawiązujące do lat 60. oraz nawiązuje do nich kształtem przedniej lampy, która jest umieszczona na kierownicy. Dodatkowo styl pojazdu i jego charakter podkreślają chromowane detale. Pod wygodną kanapą kierowcy i pasażera znajduje się schowek na kask lub inne drobne przedmioty. Dodatkowy schowek na podręczne przedmioty znajduje się obok wieszaka na torbę przy stacyjce.

PIAGGIO MEDLEY

moc: 11 KM / poj. 125 ccm ● cena: 15 500 zł

Medley to model bogato wyposażony i zaawansowany technologicznie. Łączy w sobie atuty lekkiego skutera na dużych kołach z komfortem jazdy pojazdów klasy maxi. Zwinność miejskiego pojazdu, wygoda jazdy i duża przestrzeń bagażowa, niczym w pojazdach Gran Turismo, to podstawowe zalety nowego skutera marki Piaggio. Medley wyróżnia się też funkcjonalnością, innowacyjnością technologiczną i pięknem w najczystszy włoskim stylu. Nowy model to bezpośrednia odpowiedź na stale zmieniające się potrzeby użytkowników poszukujących rozwiązań wykraczających poza standardy typowego skutera.





YAMAHA D'ELIGHT

moc: 8,4 KM / poj. 125 ccm ● cena: 11 999 zł

Najnowszy D'elight o świeżym wyglądzie to najlżejszy skuter miejski gwarantujący przyjemność z jazdy i swobodę manewrowania, który dzięki swym kompaktowym wymiarom jest idealny do pokonywania korków ulicznych. Jego cichy, ekonomiczny silnik o pojemności 125 ccm został wyposażony w funkcję Stop & Start, która pozwala ograniczyć emisję spalin, a schowek pod podwójnym siedziskiem mieści pełny kask. Marka Yamaha gwarantuje niezawodność, a dzięki konkurencyjnej cenie zakup nowego D'eligha jest wart zainteresowania.

N MAX

moc: 12,2 KM / poj. 125 ccm ● 14 999 zł

Sportowe nadwozie NMAX 125 jest wyposażone w eleganckie światła LED z przodu i z tyłu oraz aerodynamiczną owiewkę, która teraz jeszcze lepiej chroni przed wiatrem i deszczem. Całkiem nowa rama zapewnia większą zwrotność na ruchliwych ulicach miast, a ergonomiczne udogodnienia dbają o komfort jazdy. Zaskakująco poziom techniczny wyposażenia oferowanego w standardzie! Skuter może także łączyć dane do smartfona.



X MAX

moc: 12,2 KM / poj. 125 ccm ● 24 299 zł

Ten model premium oferuje najsprytniejszy sposób poruszania się po mieście. Wyposażony jest w elegancką kabinę, skórzane pokrywy schowków, aluminiowe podesty na stopy i obrabiane maszynowo ciężarki kierownicy. X Max jest wyposażony w nowy silnik zapewniający mocne przyspieszenie w niskim i średnim zakresie obrotów. To bez wątpienia bardzo funkcjonalny, wygodny i ładny miejski skuter.



VESPA SPRINT

moc: 11 KM / poj. 125 ccm ● cena: 22 900 zł

Obnosząc się na maksa swoimi sportowymi referencjami, Vespa Sprint S 125 jest zdecydowanie najbardziej zadziornym członkiem rodziny małych Vesp. Model ten dzięki innowacyjnej tablicy przyrządów z wielofunkcyjnym kolorowym wyświetlaczem TFT, połączonym z aplikacją Vespa MIA dostarcza kierowcy niesamowitego bogactwa przydatnych informacji. Oprócz szczegółów takich jak stan pojazdu i dane podróży umożliwia odbieranie połączeń telefonicznych za pomocą przycisków na kierownicy oraz używanie poleceń głosowych smartfona do wykonywania połączeń i zarządzania listą odtwarzania muzyki.



PRIMAVERA

moc: 11 KM / poj. 125 ccm ● cena: 23 500 zł

To były lata sześćdziesiąte. Era, w której świat się zmienił. To właśnie wtedy na scenie pojawiła się Vespa Primavera i... zrewolucjonizowała miejską mobilność dzięki czarującej kombinacji „dwóch kół i silnika”. Dziś dzięki nowym, lekkim liniom i dodaniu technologii XXI wieku Primavera pozostaje równie urzekająca i stylowa, jak zawsze. Przyjazny dla środowiska silnik w połączeniu z zaawansowanym technologicznie systemem informacyjno-rozrywkowym sprawia, że Vespa Primavera S 125 jest triumfem współczesnej mobilności.



GTS TOURING

moc: 14 KM / poj. 125 ccm ● cena: 26 900 zł

Wrodzona skłonność do podróżowania wyraża się w niezwykłej technologii dynamicznego silnika, który zmieni nawet najbardziej banalne zadanie w miniprzygodę. Odważny styl i akcesoria nie pozostawiają wątpliwości, że GTS Touring 125 ma typową dla Vespy żądzę podróży. Dzięki dynamicznemu silnikowi 125 i-get i zaawansowanemu systemowi informacyjno-rozrywkowemu każdy wyjazd staje się przyjemną podróżą, nawet jeśli tylko... „wyskoczmy na miasto”!



