BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców
#311

dla Ciebie egz. bezpłatny
nakład limitowany

TEST

Audi Q8

Gdyby Audi produkowało promy kosmiczne, pewnie już teraz odbywalibyśmy loty załogowe na Marsa

Alfa Romeo Stelvio

Lexus NX300 F-Sport

Mazda MX-5 RF

Peugeot 5008 Allure + BlueHDI

Technika: Dlaczego nie warto oszczędzać na filtrach

Prawo: Zderzenie pojazdu ze zwierzęciem

KRAKÓW
wyd.A nr 9 (311)
WRZESIEŃ 2018

ISSN 1429-7078
9 771429 707009 18

Ekologia | Prawo | Rozrywka | Technika | Testy | Wywiady

SPRZEDAŻ - MONTAŻ - WYMIANA

TŁUMIKI

MECHANIKA SAMOCHODOWA

Katalizatory – Haki / Wulkanizacja
Pompowanie azotem

Kraków,
ul. Żółkiewskiego 28
(Rondo Grzegórzeckie)
tel. (12) 430 47 53,
tel. kom. 601 48 96 03
zapraszamy:
pn.-pt.: 8.00-18.00, sb.: 10.00-14.00

www.tlumiki.krakow.pl

ELEKTRONIKA SAMOCHODOWA
diagnostyka ✿ kodowanie ✿ naprawa
pełny zakres usług

SERWIS MECHANICZNY
✿ serwis klimatyzacji
✿ sklep z częściami nowymi
tel. 12 644 94 56
508 276 593

KOMIS
tel. 533 222 722

CSF
✿ WTRYSKI
✿ POMPY
✿ TURBINY
SKUP - SPRZEDAŻ -
REGENERACJA - NAPRAWA
tel. 500 212 612

DETAILING
✿ zabezpieczenie lakieru
✿ czyszczenie tapicerki
✿ lakierowanie skór
✿ regeneracja wnętrz skórzanych i kierownic
tel. 12 644 94 56
732 609 109

BLACHARNIA LAKIERNIA

Kraków, ul. Makuszyńskigo 5a
www.autafrancuskie.pl

Auto-Center

Kraków, ul. Wielicka 250
tel. 12 288 04 10, 288 05 00
ZAPRASZAMY:
poniedziałek - piątek: 8.00 - 18.00, sob: 8.00 - 14.00
www.autocenter.com.pl

BEZPŁATNA WYMIANA OLEJU
Castrol Mobil

Wypożyczamy samochody

SERWIS:
- komputerowa diagnostyka samochodów
- pełny serwis pogwarancyjny
- klimatyzacja (montaż - obsługa)
- serwis ogumienia

SKLEP:
- części zamienne do samochodów, oryginalne i tańsze zamienniki

UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE:
- korzystne pakiety

KREDYTY:
- samochodowe
- gotówkowe (expresowo)

Q-SERVICE

BLACHARSTWO - LAKIERNICTWO:
- kompleksowe bezgotówkowe naprawy blacharsko-lakierniczne
- całodobowa pomoc drogowa tel. 601 470 971

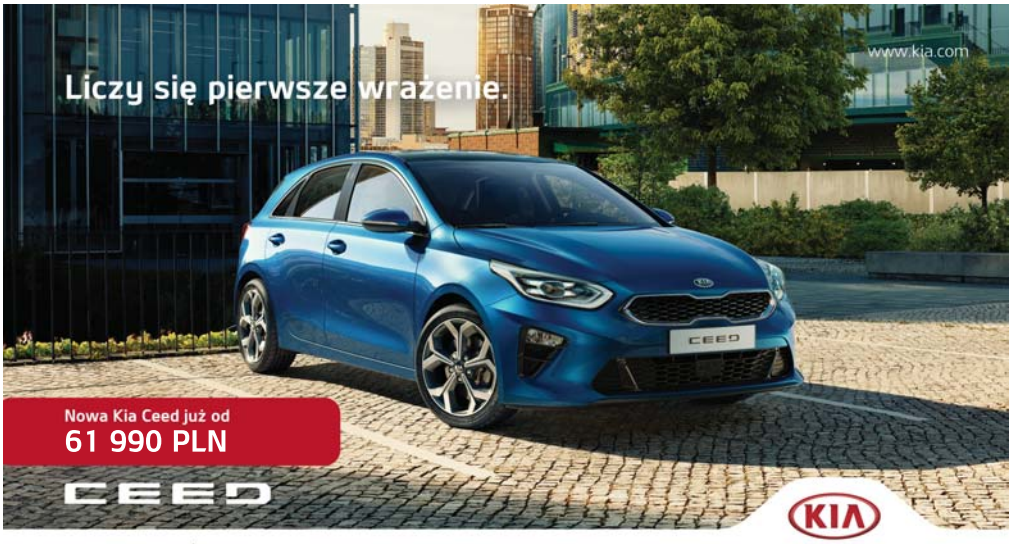
PRZEGLĄDY REJESTRACYJNE
WSZYSTKICH POJAZDÓW DO 3,5 T

REKLAMY / OGŁOSZENIA

anndora GRUPA AUTOREMC

www.anndora.pl

31-406 Kraków, al. 29 Listopada 149
Tel.: 12 345 38 20, 726 363 003



Nowa Kia Ceed. Świetny ruch.

Wadowscy Autoryzowany Dealer KIA
Gaj koło Krakowa, ul. Myślenicka 7, tel. 12 444 55 55, www.wadowscy.kia.pl

7 LAT GWARANCJI
7 LAT AKTUALIZACJI MAP
7 lat / 150 000 km gwarancji. Szczegółowe okresy gwarancji oraz jej warunki określone są w książce gwarancyjnej.
Każdy nowy samochód marki Kia, fabrycznie wyposażony w system nawigacji, umożliwia korzystanie przez 7 lat z najnowszych wersji map bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

Kiedy **lubisz** trzymać NOGI NA STOLE

Poprzednia generacja Peugeota 5008 była mamusio- lub (w zależności od poprawności wypowiedzi) tatusiowozem, czyli vanem. Obecna, zgodnie z aktualnymi trendami, jest SUVem. Zmiana charakteru modelu nie zmieniła jego przeznaczenia, a przy okazji dodała coś jeszcze.

Robert Lorenc

Przy pierwszym (drugim również) kontakcie z 5008 wydaje się, że jest większy niż podaje producent. O ile szerokość (1844 mm) i wysokość (1646 mm) wydają się prawidłowe to długość (4641 mm) jakby została zaniżona. Wrażenie to pozostaje z nami również we wnętrzu. Naprawdę jest dużo miejsca, a uczucie to potęguje jeszcze kierownica. Nie dość, że posiada mniejsze rozmiary niż w innych markach to dodatkowo jest spłaszczona nie tylko na dole (co ułatwia - i tak już komfortowe – wsiadanie i wysiadanie), ale również na górze. 5008 nie tylko zapewnia dużo miejsca, ale również komfortowe go wykorzystanie. Każdy z podróżujących (oprócz tych w ostatnim rzędzie) może zająć taką pozycję, jaka jest dla niego najwygodniejsza. Przy tym modelu bezsensowne wydają się licytacje w stylu „ja siedzę z przodu", tutaj nie ma to najmniejszego znaczenia. Testowany model wyposażony był w akcesoryjny pakiet elektryczny (dopłata 4400 PLN) zawierający m.in.: elektryczną regulację foteli przednich (kierowcy z pamięcią dwóch ustawień) wraz z podparciem podudzia jak również podgrzewaniem. Tylna kanapa to trzy niezależne fotele. Fotele, które można przesuwać do przodu i tyłu oraz regulować kąt pochylenia ich oparć. Pasażerowie drugiego rzędu mają jeszcze jedno – niedostępne dla tych z przodu – udogodnienie: stoliczki umiejscowione w oparciach przednich foteli, jak w samolocie. A jeżeli będą chcieli zaznać większej prywatności lub słońce okaże się zbyt męczące mogą wykorzystać zasłonki w bocznych drzwiach. Hasłem przewodnim modelu jest „Rozsiądź się wygodnie" i nie są to bezpodstawne obietnice.