GTS SUPER

moc: 14 KM / poj. 125 ccm ● cena: 25 900 zł

Vespa GTS Super ma sportowe pochodzenie, które wyrażone zostało w stalowym nadwoziu i maksymalnych osiągnięciach. Silnik 125 i-get z systemem Start & Stop jest idealny do poruszania się po mieście lub w terenie zabudowanym, gdzie często zatrzymujemy się i ruszamy. Z pewnością każdy doceni jej elastyczność, fantastyczne przyspieszenie i płynną jazdę.



Motocykle

Wśród motocykli 125 jest bardzo wiele przeciętnych, niewyróżniających się niczym pojazdów. Istnieją jednak motory 125 z innej bajki. Na jaką nową 125-kę w 2022 warto zwrócić uwagę? Rynek jest ogromny, a wybór może przyprawić o zawrót głowy. Przedstawiamy nasze propozycje najciekawszych i najlepszych modeli motocykli 125 na prawo jazdy B. Przede wszystkim poniższe zestawienie to tylko mały fragment ogromu rynku nowych motocykli klasy 125. Staraliśmy się wybrać najciekawsze, najbardziej lubiane i - w szerokim ujęciu - „najlepsze” 125-ki, które można kupić w 2022 roku. Mowa oczywiście tylko o nowych egzemplarzach. Oto poczet motocyklowych królów klasy 125. Chyba każdy kiedyś marzył o tym, by osiągnąć klasyczny motocykl turystyczny, poczuć wiatr we włosach i pojechać w kierunku zachodzącego słońca. Dzisiaj to marzenie możesz spełnić w bardzo przystępnej cenie i nie musisz mieć nawet prawa jazdy na motocykl. Wystarczy, że od trzech lat będziesz posiadaczem prawa jazdy kategorii B...



APRILIA SX 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 18 900 zł

Aprilia SX 125 jest szybka i lekka. Zapewnia wzorcowe osiągi dzięki nowemu silnikowi. Nowy SX125 to autentyczny wyznacznik jakości na najbardziej wymagających trasach. Teraz odnowiony pod względem konstrukcji, silnika i wyposażenia oferuje jeszcze więcej niezapomnianych emocji.

RS

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 24 900 zł

Aprilia RS 125 to motocykl, który jest uosobieniem sportowego charakteru. To niesamowita koncentracja stylu i mocy. Jej silnik i zaawansowane komponenty potrafią wzbudzić emocje w wyścigach nawet u doświadczonych kierowców. Przede wszystkim jest to jednak idealny motocykl dla młodych nowicjuszy.



BARTON CLASSIC

moc: 12,2 KM / poj. 125 ccm ● 8 499 zł

Klasyczny motocykl o sylwetce choppera przyciąga spojrzenie każdego. Wyposażony jest w niezniszczalny jednocylindrowy pionowy silnik o mocy ponad 12 KM wzorowany na silniku Hondy CB. W konstrukcji zastosowano niwelujące drgania wałek wyrównoważający, zapewniający wysoką kulturę pracy silnika.



Hyper

moc: 9,8 KM / poj. 125 ccm ● 11 299 zł

Barton Hyper to motocykl w stylu enduro. Jego wysoka pozycja i spory prześwit podkreślają terenowy charakter. Wersja wyposażona w kufry to świetna propozycja na turystyczne enduro dla osób z prawem jazdy kat. B. Dodatkowa przestrzeń bagażowa pozwala zabrać wszystkie potrzebne rzeczy i ruszyć w nieznaną.



BLADE-R

moc: 12,6 KM / poj. 125 ccm ● 14 999 zł

Barton Blade-R 125 już na pierwszy rzut oka daje wyraźny obraz tego, dla jakiego motocyklisty został zaprojektowany. Sportowa linia nadwozia, ostre kształty przedniej obudowy z wyraźnie wyeksponowanym zestawem nowoczesnych lamp LED (w tym centralnej lampy do jazdy dziennej), podwójne hamulce tarczowe z przodu i jednotarczowy tylny oraz kratownicowa rama nie pozostawiają złudzeń co do przeznaczenia motocykla. Barton Blade R ma wyróżnić swojego właściciela i eksponować jego styl oraz motoryzacyjne zainteresowania.



HONDA MSX 125 GROM

moc: 9,8 KM / poj. 125 ccm • cena: 17 700 zł

Honda MSX Grom to motocykl mały rozmiarami, ale wielki duchem. Nowy silnik o pojemności 125 ccm rozwija większą moc, a dzięki układowi wtrysku PGM-FI spełnia normę emisji spalin EURO5 i zużywa mało paliwa. Dodatkowy bieg oznacza, że mamy teraz do wyboru pięć przełożeń, co poprawia komfort przy dłuższej jeździe. Nowocześnie odświeżone (i łatwe do zdjęcia) nadwozie wygląda świetnie fabrycznie, ale można je także mocno zmodyfikować. Podobnie jak u starszych braci, cyfrowy zestaw wskaźników w modelu MSX Grom jest teraz wyposażony w obrotomierz i wskaźnik położenia biegu.



CB 125 R

moc: 15 KM / poj. 125 ccm • cena: 21 400 zł

Ta Honda „opakowuje fantastyczne osiągi” w modną sylwetkę. Mniejszy kuzyn zapierającej dech w piersiach CB1000R, a zatem członek rodziny Neo Sports Café, pewnie deklaruje swoje możliwości za pomocą odważnie stylizowanego nadwozia otaczającego ramę ze stalowych rur. Supernowoczesny panel wskaźników LCD i pełne oświetlenie LED to rozwiązania z klasy premium, ale bez wątplenia największą uwagę przyciąga dodatkowa moc nowego silnika DOHC.



MONKEY

moc: 9,8 KM / poj. 125 ccm • cena: 18 700 zł

Oryginalna Honda Monkey stała się ikoną lat 70. To był motocykl, na którym każdy wyglądał dobrze. Stylistyka Hondy Monkey XXI wieku nawiązuje do oryginału: wysokie błotniki z chromowanej stali, wyeksponowany układ wydechowy i wysoka kierownica to charakterystyczne elementy pierwowzoru. Monkey to niewielki motocykl z wielkim sercem, który przynosi mnóstwo frajdy w codziennym użytkowaniu.



JUNAK M12 125

moc: 10,5 KM / poj. 125 ccm • 7 899 zł

Jego siła tkwi w prostocie i zastosowaniu sprawdzonych przez lata podzespołów i rozwiązań, które pozwoliły stworzyć udany pod każdym względem motocykl, który z jednej strony urzeka łatwością obsługi, a z drugiej nie przytacza ogromem dodatków. Klasyczna soft-chopperowa i wiecznie modna linia oraz ogromna wszechstronność sprawiają, że sprawdza się on niemal wszędzie. Uwagę przykuwa solidny bagażnik z wygodnymi uchwytami dla pasażera.

M12 125

moc: 10,1 KM / poj. 125 ccm • 12 499 zł

Junak M12 125 to nawiązanie do amerykańskiego stylu i zarazem zaproszenie na nieco dalsze wypadki. Designery zadbali o to, aby połączyć konserwatywne linie z nowocześniejszymi rozwiązaniami technologicznymi.



RSX 125

moc: 10,6 KM / poj. 125 ccm • 9 499 zł

Junak RSX 125 stanowi kontynuację serii RS – motocykli o sportowym charakterze, przeznaczonych dla posiadaczy prawa jazdy B. Nowy RSX jest świetnym sposobem na wkroczenie do świata prawdziwego motocyklizmu. Manualna skrzynia biegów, silnik o mocy 10,6 KM, podwójny układ wydechowy o zdecydowanym brzmieniu – te atrybuty dają możliwość bycia zauważonym.



M11 125 CAFE

moc: 10,9 KM / poj. 125 ccm • 13 899 zł

Junak M11 125 Cafe stanowi świetne uzupełnienie portfolio modelowego, o rewelacyjnym wyglądzie motocykla, do którego prowadzenia wystarczy zwykłe prawo jazdy B. Uwagę zwraca przede wszystkim klasyczna stylistyka i dbałość o detale.



125 RACER

moc: 10,9 KM / poj. 125 ccm • 8 899 zł

Niska masa własna (115 kg) oraz 10,9 KM mocy zasilanego wtryskiem Mikuni silnika zapowiada ogromną dawkę przyjemności z jazdy. Takim jest nowy Junak 125 Racer. Design motocykla sprawia, że nie możesz zostać niezauważony. Masywne kształty, ostre linie i sportowe obręcze aluminiowych kół sprawiają, że całość prezentuje się bardzo dojrzałe jak na motocykl na prawo jazdy kat. B.

SC 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm • 14 499 zł

Już pierwsze spojrzenie na jego linie i dopracowane detale potrafią przykuć uwagę na dłużej. Nowoczesne akcenty i bogate wyposażenie łączą się z klasycznymi w formie elementami tworzącymi nadwozie. Wszystko to stwarza jedyną w swoim rodzaju, ciekawą i zarazem uniwersalną całość. Wygląd to jednak nie wszystko, dlatego w ślad za nim idą wysokie osiągi i bezkompromisowe rozwiązania. Junak SC 125 jest napędzany przez nowoczesną jednostkę napędową, która generuje moc 15 KM – maksymalną przewidzianą przez przepisy.





M16 125

moc: 10,9 KM / poj. 125 ccm ● cena: 15 999 zł

↑ To wyjątkowa konstrukcja w segmencie motocykli 125 ccm na prawo jazdy B. Ogromne rozmiary i design motocykla pozwalają się wyróżnić i być zauważalnym na drodze. Wyjątkowe jest też serce Junaka M16. To dwucylindrowy silnik chłodzony cieczą i zaopatrzony w dwa zawory na cylinder. Podwójny, chromowany układ wydechowy pozwala delektować się niezwykłym brzmieniem.

M15 125

moc: 10,9 KM / poj. 125 ccm ● 16 899 zł

➤ Ten model powstał jako odpowiedź na zapotrzebowanie motocyklistów oraz z chęci połączenia klasycznej linii cruisera z nowoczesnym wykończeniem. Efektem jest oryginalna mieszanka, która może ująć zarówno fanów klasyki, jak i ceniących nowoczesną formę. Sercem Junaka M15 jest dwucylindrowy silnik 125 ccm, zasilany wtryskiem.



YAMAHA XSR 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 20 500 zł

⏬ To najnowszy motocykl Yamahy z linii Sport Heritage o wysokiej specyfikacji obejmującej światła LED i kokpit LCD, jak w modelach XSR700 i XSR900 z silnikami o większej pojemności, a także lekką ramę Deltabox i przedni widelec typu USD, które zapewniają stabilność i komfort podczas jazdy.



KEEWAY K LIGHT

moc: 10,6 KM / poj. 125 ccm ● cena: 10 990 zł

➤ Motocykl, który pozbawiony jest wszechobecnego plastiku i nawiązuje do klasyki gatunku z lat 70. Uruchamianie kopniakiem miało w sobie to coś, czego brakuje w obecnych konstrukcjach. K-Light jest ucieśnieniem klasyki z wieloma nowoczesnymi dodatkami. Jazda nim na pewno będzie przyjemna.