Konstrukcja drzwi pozwala na niezastanawianie się nad ubiorem. Bez względu na warunki pogodowe i stopień zabrudzenia 5008 nie pobrudzimy się przy wsiadaniu (i wysiadaniu) gdyż drzwi zasłaniają próg pozostawiając go czystym.

Konstruktorom 5008 przyświecał jeden cel: zapewnienie maksymalnego komfortu podróżowania. Wyjątkiem jest działanie systemu start-stop, który ustawiony został na oszczędność paliwa i ekologię. Nawet w gorący dzień, gdy klimatyzacja pracuje cały czas, na postoju wyłącza silnik. Chwilę potem z kratek wentylacyjnych zaczyna lecieć ciepłe powietrze. Następnie – jakby system zorientował się, że nie powinien ingerować – zostaje ponownie odpalony silnik i temperatura nawiewu wraca do ustawionej. Mamy zatem objaw jakbyśmy wpuścili ciekawskiego 5-ciolatka do kabiny, który bez widocznego celu bawił się ustawieniami temperatury i czeka na naszą reakcję. Możemy temu zaradzić trzymając na postoju wciśnięty pedał sprzęgła, tylko dlaczego mamy to robić?. Można wyłączyć system start-stop (do czasu kolejnego odpalenia silnika) tylko trzeba się trochę naklikać, gdyż nie ma dostępnego przycisku. Funkcja wyłączenia jest dostępna w menu, do którego trzeba dotrzeć. Wróćmy do klimatyzacji. Działa cicho i sprawnie dając możliwość ustawienia żądanej temperatury innej dla kierowcy oraz pasażera. Pasażerowie w drugim rzędzie mają możliwość regulacji jej siły nawiewu, a dostarczana tam temperatura będzie

mieszanką tej ustawionej przez osoby siedzące z przodu.

Główne funkcje (m.in. nawigacja, multimedia, ustawienia samochodu) posiadają fizyczne przyciski umiejscowione pod 8” ekranem dotykowym. Poruszanie się wewnątrz wybranego menu odbywa się za pośrednictwem wirtualnych przycisków na ekranie. Jeżeli funkcji i jej działania nie jesteśmy pewni, przy każdej z nich znajduje się przycisk „i” który wyświetla informację za co jest odpowiedzialna. To dobre i przemyślane rozwiązanie.

Nawigacja bazuje na rozwiązaniu firmy TomTom, a jej funkcjonalność została rozbudowana o usługę TomTom Traffic. – *W wersji bezpłatnej (przez pierwsze trzy lata) pozwala ona na dostęp do prognozy pogody, ruchu na drodze w czasie rzeczywistym czy też wykazu stacji paliw* – opisuje ją Wojciech Bąk, doradca B2B w Auto Centrum Golemo. – *Jeżeli będziemy mieli mało paliwa pokaże również stacje na naszej drodze wraz z cenami paliw oraz czasem dojazdu do nich. Możemy poszerzyć zakres usługi (płatny 800 PLN za trzy lata) o strefy niebezpieczne. Wtedy dodatkowo otrzymamy dostęp do rozmieszczenia fotoradarów i sygnalizatorów świetlnych z radarami w całej Europie. Aktualizacje map są dożywotnio bezpłatne i można je pobrać i samodzielnie zaktualizować cztery razy do roku. Usługa przypisana jest do samochodu, nie użytkownika, dlatego przy jego sprzedaży nowy właściciel dalej będzie mógł z niej korzystać.*

Pod podłogą bagażnika znajdują się schowki oraz dwa dodatkowe fotele (5008 jest siedmiomiejscowa). Nie musimy się zastanawiać co zrobić z ich osłonami (podłogą bagażnika, która je zakrywa), gdyż wyposażone zostały w magnesy. Dzięki nim, po ich otwarciu, nie wrócą do swojego pierwotnego miejsca, a my spokojnie będziemy mogli umieścić wszystkie rzeczy w schowkach lub rozłożyć dodatkowe fotele.

Klapę bagażnika możemy otworzyć ruchem nogi pod zderzakiem. Rodzi to jednak pewnie niebezpieczeństwo. Należy uważać np. przeciskając się w małym i niskim garażu, aby nie zaczęła się otwierać. Wtedy, chcąc uniknąć uderzenia jej o sufit lub ścianę, możemy nacisnąć ją od góry, a przestanie się otwierać. Mamy na to jednak ok. 150 cm, później żaden nacisk nie powstrzyma jej przed otwarciem. Przydatną funkcją – szczególnie dla niskich osób – jest możliwość zaprogramowania wysokości jej otwierania.

Sercem testowanego modelu był dieslowski silnik o pojemności 2 litrów generujący 150 KM. Jego dynamika jest wystarczająca i zadowalająca, ale nawet jakby była większa nie korzystalibyście z niej, ponieważ zestrojenie zawieszenia nie zachęca do jazdy na krawędzi przyczepności. Zdecydowanie będziecie woleli lekko zwolnić i płynnie pokonać każdy zakręt. Skrzynia biegów działa sprawnie i płynnie. Nie musimy szamotać się z drążkiem, jak i szukać kolejnego biegu. Bez względu na prędkość do kabiny nie dociera nadmierny hałas. Spokojnie możemy rozmawiać bez podnoszenia głosu. Progresywny układ kierowniczy utwardzający się wraz ze wzrostem prędkości pozwala na właściwe czucie prowadzenia. Pewną ułomnością i niedostatkiem jest brak w ofercie wersji z napędem na wszystkie koła. Szkoda. Tak samo jak rozczarowało mnie wyposażenie modelu (a jest to najwyższa wersja dostępna z tym silnikiem) w zwykły, nie adaptacyjny, tempomat. Dostępny jest on za dopłatą (2850 PLN) w pakiecie Drive Assist.

Tylna kanapa to trzy niezależne fotele. Fotele, które można przesuwać do przodu i tyłu oraz regulować kąt pochylenia ich oparć.

Systemy wspomagające prowadzenie 5008 działają sprawnie, acz nieinwazyjnie. Bardziej na zasadzie „przepraszam, że przeszkadzam”. Nie wprowadzają nerwowości, a jedynie informują kierowcę o zadziałaniu. Nawet aktywny system utrzymania samochodu w pasie ruchu nie jest zbyt natarczywy. Niby próbuje skręcić kierownicę tak, abyśmy wrócili na właściwy tor, ale robi to bardziej z siłą yorkshire terriera niż dobermana.