SUPERLIGHT 125

moc: 10,6 KM / poj. 125 ccm ● cena: 10 999 zł

➤ Konstrukcyjnie Superlight zdobywa serca wielu użytkowników dzięki niezawodnemu silnikowi z wtryskiem i wałkiem wyrównawczym, który brzmieniem nie odstaje od pełnorozmiarowych motocykli. Projektując go od strony użytkowej, pomysłał także o wyższych osobach stosując wygodne szerokie platformy w miejscach małych podnóżków. Wszystko to w trosce o komfort i styl, który będzie na nim reprezentować. Wszystko to za sprawą włoskiego designu i solidnych metalowych dodatków.



RKF

moc: 12,8 KM / poj. 125 ccm ● cena: 13 600 zł

➤ Ten nowy model posiada innowacyjny, chłodzony cieczą, czterozaworowy silnik z aż trzema świecami zapłonowymi. Dzięki tym rozwiązaniom ze stosunkowo małej pojemności można uzyskać większą moc. 6-biegowa skrzynia powala utrzymać większą prędkość przy niższych obrotach, dbając o spalanie.



MT 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 22 500 zł

➤ Dynamiczny styl, nadwozie typu naked i niesamowite osiągi - nic dziwnego, że Yamahy MT przeciągnęły na Ciemną Stronę Japonii (hasło marketingowe marki) już tylu motocyklistów. Radykalny model Yamaha MT-125 zapewni kierowcy jeszcze lepsze osiągi i większy zastrzyk adrenaliny.



R 125

moc: 15 KM / poj. 125 ccm ● cena: 23 500 zł

➤ Od pierwszego przekręcenia manetki zrozumiemy, dlaczego R125 budzi szacunek na drodze. Dynamiczny silnik EURO 5 o mocy 125 ccm jest wyposażony w system VVA Yamahy, który zwiększa moc i zapewnia wyjątkową wydajność i duże przyspieszenie. Wyścigowe sprzęgło A&S dba o precyzyjną kontrolę zachowania podwozia podczas redukcji biegów.



JOBOBIKE



SOLIDNY, SKŁADANY, AMORTYZOWANY ROWER ELEKTRYCZNY JOBOBIKE EDDY

To właśnie jednoślad typu fatbike ze wspomaganie elektrycznym. Możliwość złożenia roweru ułatwia jego transport, a bateria umieszczona w jego ramie zabezpieczona jest przed czynnikami zewnętrznymi.

MOTO CLASSIC



JEDNO
ZWYCIĘSTWO
W GRAND PRIX

SZEŚCIOKOŁOWY BOLID F1

Od zarania dziejów Formuła 1 jest poligonem testowym, na którym w praktyce sprawdza się skuteczność oryginalnych rozwiązań. Na torach całego świata swoją przydatność potwierdziły m.in. turbodoładowane silniki i spojery. Zespoły eksperymentowały także z systemami aktywnie zwiększającymi siłę docisku aerodynamicznego - generowały ją dużych rozmiarów wentylatory. Regulaminowa luka pozwoliła na przygotowanie bolidów z sześcioma kołami. Jedynym, który wyszedł poza fazę prototypu i wziął udział w rywalizacji, był Tyrrell P34. Jego twórcy szukali sposobu na zmniejszenie powierzchni czołowej, by podnieść prędkości osiągane przez bolid na prostych. Głównym problemem były 13-calowe felgi. Zmniejszono je o trzy cale. Mniejszą powierzchnię styku gumy z asfaltem skompensowano wprowadzeniem dodatkowej pary kół, której obecność procentowała także podczas hamowania. W sezonach 1976-1977 wziął udział w 30 Grand Prix. Zwyciężył tylko raz. Oryginalne rozwiązanie komplikowało konstrukcję zawieszenia i układu kierowniczego oraz podnosiło masę własną. Kierowcy narzekali także na zachowanie opon w nietypowym rozmiarze.

Największy sukces model P34 odniósł podczas Grand Prix Szwecji, kiedy to Scheckter wygrał wyścig, a Depailler był drugi. Po sezonie 1976 Scheckter opuścił zespół, podkreślając, że to „kupa śmieci”.

SZALONY SEDAN OPLA

W 1990 r. Opel rzucił rękawicę BMW M5 oraz Mercedesowi 500E. Najszybszą Omegę współtworzył brytyjski Lotus. Sportowa limuzyna otrzymała kompletny pakiet aerodynamiczny oraz 17-calowe koła. W zależności od rynku była oferowana jako Lotus Omega bądź Lotus Carlton. W obu przypadkach źródłem mocy był podwójnie doładowany sześciocylindrowy silnik o pojemności 3,6 litra. Rozwijał 377 KM i 568 Nm, co sprawiało, że Opel dynamiką zawstydzał nawet kultowe Ferrari Testarossa!



ZAPATRZONY W EUROPE

Nie wszystkie generacje Mustanga są cenne. Debiut trzeciej (1979-1993 r.) zbiegł się z wybuchem kryzysu naftowego. Pod maskę trafiły małe - jak na amerykańskie realia - motory 2.3 (88 KM). Na nim skupił się ogień krytyki, mimo że w ofercie było też 4.9 V8. Gorzkich słów nie szczędzono także prostej stylizacji inspirowanej europejskimi samochodami.





ZA BARDZO EKSTRAWAGANCKI

Vitara – terenowy przebój Suzuki – był punktem wyjścia do stworzenia modelu X-90. Dwuosobowe auto kuśiło niezłym wyposażeniem i efektywnym układem przeniesienia napędu. Mało kto był jednak w stanie zaakceptować wygląd nadwozia oraz jego ograniczoną funkcjonalność. W latach 1995–1997 Suzuki dostarczył klientom tylko kilkanaście tysięcy egzemplarzy X-90.



WIELKI DUCH W MAŁYM CIELE

Renault zawsze miało rękę do sportowych samochodów. Francuscy inżynierowie potrafili połączyć wysokie moce silników z lekkimi i zwartymi nadwoziami. Kwintesencją najlepszych cech gatunku jest Renault 5 Turbo. Do znacznie poszerzonej karoserii miejskiego auta wszczepiono turbodoładowane 1.4 o mocy 180 KM. Silnik nie trafił jednak na przód. By uzyskać optymalne właściwości jezdne, osadzono go tuż za fotelami kierowcy i pasażera, a siły napędowe skierowano na tylne koła. Na bazie Renault 5 Turbo stworzono skuteczny samochód rajdowy.



FIAT X1/9, CZYLI WŁOSKIE SUPERAUTO DLA KOWALSKIEGO

W ofercie Fiata nigdy nie brakowało sportowych samochodów. Jednym z najciekawszych z nich jest model X1/9. To namiastka supersamochodu z centralnie umieszczonym silnikiem, dwuosobową kabiną oraz zdejmowanym dachem. Fiat X1/9 pojawił się na rynku w 1972 r. Był mechanicznie spokrewniony z modelem 128 – dzielił z popularnym autem silnik, skrzynię biegów i elementy zawieszenia. Taka polityka ułatwiła skalkulowanie rozsądnych cen, które – poparte dobrymi właściwościami jezdny- mi i przyzwoitymi osiągnięciami – przypieczętowały sukces X1/9. Do 1989 r. sprzedano 160 tys. egzemplarzy. Ostatnie opuszczały mury fabryki Bertone, które przejęło produkcję auta po zawieszeniu jej przez Fiata w 1982 r.

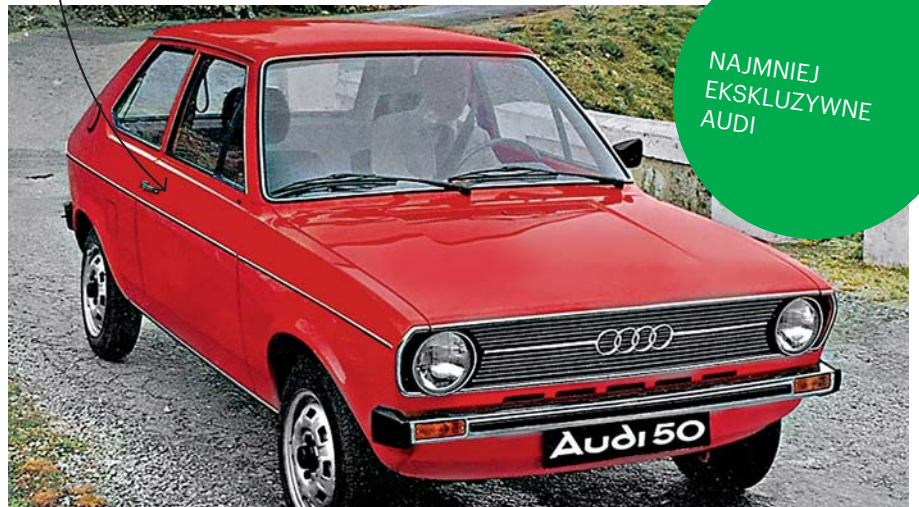


Auto napędzane było początkowo silnikiem o pojemności 1.3 l z Fiata 128 Coupé o mocy 75 KM. W 1978 roku otrzymało mocniejszy silnik o pojemności 1.5 l i mocy 85 KM.

Do napędu pojazdu użyto trzech silników benzynowych 0,9, 1,1 i 1,3 l i mocach odpowiednio 40, 50 i 60 KM. Dzięki zastosowaniu kolumny MacPhersona z przodu oraz wahaczom wzdułżnym z tyłu pojazd był komfortowy i pozwalał szybko pokonywać zakręty.

AUDI 50. UDANY EKSPERYMENT

Podwaliny współczesnej marki Audi krystalizowały się na przełomie lat 60. i 70. XX w. Firma zajmująca miejsce po NSU szukała swojego miejsca na rynku, wcale nie celując w segment najdroższych i największych limuzyn. Po wprowadzeniu na rynek modeli 100 i 80 Audi podjęło próbę powalczenia o mniej zamożnych klientów. Z myślą o nich przygotowano niewielkie Audi 50. Debiutujący w 1974 r. samochód był odpowiedzią na Fiata 127 i Renault 5. Aby zwiększyć zainteresowanie modelem, szybko przygotowano jego zubożoną wersję, oferowaną jako... Volkswagen Polo. Już po czterech latach i wyprodukowaniu 180 tys. sztuk Audi 50 zniknęło z salonów. Firma z Ingolstadt skupiła się na bardziej prestiżowych segmentach, a Volkswagen z powodzeniem rozwijał koncepcję miejskiego Polo.