Ze względu na gabaryty 5008 nie jest najłatwiejszym modelem w poruszaniu się po ciasnych uliczkach, jak również przy parkowaniu. Jednak i tutaj Peugeot starał się maksymalnie ułatwić pracę kierowcy. Jeżeli wrzucimy bieg wsteczny, lusterka zewnętrzne obniżą się tak, abyśmy widzieli również podłoże. Progresywny układ kierowniczy spowoduje, iż obrót kierownicą zapewni większy skręt kół niż wtedy, gdy o tą samą wartość obrócimy kierownicę przy dużej prędkości. Efektem jest bardzo dobra zwrotność. Całości dopełnia precyzyjnie działająca tylna kamera z czujnikami parkowania. Jeżeli te udogodnienia okażą się niewystarczające, możemy zaparkować za pomocą >>>>

>>>> systemu Park Assist (on skręca kierownicą i wydaje nam komunikaty czy chce jechać do przodu, czy do tyłu, a my wykonujemy jego polecenia). Parkowanie za jego pośrednictwem jest ciekawym doświadczeniem. O ile system nie ma problemu ze znalezieniem wolnego miejsca, o tyle ulokowanie w nim 5008 trwa i trwa. W naszym przypadku na miejsce przeznaczone na dwa pojazdy wjeżdżaliśmy dwa razy, ponieważ za pierwszym razem system za bardzo „przykleił" 5008 do zaparkowanego pojazdu. Dla osób niepotrafiących parkować będzie zbawieniem, ale pod warunkiem, że parkują na mało uczęszczanej drodze lub nie przeszkadza im trąbienie zniecierpliwionych kierowców, którym zablokowali drogę. Dla pozostałych ciekawostką na liście wyposażenia. Pomimo że system potrafi zaparkować tak poprzecznie, jak i równolegle, to nie zaparkuje jeżeli manewr wymaga wjechania na krawężnik.

Bazowa wersja testowanego modelu to wydatek 136 000 PLN. Nasz egzemplarz został doposażony m.in. o: pakiet City 2 (dopłata 3900 PLN), elektryczny (4400 PLN) oraz Safety Plus (3100 PLN). Dodano również bezdotykowe otwieranie klapy bagażnika (4000 PLN), bezprzewodowe ładowanie smartfona (400 PLN), otwierany panoramiczny dach (5000 PLN), Peugeot Connect Nav (4800 PLN) oraz reflektory przednie full LED (4500 PLN). Karoseria pokryta została białym perłowym lakierem Nacre (3500 PLN), a dach Black Diamond (1500 PLN). Tym samym testowy egzemplarz osiągnął wartość 171 100 PLN.

Peugeot 5008 to przemyślany i kompletny model nastawiony na komfort podróży, nawet bardziej pasażerów niż kierowcy. Gdyby od jutra miały być sprzedawane tylko autonomiczne samochody, chciałbym żeby były to 5008. Pasażer jest w nim wręcz rozpieszczany i może poczuć się jak klient klasy biznes w najdroższych liniach lotniczych. Jak ma ochotę, może założyć nogę na nogę, wyciągnąć gazetę o największych gabarytach jaka było dostępna w kiosku, a i tak nikt nie powinien narzekać, że zabrało mu się trochę przestrzeni. Tak, w takich warunkach powinno się podróżować. Z tej perspektywy potencjalne kłopoty ze znalezieniem miejsca parkingowego, czy też brak napędu na wszystkie koła staje się mało ważny. Przecież to autonomiczna jazda, więc niech martwi się tym wszystkim oprogramowanie „utkane" przez wszystko wiedzących i potrafiących przewidzieć programistów.

Zestrojenie zawieszenia nie zachęca do jazdy na krawędzi przyczepności. Zdecydowanie będziecie woleli lekko zwolnić i płynnie pokonać każdy zakręt.

Dziękuję firmie Auto Centrum Golemo z Krakowa – Autoryzowanemu Dealerowi Peugeot - za udostępnienie samochodu do testu.

ŁG SERWIS
ul. Myśliwska, 30-716 Kraków
(hala Budostal 8)
tel. 607 939 500
e-mail: info@autoserwis.co
www.autoserwis.co
ŁG AUTO SERWIS
Sprawdzenie wtryskiwaczy
(oferta tylko dla warsztatów)
kwota do zapłaty
39,00 zł/szt.
REKLAMY / OGŁOSZENIA

Witaj w ósmym wymiarze

Nowe Audi Q8

Muskularna bryła przestronnego SUV-a opisana dynamiczną linią coupé na nowo definiuje pojęcie komfortu.

Przełomowe rozwiązania techniczne wyznaczają nowy wymiar wsparcia kierowcy i zapewniają intuicyjną komunikację z samochodem.

Wyjątkowe połączenie potężnej mocy i zwinności to obietnica doskonałej kontroli nad pojazdem w każdym terenie i każdych warunkach.

Oto nowy wymiar tego, co znasz. Oto nowe Audi Q8.

Dealer Audi
Auto Special

Ul. Prof. Adama Różańskiego 28-30
Modlnica k.Krakowa
Tel. (12) 639 20 50, www.autospecial.audi.pl

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu łączonym: od 6,6 do 6,8 l/100 km, emisja CO_2: od 172 do 178 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.

To **NIE JEST** samochód do podróżowania!

Mazda MX-5 występuje obecnie już w czwartej odsłonie. Podobnie jak w poprzedniej generacji, Japończycy ponownie eksperymentują z twardym dachem – choć tym razem pomysł jest inny. Czy eksperyment się udał?

Mateusz Raczyński AutoCentrum.PL

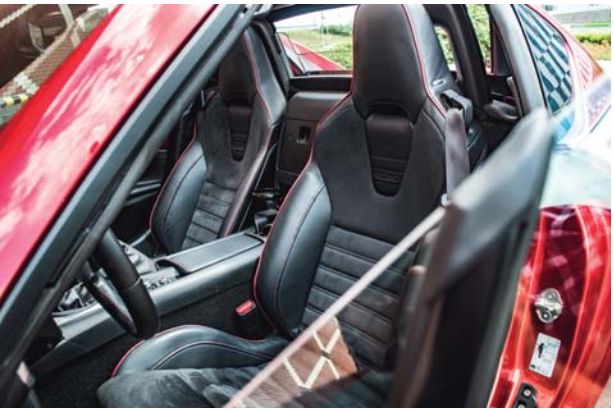
Mazda MX-5 to fenomen rynku motoryzacyjnego. Jest produkowana od 1989 roku i do dzisiaj nie zmieniono głównego założenia. MX-5 ma lekkie nadwozie cabrio, symboliczny bagażnik, miejsce dla dwóch osób i napęd na tylną oś. To kwintesencja roadstera. Ale czy RF to nadal roadster?
Sprawdziliśmy, jeżdżąc wersją z 2-litrowym silnikiem benzynowym o mocy 160 KM.