NAJMNIEJ EKSKLUZYWNE AUDI

MUSTANG



N *Jest najbardziej pożądanym modelem w historii Forda. Nie dlatego, że bił rekordy sprzedaży, choć tak właśnie było. Nie dlatego, że niektóre wersje mają zabójcze osiągi, choć to prawda. Nawet nie dlatego, że wystąpił w najsłynniejszym pościgu w dziejach kina.* **TEKST MICHAŁ KIJ**

Nie zestarzał się ani trochę. Przeciwnie - im starszy, tym lepszy! Pierwsze roczniki wchodzą na pułap cen Cadillaców. Części do Mustanga? Żaden problem. Z tego jednego modelu żyje cały przemysł. Nie ma tak zniszczonego Mustanga, którego nie dałoby się odbudować. Jeśli nie przy pomocy części fabrycznych, to używając nowych, wyprodukowanych obecnie. Silniki, skrzynie biegów, zderzaki, listwy, akcesoria z epoki - wszystko jest. Mustang to zabawa, która wciąż coraz nowsze pokolenia kierowców. Szczególnie, że przy remoncie wierność oryginałowi to tylko jedna z możliwości.

Gdy zadebiutował, napierający tłum kruszył szyby w salonach Forda. Paru sprzedawców straciło koszulę na grzbiecie. Najbardziej zdesperowani wzywali na po-

moc policję. Klientela była bardzo zdeterminowana. Pewien Tekszańczyk przepisał się w kupionym właśnie Mustangu, aby w czasie realizacji czeku nikt go nie podkupił. Pierwszego dnia, 17 kwietnia 1964 r. wpłynęło ponad 22 tys. zamówień, a w ciągu pierwszego roku sprzedano 418 812 Mustangów. Milion padł, nim upłynęły dwa lata. Mustang został najszybciej sprzedającym się modelem Forda.

Wymyślił go Lee Iacocca, a prototyp Mustang I z 1962 roku stworzony przez zespół Johna Najjara, miał dwa miejsca i centralnie umieszczony silnik V4 z europejskiego Taunusa. Jednak Iacocca nie tego chciał. Dwumiejscowy samochód ma ograniczony krąg odbiorców. Lee zorganizował coś w rodzaju konkursu. Zwrócił się do wszystkich wydziałów stylistycznych Forda, aby przygotowały własne propozycje auta, roboczo nazwanego „Specjalny Falcon”.



Mustang Fastback 2+2
wszedł na rynek z opóźnieniem,
a dziś należy do kolekcjonerskich rarytasów.



**PIERWSZEGO
DNIA SPRZEDAŻY,
17 KWIETNIA
1964 ROKU
WPLYNEŁO PONAD
22 000 ZAMÓWIEŃ,
A W CIĄGU
PIERWSZEGO
ROKU SPRZEDANO
418 812
MUSTANGÓW**

Najlepsza wyszła od ludzi Joe Orosa. Za inspirację posłużył szkic Gale'a Haldermana. Wkrótce gotowy był gliniany model, oklejony efektownie samoprzylepnym laminatem naśladowującym biały lakier. Miał szeroki wlot powietrza, długi przód, krótki tył oraz szczeliny przy tylnych kołach - słowem cechy klasycznego „granturismo”. Na przodzie lśnił duży emblemat, przypominający poki co drapieżnego kota.

Wóz nie mógł się nie spodobać. Nawet „najślabsze ogniwo”, sceptyczny prezes koncernu Henry Ford II dał się przeko-



Silnik widlasty V8 o ośmiu cylindrach umieszczonych w dwóch rzędach w skrzyni korbowej miał kąt rozwarcia 90°. Wszystkie osiem tłoków przekazywało siłę nacisku na wspólny wał korbowy.



Kupując Mustanga, nie warto liczyć na okazje. Stuprocentowy oryginał to duży wydatek, który zależy m.in. od popularności danej wersji.

KUPUJĄC MUSTANGA, NIE WARTO LICZYĆ NA OKAZJE. STUPROCENTOWY ORYGINAŁ TO DUŻY WYDATEK, KTÓRY ZALEŻY M.IN. OD POPULARNOŚCI DANEJ WERSJI



Fastback GT z 1967 r. Łagodniejsze wersje sportowego Forda były lubiane przez kobiety.

**428 COBRA
JET Z 1968 ROKU
OSIĄGAŁ
PONAD 400 KM,
CHOĆ OFICJALNIE
FIRMA PODAWAŁA
335. DO 96 KM/H
DOCHODZIŁ
W 5,4 SEK.**

nać. Debiutowi auta towarzyszyła wielka kampania marketingowa. Jej częścią był prototyp Mustang II z 1963 roku.

Ameryka oszalała na punkcie Mustanga. Każdy mógł dopasować to auto do siebie. Uczynić je słodkim i wygodnym lub mocnym i szybkim. Podstawowym silnikiem była rzędowa „szóstka”, ale 3/4 klientów wybierało widlaste „ósemki”. Na początku były tylko hardtop i kabriolet. Dopiero w sierpniu 1964 r. dołączył Fastback 2+2.

Konstrukcyjnie Mustang bazował na Fordzie Falconie. Był tak udany, że do 1967 r. coroczne zmiany były minimalne. Później systematycznie „nabierał muskułów”. Mustang GT

390 z 1968 r., który ze Stevem McQueenem wystąpił w filmie „Bullitt” był już mocno rozrośnięty. Równocześnie rosła paleta mocnych silników. Najdłuższe Mustangi powstawały od 1965 do 1970 r. pod szyldem Carolla Shelby’ego. Od 1969 r. konkurowały z nimi fordowskie serie Mach 1 oraz Boss.

Epoka „klasycznych Mustangów” zakończyła się... No właśnie. Dla niektórych już po sezonie 1966. Inni przesuwają ją na rocznik 1970, a najbardziej otwarci ciągną ją do 1973. W 1971 pojawił się Mustang przez duże „M”. Potężny brutalny „mięśniak”. W latach 1972-73 Mustang systematycznie słabł, a w 1974 powrócił do korzeni pod postacią Mustanga II - poręcznego auta na każdą okazję.



LATAJACY KON ?



Lacocca wymyślił samochód, ale nad nazwą biedziło się pół koncernu. Henry Ford II zaproponował Thunderbirda II. Joe Oros podpowiadał Cougara. Inni podrzucali zawsze świetnie brzmiące włoskie nazwy: Torino albo Allegro. Ostatecznie zaakceptowano propozycję twórcy pierwszego prototypu auta, stylisty Johna Najjara: Mustang. Co ciekawe, Najjar wcale nie miał na myśli dzikiego konia, ale myśliwiec z czasów II wojny światowej. Jednak na symbol auta zamiast samolotu wybrano rumaka w pędzie. Znaczek konia stworzył młody projektant Phil Clark.

Dane techniczne wybranych wersji:

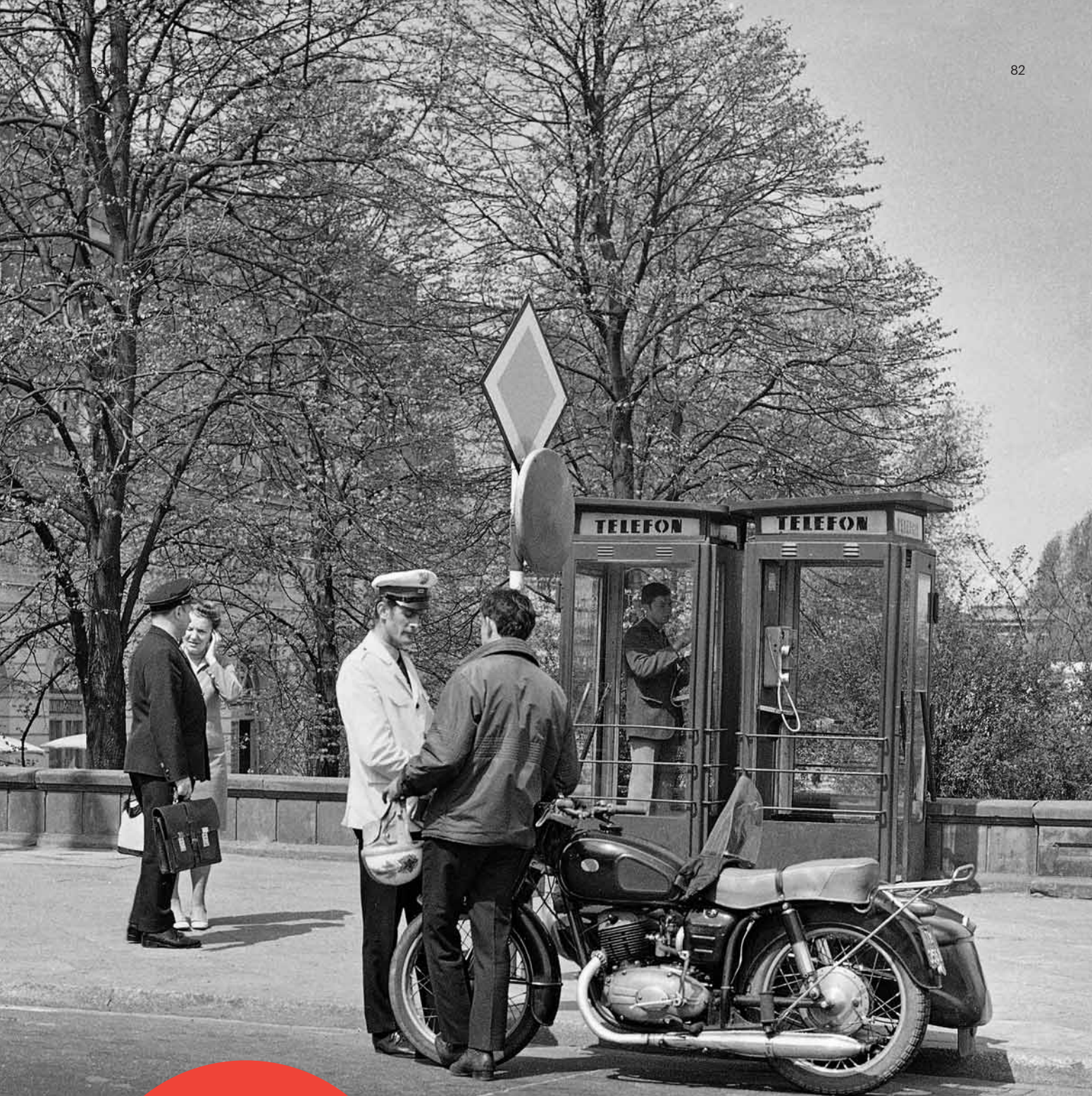


Shelby GT500 Playmate
Pink 1969.



Potężny Mustang Boss 351 z 1971r. Choć miał „tylko” 5,7l i w tym roczniku stosowano większe silniki, Boss 351 z „szybkim mostem” był najszybszy.