Targa po raz pierwszy

Nadwozia typu cabrio-coupe to kompromis pomiędzy wygodą składanego elektrycznie, twardego dachu, a wyższą masą samochodu. O ile w dużych kabrioletach takie rozwiązanie się przyjęło, jak na przykład w BMW Serii 4, tak w samochodzie, który z natury ma być lekki – nieszczególnie. Mazda MX-5 trzeciej generacji w wersji z twardym dachem nie była hitem sprzedaży – mimo że dach był zbudowany z poliwęglanu i ważył tylko 35 kg!
To dlatego, że przez wcześniejsze 17 lat produkcji klienci przyzwyczaili się do klasycznego wyglądu kabrioletu z miękkim dachem. Mazda nie próbuje więc już stworzyć jednego kabrioletu na dwa sposoby. Oferuje za to kabriolet i… targę.
Tak, targę, bo Mazda MX-5 RF ma składany jedynie środkowy fragment dachu. Działa to podobnie jak w Porsche 911 – podnosi się duża tylna pokrywa, pod nią chowa się panel dachu, pokrywa się zamyka. Cała operacja trwa 13 sekund i możemy ją wykonać podczas jazdy z prędkością do 10 km/h. W przeciwieństwie jednak do Porsche, w którym nadal mamy dookoła „akwarium", w RF znika też tylna szyba.
Zabieg z szybą uprościł działanie mechanizmu, ale są też skutki uboczne… Jazda bez dachu faktycznie przypomina jazdę kabrioletem!
Różnica między wersją RF a klasyczną – to jedyne 40 kg. Dach w pozycji złożonej nie zabiera przestrzeni bagażnika, a i w tej wersji bagażnik jest „sporo" większy. O całe 3 litry… Mieści 127 litrów.
Plusy i minusy obu wersji? Miękki dach wymaga pielęgnacji. Ktoś wyjątkowo złośliwy mógłby też go pociąć – i to nie jest, niestety, taki znowu rzadki widok. Składa się jednak krócej. RF jest bardziej odporne na warunki pogodowe, ale waży nieco więcej.

We wnętrzu minimalizm

Wnętrze MX-5 jest minimalistyczne – przyjemnie minimalistyczne. Zgodnie z założeniami, samochód mieści dwie osoby przeciętnego wzrostu. MX-5 zaprojektowano jednak w Japonii, gdzie średnie wzrostu są nieco niższe. Czy 186 cm wzrostu to za dużo, by jazda była komfortowa?
Przez jakiś czas myślałem, że tak. Kolana zawadzały mi albo o kierownicę, albo o deskę rozdzielczą. Włosy dotykały podsufitki. Ciężko mówić o tej kultowej przyjemności z jazdy MX-5, kiedy nie możesz w niej dobrze usiąść.
Na szczęście takie problemy są przejściowe. Fotel da się odsunąć, oparcie ustawić bardziej pionowo i nagle okazuje się, że mamy i miejsce na nogi, i na głowę. Być może Mazda celowo pomyślała, by tylną część dachu nieco podnieść, tworząc więcej miejsca akurat dla wyższych osób. Zimą mogłoby być jednak już trochę trudniej.
Surowe wnętrze pozwala poznać charakter auta. Długa maska zabiera sporą część nadwozia – co przekłada się na ogólnie pojętą ciasnotę. Niech dowodem na to będzie umiejscowienie uchwytów na napoje. Znajdują się w okolicy łokcia, jeśli oprzemy się o podłokietnik.



Wystają – i przez to często przy wsiadaniu w nie uderzamy. Dokładnie w nerw… – boli.
Wnętrze nie jest zbyt funkcjonalne. Nie ma schowka przed pasażerem. Do dyspozycji jest mały schowek w podłokietniku – mieści smartfona albo portfel. Największy schowek znajduje się między pasażerami, na tylnej przegrodzie kabiny. Jest zamykany na kluczyk, ale nie liczyłbym, że zmieści się tam jakiś szczególnie duży przedmiot.
Mimo nowych technologii na pokładzie, da się wyczuć ducha starej, dobrej, japońskiej motoryzacji. I o to chodzi!

Mazda nadal w formie

Pod maską z ładnymi przetłoczeniami może znaleźć się jeden z dwóch wolnossących silników benzynowych – 1.6 o mocy 131 KM i 2.0 o mocy 160 KM. Testowaną wersję napędzał ten większy, z maksymalnym momentem obrotowym wynoszącym 210 Nm przy 4000 obr./min.
W „MX-piątkach" zawsze oglądano się za tymi mocniejszymi silnikami, ale… wiele osób uważa, że w tej generacji lepsze jest 1.6. Nie dlatego, że 2.0 jest wolniejsze. Osiąga 100 km/h w 7,4 sekundy, chętnie się rozpędza i dobrze brzmi powyżej 3500 obr./min. Słabsza wersja chętniej jednak wkręca się na obroty – i możemy częściej wykorzystywać pełny ich zakres. Choć jedziemy wolniej, frajda z jazdy może być większa.
Do czego służy Mazda MX-5? Niekoniecznie do podróżowania. Przede wszystkim służy do „przejażdżek". Na krętych, górskich drogach pokazuje swoją zwinność – i to w takich sytuacjach przypomina, za co tak wiele osób pokochało ten samochód.
MX-5 jest żywa. Czasem delikatnie zarzuci tyłem na wyjściu z zakrętu, by jeszcze bardziej wciągnąć kierowcę. Manualna skrzynia biegów z krótką dźwignią pracuje niemal idealnie – z oporem i dokładnie. Dla chętnych jest też oczywiście automat, ale przed tym wyborem radziłbym przejechać się obydwiema wersjami. Ręczna zmiana biegów naprawdę wciąga.
Układ kierowniczy pozwala na precyzyjne prowadzenie i szybkie kontrowanie ewentualnych poślizgów. Jest naprawdę dobry.
Czy więc ten samochód może mieć jakieś wady? Oczywiście. Jazda bez dachu jest przyjemna do jakichś 80 km/h – później zawirowania powietrza są już zbyt duże, a hałas zbyt głośny. W samochodzie siedzimy też bardzo nisko – w nocy prawie wszystkie auta jadące z przeciwka nas oślepiają. Ich reflektory celują dokładnie w nasze oczy.
Ale jest też jeszcze jeden, duży plus. Zużycie paliwa. Choć mamy tu 2-litrowy silnik, zadowala się on naprawdę niskim zapotrzebowaniem na paliwo. Niech jego rekomendacją będzie wynik z dość dynamicznej jazdy po mieście – 7,5 l/100 km. Ciężko tu przekroczyć więcej niż 8,5 l/100 km w mieście. W trasie osiągnięcie 5,5 l/100 km nie jest żadnym wyzwaniem.

Czy ta zabawa jest droga?

Ceny Mazdy MX-5 z miękkim dachem zaczyniają się od 89 900 zł. Najtańsza wersja RF kosztuje 100 900 zł – z mniejszym silnikiem. Za RF 160 KM trzeba zapłacić 107 900 zł. Testowany egzemplarz kosztuje 124 900 zł – to najwyższa wersja wyposażenia. A jednak to właśnie taka wersja sprzedaje się w Polsce najlepiej.

Charakter zachowany

Mazda MX-5 wymaga wielu wyrzeczeń. Jest do bólu niepraktyczna i wcale nie tak szybka jak hot hatche segmentu B. A jednak nadal można na nią „zachorować" – i w tej gorączce ją kupić. A później jeździć nią przez wiele lat!
To dlatego, że już od 30 lat idzie swoją drogą. Czy kupicie w Europie podobny samochód? Raczej nie. Lekkie, małe nadwozie, wiatr we włosach i napęd na tylną oś to gwarancja dobrej zabawy – i taką zabawę, w takiej cenie da nam tylko MX-5. W Polsce RF wydaje się być jednak odrobinę bardziej rozsądna – i nie traci przy tym ani grama charakteru. A może i go zyskuje?

Włoskie **ESPRESSO**

Alfa Romeo przyzwyczaiła nas do budowania samochodów z kartonu, którego elementy połączone są magią. Na ogół karton również jest tak cienki, że w słownikach zdefiniowano na nowo słowo transparentny. Coś, co jednak w większości przypadków na ogół wychodziło Alfie to stylizacja. Kiedy debiutowała 156 dogorywał Passat B4. Zaraz oczywiście wszedł B5, ale nie był stylistycznym majstersztykiem. Chyba że żyjecie w głęboko zaszytej podlaskiej wsi. W 2005 roku włoski producent zaprezentował 159, które było równie piękne jak supermodelka. Tymczasem Ford nadal uparcie produkował jeden z najnudniejszych samochodów w historii, Mondeo Mk3. I w końcu 166, jedna z najpiękniejszych limuzyn wszech czasów. Kropka.

Tekst: **Wojciech Dorosz** (99octanow.pl), Zdjęcia: FCA N.V.

Oczywiście Alfa nigdy nie przywiązywała szczególnej uwagi do jakości. Ani bezpieczeństwa. Ani nowinek technicznych. Poza dieslem z common railem.

Wiem, że posiadanie Alfy albo chęć zakupu samochodu ze Scudetto jest jak zaburzenie psychiczne. Jednak pozwólcie mi wyjaśnić. Bycie hondziarzem jest jak jedzenie zupy w eleganckiej restauracji używając do tego słomki. Fan VW nie zje niczego poza ociekającą tłuszczem kiełbasą nabitą na plastikowy widelec. Z kolei właściciel Ferrari dopóki nie dostanie tego na karbonowym talerzu. A Amerykanin póki w okolicy nie będzie ropy ani kilku komunistów. Ewentualnie bomb jądrowych i małego grubego Koreańczyka ze śmieszną fryzurą.

Na ich tle Alfa Romeo to najmniejszy odchył. Tak, musisz być nieco zwariowany, by ją mieć albo nawet myśleć o kupnie. Sęk w tym, że robiąc to jesteś nieszkodliwy dla społeczeństwa. W trakcie rodzinnych spotkań tylko was wyśmieją, ale nie pobiją tak jak tych, co mają inne poglądy polityczne. Musicie być tylko przygotowani na pojawienie się jegomościa w kapeluszu, który w pewnym momencie powie: „Tak, na to wygląda. Odbiło ci, zbzikowałaś, dostałaś fioła. Ale coś ci powiem w sekrecie. Tylko wariaci są coś warci". A właśnie takim trzeba być, by mieć Alfę Romeo. Jednak czym byłby świat bez odrobiny szaleństwa.

Jak mawia Jeremy Clarkson, żeby Alfa Romeo była naprawdę Alfą Romeo, z samochodem musi być coś nie tak. I w tym miejscu pojawia się problem. Dość poważny. Nazywa się Stelvio i wszystko jest z nim w porządku.

Stylistycznie to bez wątpienia Alfa. W swoim segmencie jest najlepiej wyglądającym samochodem. Co stawia konkurentów w wyjątkowo niekorzystnym świetle, bowiem Stelvio dla mnie nie jest stylistycznym diamentem. Stworzenie suva przez włoskiego producenta przypomina mi pierwsze Cayenne, kiedy Porsche starało się upodobnić go do 911.

Poszczególne elementy są stylistycznym majstersztykiem. Jeśli skupić się tylko na poszczególnych fragmentach karoserii zapominając o całości to jeden z najbardziej wysmakowanych samochodów. W przypadku całości jest gorzej. Stelvio ma wielkie połacie blachy i małe okna, przypominając 300C, ale w końcu to samochody z jednego koncernu. Do tego czarne plastiki i 20-calowe felgi, które wydają się za małe. W przeciwieństwie do profilu opon. W modnym ostatnio kolorze białym wygląda skromnie, żeby nie powiedzieć biednie.

A potem skupiacie się na przodzie. W Alfie robili wszystko, żeby Stelvio przypominało Giulię przeszczepiając do niego charakterystyczne elementy. Co jest trudne jak nadawanie właściwości aerodynamicznych bolidu Le Mans pralce. Linia boczna to w zasadzie Macan, a tył, no cóż, gdyby ktoś w nocy podmienił znaczek na Kia nikt prawdopodobnie by się nie zorientował.

Jednak w Stelvio można się zakochać. Na tle bardziej zachowawczych samochodów w różnych rozmiarach jest powiewem świeżości. Niestety dla mnie, a z pewnością nie jestem odosobniony w tej tezie, nie ma się ochoty powiesić plakatu z jego wizerunkiem na ścianie.

Jeśli chodzi o projekt deski rozdzielczej, to Włosi się nie wysilili - kiedy koledzy odpowiedzialni za Giulię się odwrócili po prostu podprowadzili ich szkice. Z pewnością proste linie mogą się podobać. Wyposażeniem nie odbiega od średniej w klasie, ale również niczym szczególnym się nie wyróżnia. Pod względem gadżetów sprawia wrażenie dwu-trzy letniego. Ekran nawigacji jest mały, wskaźniki konwencjonalne, a system multimedialny wolny i mało przejrzysty.

Podobnie Stelvio wypada pod względem jakości. Co prawda nie ma wpadek, ale jest nieco gorzej niż u niemieckiej konkurencji. Zdarzają się tańsze materiały o gorszej jakości, a gdzieniegdzie coś poskrzypuje.

Poza tym nie jestem przekonany do drewna. Jest ładne, ale bardzie pasuje do Volvo niż do Alfy, która w pewnym sensie ma być sportowa. Od tego wizerunku również odcinają się fotele, które co prawda są wygodne, ale trzymają na boki gorzej niż kręgosłup moralny posła Piętę.

Na szczęście jest lepiej pod względem ilości miejsca w kabinie. Co prawda jest mniej przestrzeni niż w Audi Q5, ale z powodzeniem wystarczy dla czterech pasażerów. Podobnie z bagażnikiem, nie jest przepastny, ale powinien być w sam raz, o ile nie mylicie wyjazdu na wakacje z przeprowadzką.

Alfa nie daje dużej możliwości wyboru jeśli chodzi o silniki. Są diesle, wersja Quadrifoglio i turbodoładowane benzyny o pojemności dwóch litrów. Aczkolwiek to w zupełności wystarczy. 280-konny wariant jest niemal niezauważalnie wolniejszy niż podstawowy Cayman, sprawnie napędzając ważące tysiąc sześćset kilogramów Stelvio. Silnik jest aktywny w każdym zakresie obrotów, jednak nie brzmi zbyt rasowo. Poza tym jeżdżąc szybko, aczkolwiek bez szaleństw, spala o pięćdziesiąt procent więcej paliwa niż obiecuje producent.