Model	260-V8 1964 r.	Shelby Cobra GT-500 KR 1968 r.	Boss 351 1971 r.
Typ nadwozia/liczba drzwi	hardtop/2	kabriolet/2	coupe/2
Liczba miejsc	4	4	4
Wymiary i masy			
Dł./szer./wys. (mm)	4613/1732/1298	4740/1801/1306	4813/1882/1273
Roz. kół przód/tył (mm)	1422/1422	1476/1476	1562/1549
Rozstaw osi (mm)	2743	2743	2769
Masa własna (kg)	1315	1692	1615
Pojemność bagażnika (l)	255	193	235
Poj. zbiornika paliwa (l)	61	64	76
Układ napędowy			
Rodzaj paliwa	benzyna	benzyna	benzyna
Liczba cylindrów	V8	V8	V8
Pojemność (cm ³)	4267	7014	5766
Napędzana oś	tylna	tylna	tylna
Skrzynia biegów/liczba przełożeń	automatyczna/3	automatyczna/3	ręczna/4
Osiągi			
Moc (KM) przy obr./min	164/4400	400/5600	330/5400
Mom. obr. (Nm) przy obr./min	350/2200	624/3200	500/4000
Przys. 0-100 km/h (s)*	11	6,5170	6
Prędkość maks. (km/h)*	170	212	200
Śr. spalanie (l/100 km)*	17	27	24



Historem

Rok 1971 Warszawa.
Milicjant sprawdza dokumenty motocyklisty przy wylocie z pl. Dzierżyńskiego (obecnie pl. Bankowy) w al. Świerczewskiego (obecnie al. Solidarności). Widoczny węgierski motocykl Pannonia TLF-250 z bocznym wózkiem. Litera F w nazwie symbolizowała zwiększenie mocy do 14 KM, co pozwalało rozpędzić motocykl do 105 km/h.

Accelerate your career in BAT?

CanDoThat!

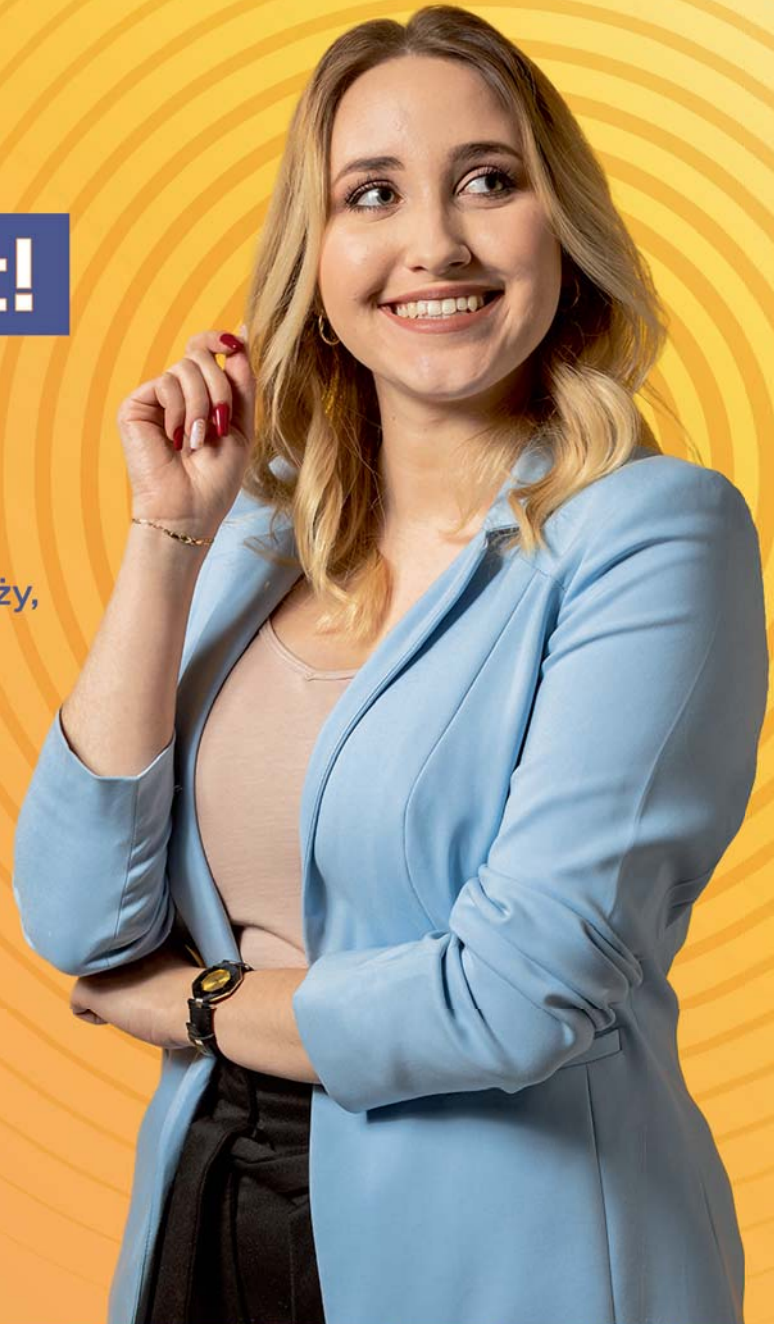
Aplikuj

do Global Graduate Programme
w działach Marketingu i Sprzedaży,
Finansów, HR oraz Produkcji.

Zostań menedżerem
w 24 miesiące!

Klaudia
GGP 2021

Sprawdź na:
candothat.pl





ORLEN

**TYLE SMAKU
W KAŻDYM ŁYKU**



**WSZYSTKIE SMAKI
ORZEŻWIENIA**