Więcej ikry ma automatyczna skrzynia biegów firmy ZF. Posłusznie i błyskawicznie zmienia wszystkie osiem przełożeń, nie gubiąc się nawet przy hamowaniu, szybkich redukcjach i dynamicznych przyspieszeniach. Nie wszystkim spodoba się jednak styl jej działania, nieco brutalny. Przywodzi na myśl bardziej Lamborghini niż Rolls-Royce'a.

Stelvio w porównaniu z konkurentami jest lżejsze od stu pięćdziesięciu do nawet trzystu kilogramów. Dla pewności sprawdziłem, czy Alfa nie zaoszczędziła na blachach montując niemal transparentne, które zostały pokryte tylko cieniutką warstewką lakieru. „Niedowaga" jest zasługą lekkich elementów nadwozia wykonanych z aluminium i podwozia zrobionych z włókna węglowego.

Podobnie jak deskę rozdzielczą, inżynierowie odpowiedzialni za układ jezdny i całe podwozie, „pożyczyli" płytę podłogową z Giulii. Co prawda siedzi się wyżej aż o dziewiętnaście centymetrów, ale wszystko inne wydaje się kropka w kropkę z bratniego sedana. Jakby tego było mało udało się osiągnąć idealny rozkład mas, a napęd na cztery koła Q4 w warunkach normalnej przyczepności preferuje tylną oś przesyłając na nią całą generowaną przez silnik moc. Naturalnie, w momencie poślizgu załącza się również napęd na przód, ale dzięki takiej charakterystyce ma się wrażenie, że Stelvio jest wypychane z zakrętu, a nie wyciągane.

Zawieszenie nie najgorzej radzi sobie z dziurami i miejskimi nierównościami, ale zdecydowanie lepiej sprawdza się na krętych drogach. Nie przeszkadza nawet fakt, że ma większy prześwit niż Giulia, w zasadzie nie zachowując się diametralnie od niej inaczej. Wielbicielom komfortu i wygody nie spodoba się sztywne zawieszenie, które rzadko wybacza studzienki i tory tramwajowe.

Przysłowiową kropką nad „i" jest układ kierowniczy, dokładny i radykalny w przesyłaniu poleceń do kół. Kierownica praktycznie nie posiada luźnego centralnego położenia, którego ruchy nie przekładają się na żadną reakcję przedniej osi. Trzymanie kierownicy i kichanie nie wydaje się dobrym pomysłem, ponieważ można znaleźć się na pasie obok.

Wszystkie te elementy razem przekładają się na wrażenia z jazdy. Stelvio jeździ się lekko i przyjemnie. To samochód stworzony dla kierowcy, a nie modna bulwarówka, która przyprawi was o objawy choroby morskiej. Nie wszystkim przypadnie jednak do gustu fakt, że przez cały czas będą czuli, że prowadzą. Dzisiejsze samochody coraz częściej osiągają poziomy, w których zupełnie nie absorbują. Obecnie podróż jest tylko czasem, w którym systemy bezpieczeństwa robią wszystko za nas, a my zasiadamy na tronie otoczeni luksusem i miękkim poduszkami. Zniknęła gdzieś radość z jazdy, pokonywania kilometrów, żądza przygody. Stelvio to wszystko przywraca. Nie jest idealne. Hamulce mogłyby dawać lepsze wyczucie i jestem przekonany, że powinno wyglądać lepiej, bardziej zjawiskowo i wyjątkowo. Pomijając to jest świetnym samochodem, nie tylko jak na suva, ale w ogóle.

Przy tym nie jest szczególnie drogie. Owszem, Alfa nie jest tania, ale kosztuje tylko nieco więcej niż najdroższy Tiguan, a po dodaniu kilku opcji jest znacznie tańsza niż podstawowy Touareg. Konkurencja także życzy sobie dużo więcej, szczególnie jeśli uwzględnić moc silnika.

Kierownica praktycznie nie posiada luźnego centralnego położenia. Trzymanie kierownicy i kichanie nie wydaje się dobrym pomysłem, ponieważ można znaleźć się na pasie obok.

A obecnie zakup Alfy nie jest obarczony specjalnym ryzykiem. W epoce globalizacji każdy z producentów ogłasza akcje serwisowe. A przez cały czas testu ze Stelvio nic nie odpadło, komputer się nie zaciął, a silnik nie eksplodował. I jestem przekonany, że przez większość czasu tak będzie. Zatem jeśli zależy wam na naprawdę sportowym suvie wybierzcie Alfę. W innym przypadku Mercedesa GLC, jest droższy, lepiej wykonany, ale bardziej uniwersalny.

Nadal tylko nie rozumiem jednego, Stelvio pokazuje, że suvy mogą być fajne. Jednak dlaczego nie wybrać po prostu Giulii, która po prostu jest świetna.

Wygodny, komfortowy i ... BENZYNOWY

Model NX to przedstawiciel Lexusa w klasie średniej, a dokładnie ujmując – luksusowych crossoverów. Zaprezentowany w roku 2014 w Pekinie szybko okazał się strzałem w dziesiątkę. Zaledwie rok później stał się najlepiej sprzedającym się modelem marki w Europie. Dlatego też postanowiłem się bliżej przyjrzeć temu modelowi. W moje ręce wpadła rzadsza, ale bardzo ciekawa odmiana benzynowa.

Artur Ławnik

Stylistycznie nie da się Lexusa pomylić z autem żadnej innej marki. Potężna atrapa silnika w kształcie klepsydry oraz diodowe światła do jazdy dziennej w postaci leżącej litery „L" nie pozwolą się pomylić nikomu. Typowy dwubryłowy crossover o ładnie zaakcentowanej linii nadwozia wyposażono w tylnej części w mocno zarysowane lampy, również o kształcie leżącej litery „L". Białe nadwozie i 18-calowe, 5-ramienne felgi aluminiowe dopełniają nowoczesny i dynamiczny wizerunek auta.

Zajrzyjmy teraz do środka. Jak to w Lexusach zazwyczaj bywa, panuje tu wszechobecny luksus. Wnętrze wita nas czerwoną, skórzaną tapicerką oraz wstawkami z prawdziwego drewna bambusowego. Plastiki są bardzo dobrej jakości i rewelacyjnie spasowane. Zawsze podziwiałem i będę podziwiać inżynierów Lexusa za bardzo dobre wygłuszenie wnętrza. W tym aucie jesteśmy w stanie usłyszeć latającą w kabinie muchę nawet podczas jazdy. No chyba że właśnie delektujemy się muzyką płynącą z systemu audio sygnowanego przez firmę Mark Levinson.

Deska rozdzielcza jest uporządkowana i prawie intuicyjna. Prawie, ponieważ nie mogę się już od dawna przyzwyczaić do systemu sterowania głównymi funkcjami auta za pomocą specyficznego touchpada. Trochę dziwi też obecność tylko jednego gniazda 12V w całej kabinie pasażerskiej. Zdecydowanie za mało jak na auto o charakterze rodzinnym. Do pozostałych elementów deski rozdzielczej nie mam większych zastrzeżeń. W szczególności na pochwałę zasługują zegary. Lexus nie poszedł za modą i nie wprowadził tu modnych ostatnio tabletów wyświetlających podstawowe parametry auta. Zastosował za to przepiękne, analogowe wskaźniki, które niezależnie od nasłonecznienia są zawsze czytelne i przejrzyste.

Fotele zapewniają bardzo dobry komfort, choć mogły

Zawsze podziwiałem i będę podziwiać inżynierów Lexusa za bardzo dobre wygłuszenie wnętrza. W tym aucie jesteśmy w stanie usłyszeć latającą w kabinie muchę nawet podczas jazdy.

by zaoferować trochę lepsze trzymanie boczne. Miejsca zarówno z przodu, jak i z tyłu, jest w zupełności wystarczająco, aby pomieścić piątkę pasażerów i ich bagaże (475 litrów).

Kierowca do wyboru ma dwie odmiany silnikowe. Dwulitrową turbodoładowaną benzynę o mocy 238 KM (dziś prezentowaną) oraz hybrydową o mocy 197 KM. W przypadku odmiany benzynowej pod maską znajduje się jednostka spalinowa o pojemności dwóch litrów połączona z rewelacyjnie sprawującą się automatyczną skrzynią biegów o sześciu przełożeniach.

Zawieszenie zestrojono dwojako. Albo jest miękko i komfortowo, albo jest sztywno, choć również z nutką komfortu. Tryby te można wybrać za pomocą pokrętła przy lewarku automatycznej skrzyni biegów. Najważniejszą kwestią odnośnie silnika w samochodzie hybrydowym jest poziom zużycia paliwa oraz emisji dwutlenku węgla do środowiska. Podczas tygodniowych jazd Lexus NX300 średnio zużywał około 9 litrów benzyny na każde 100 kilometrów, wydzielając do środowiska około 183 g/km CO_2 (przy realnym spalaniu jakie osiągnąłem). Oba wyniki trzeba zaliczyć do bardzo dobrych i godnych pochwalenia.

Podsumowując, benzynowy NX300 w specyfikacji F-Sport do najtańszych nie należy, ale za luksus zawsze i wszędzie się dużo płaciło. Cena prezentowanego egzemplarza to ponad 280 tysięcy złotych. Czy warto? Jeśli ktoś potrzebuje tego typu auto i do tego w tak bogatym i prestiżowym wyposażeniu, to samochód jest dla niego idealny.

Zdjęcia wykonane aparatem Panasonic Polska model Lumix LX100.

Gdyby Audi **produkowało** PROMY KOSMICZNE, pewnie JUŻ TERAZ odbywalibyśmy **loty załogowe na Marsa**

Jedni pokochali obecne rozwiązania technologiczne i chcą ich jeszcze więcej. Inni uważają, że jest ich już za dużo. Audi jest sprzymierzeńcem tych pierwszych. W Q8 znajduje się około 160 czujników monitorujących pracę samochodu i kierowcy - dealerzy dostali zakaz używania podkładek pod tablicę rejestracyjną z przodu, gdyż może ona zakłócić działanie niektórych z nich.

Robert Lorenc

Drzwi posiadają jeden smaczek stylistyczny (szyby w nich nie mają ramek) oraz praktyczny (ich dół zakrywa próg, chroniąc przed jego zabrudzeniem). Po ich otwarciu Q8 wita i zaprasza nas do wnętrza przesuwając fotel i kierownicę tak, aby maksymalnie ułatwić nam wsiadanie. Wnętrze praktycznie zostało pozbawione fizycznych przycisków. W zasadzie pozostały dwa: do uruchomienia (i zgaszenia) silnika oraz regulujący głośność. Audi nie poskąpiło za to ekranów, mamy ich aż trzy. Pierwszy przed kierowcą i dwa na konsoli środkowej. Dolny to w zasadzie panel kontrolny, a górny umożliwia dostęp i wyświetla wskazania m.in.: nawigacji, czy multimediów. Oba dotykowe, jednak nie tak, jak przyzwyczailiśmy się w smartfonach. Wirtualne przyciski udają te fizyczne i musimy je faktycznie nacisnąć (a nie dotknąć) żeby wywołać żądaną funkcję. Kierowcę od pasażera odgradza wysoki i bardzo szeroki tunel środkowy z bardzo płytkim schowkiem w podłokietniku. Ciekawe co Audi pod nim ukryło, że pozostało tak mało miejsca do wykorzystania przez kierowcę?

Q8 ukierunkowane jest na kierowcę i to nie tylko jednego. Pozwala kilku osobom na korzystanie z niego bez każdorazowej konieczności ustawiania wszystkich elementów zapewniających komfort i bezpieczeństwo prowadzenia. - *Q8 pozwala na ustawienie aż 8 profili użytkowników personalizując*

dokładnie model pod każdego z nich. Możemy ustawić fotel, kierownicę, lusterka, ulubioną stację radiową, temperaturę, podgrzewanie foteli, charakterystykę zawieszenia pneumatycznego, drive selectu czy też parametry działania systemów asystujących kierowcy. Aby aktywować swój profil wystarczy po wejściu do Q8 tylko kliknąć na niego. Dodatkowym profilem jest profil „gościa" przydatny chociażby przy wizycie w serwisie. Nie zmienia on niczego w zapisanych ustawieniach, a pozwala na obsługę samochodu – wyjaśnia Tomasz Piasecki z salonu Audi Auto Special.

Q8 nie jest „kieszonkowym" samochodem, jednak pomimo swoich gabarytów nie musimy mieć dwóch metrów wzrostu żeby go użytkować. Nawet niższe osoby sprawnie zajmą miejsce w kabinie, a chcąc zamknąć klapę bagażnika nie będą musiały podskakiwać (ma programowaną wysokość otwarcia). Zapinamy pasy i jedziemy (po ruszeniu pasy delikatnie dociągają się, aby lepiej przylegać do naszego ciała). Do napędu wykorzystano sprawdzoną już 3-litrową jednostkę Diesla w układzie V6, która generuje 286 KM. Nie tylko brzmi ładnie, ale pozwala na dynamiczną i bezstresową jazdę. Nie jest to model z aspiracjami sportowymi, ale lepiej od czasu do czasu zerknąć na prędkościomierz, bo ani nie będziemy czuć, ani słyszeć, że nasza prędkość niekoniecznie jest w granicach dozwolonej na odcinku drogi którą przejeżdżamy. Z silnikiem współpracuje dobrze znana automatyczna skrzynia Tiptronic. W Q8 dodatkowo nie musimy pamiętać, żeby przed wyłączeniem silnika przełączyć ją na „parking". Zrobi to za nas, bez względu na to czy jechaliśmy do przodu czy cofaliśmy. Aby ręcznie go włączyć, służy do tego przycisk na lewarku zmiany biegów. Całości dopełnia napęd Quattro (napędzane są wszystkie koła) z centralnym mechanizmem samoblokującym, standardowo przenoszącym moc w stosunku 60% na tylną oś i 40% na przednią. W sytuacjach zagrażających utracie przyczepności moc rozdzielana jest automatycznie na te koła, które najbardziej jej wymagają. Działa doskonale, nie wymuszając nawet najmniejszej potrzeby korekty przez kierowcę.

Q8 jest zwrotniejsze niż wynikałoby to z jego gabarytów dzięki zastosowaniu wszystkich kół skrętnych.

Zawieszenie pneumatyczne (znane chociażby z modelu Q5) w Q8 zyskało jeszcze większy zakres regulacji. Spisuje się bardzo dobrze, precyzyjnie odgadując charakterystykę naszej jazdy oraz podłoże po którym się poruszamy. Jeżeli tylko wjedziemy na nieutwardzoną drogę, tak zmieni jego parametry, żebyśmy nie odczuwali jej nierówności.

Q8 jest zwrotniejsze niż wynikałoby to z jego gabarytów dzięki zastosowaniu wszystkich kół skrętnych (przy niskich prędkościach koła tylnej osi automatycznie skręcają się w kierunku przeciwnym do skrętu kół przednich, a przy wysokich w tym samym). Pozwala to nie tylko sprawniej zaparkować, ale również przyczynia się do jeszcze większej pewności w prowadzeniu modelu.

Tempomat adaptacyjny (działa w zakresie od 0 do 250 km/h) połączony jest z asystentem jazdy w korku. Pozwala on na poruszanie się z ustawioną przez nas prędkością, a jeżeli jest ona większa niż >>>>

>>>> poprzedzającego nas pojazdu, wtedy z taką samą jak on. Jeżeli on przyhamuje Q8 również to zrobi, jeżeli się zatrzyma my również. Jeżeli postój będzie trwał dłużej niż 3 sekundy wystarczy delikatnie nacisnąć pedał przyspieszenia lub manetkę tempomatu, aby dalej kontynuować przerwaną podróż. System wykrywa również przeszkody i omija je. Działa sprawnie i nie wprowadza żadnej nerwowości w kabinie.

Asystentowi utrzymania samochodu w pasie jezdni (działa powyżej 65 km/h) nie przeszkadza brak namalowanych linii. Przykładowo jeżeli nie będzie linii osi jezdni, będzie sczytywał tą po prawej stronie zapobiegając równocześnie przed zjechaniem Q8 z jezdni. To miłe ułatwienie.

Korzystając z systemu utrzymania samochodu w pasie ruchu oraz aktywnego tempomatu możemy – trzymając rękę na kierownicy – zaznać jazdy na wzór jazdy autonomicznej. Jak ona wypada? Średnio. Co prawda Q8 sprawnie utrzymywało się za poprzedzającym pojazdem i ani razu nie zjechało z pasa ruchu, ale poruszało się od linii do linii, jakby się od nich odbijało. I nie ważne czy aktualnie pokonywaliśmy zakręt czy jechaliśmy na wprost. Kierowcy samochodów poruszających się za nami pewnie myśleli, że mamy parę promili. Sam bym tak pomyślał. Gdyby pojawił się patrol policji, uznaliby nas za zagrożenie i zatrzymali do kontroli. Taką jazdę – póki co – bardziej należy traktować jak ciekawostkę, aniżeli faktyczną możliwość poruszania się po drogach.

Jeżeli prowadząc np. zasłabniemy, Q8 zauważy to i po 3 sekundach braku naszej reakcji (np. przestajemy trzymać kierownicę, nie operujemy pedałem gazu lub hamulca) Audi zacznie dawać sygnały dźwiękowe. Przy dalszym braku naszej reakcji, trzy razy ostro przyhamuje, aby zwrócić naszą uwagę. Jeżeli nadal nie będziemy reagować włączy światła awaryjne i zatrzyma samochód. Niestety zrobi to na pasie, którym właśnie się poruszaliśmy, ale to i tak zdecydowanie lepsze niż spotkanie z drzewem lub barierką z prędkością, z którą wcześniej się poruszaliśmy. To jeden z tych systemów, którego działania nigdy nie chciałbym sprawdzić w praktyce.

Pewien niepokój kierującego może sprawić drżący od czasu do czasu pedał gazu przy jednostajnej jeździe. – *Jest to działanie asystenta efektywności. Jeżeli samochód odczyta z danych nawigacji, że np. za chwilę będzie rondo albo droga w którą będziemy skręcali (zgodnie z ustawieniami trasy na nawigacji), wtedy pojawia się drżenie pedału z równoczesną informacją na wyświetlaczu z zaleceniem dodania lub odjęcia gazu. Q8 sugeruje zachowanie najbardziej efektywne dla naszej jazdy, które pozwoli na zaoszczędzenie paliwa* – tłumaczy Tomasz Piasecki z salonu Audi Auto Special.

System minimalizowania skutków wypadków w Q8 największy nacisk kładzie na najechanie na tył naszego pojazdu. Jeżeli stoimy w korku i tylne radary wykryją pojazd zbliżający się do nas z prędkością uniemożliwiającą jego wyhamowanie przed nami, wtedy samochód przygotowuje się na kolizję. Dociągają się pasy, zamykają się szyby, zaciągnięte zostaną hamulce, aby zminimalizować skutki uderzenia. Na szczęście nie musieliśmy sprawdzać skuteczności jego działania.

Przy takiej ilości czujników i elektroniki zaskoczeniem jest brak systemu monitorującego martwe pole. Oczywiście jest dostępny, po prostu nie było go w testowanym egzemplarzu.

Zapoznając się z zakresem i działaniem wszystkich systemów dostępnych w Q8 można dojść do wniosku, że nasze umiejętności kierowania nic już nie znaczą. Ba, nawet już są do niczego niepotrzebne, a prawo jazdy powinno być wydawane w takiej samej formule jak dowód osobisty. To mylne przeświadczenie. Systemy mają nam tylko pomóc w skrajnych sytuacjach i minimalizować negatywne skutki ich wystąpienia, a nie zastąpić nas i obowiązku przewidywania za kierownicą.

Bezpieczeństwo prowadzenia jest ważne, ale równie istotny jest klimat w kabinie. O ten zadba bardzo dobrze grający Bang & Olufsen Sound System z dźwiękiem 3D. Jak głośno chcemy słuchać ulubionej muzyki zależy tylko od nas, a nie od tapicerki. Nie usłyszymy charczenia z kolumn, jak również jęków wydawanych przez spinki mocujące tapicerkę. Do właściwego klimatu przyczyni się również sprawnie działająca czterodrożna klimatyzacja. Przekonałem się o tym wyłączając na chwilę silnik (temperatura na zewnątrz dochodziła do 38 stopni Celsjusza). Chwilę później temperatura zaczęła odczuwalnie rosnąć, aby tuż po włączeniu silnika z jeszcze większą prędkością dojść do ustawionej. I nie dzieje się to przy kakofonii dźwięków jakbyśmy włączyli odkurzacz. Głośność działania klimatyzacji jest praktycznie taka sama bez względu na szybkość jej pracy. Podróżujący na tylnej kanapie mają możliwość samodzielnie (każdy z osobna) dobrać odpowiednią dla siebie temperaturę, jak również prędkość nawiewu (lub pozostawić ją automatyce).

Cennik Q8 zaczyna się od 369 000 PLN, a testowany egzemplarz został wyceniony na 525 000 PLN. To drożej niż konkurencyjny Mercedes GLE Coupe oraz BMW X6. Czy zatem Audi postanowiło „zabić" ceną Q8? Nie wydaje mi się. W tym segmencie samochodów cena nie jest jedynym (a raczej marginalnym) czynnikiem mającym wpływ na decyzję zakupową. Tutaj liczy się zdecydowanie więcej, a na tej płaszczyźnie Audi ma swoje niezaprzeczalne atuty.

Jak głośno chcemy słuchać ulubionej muzyki zależy tylko od nas, a nie od tapicerki. Nie usłyszymy charczenia z kolumn, jak również jęków wydawanych przez spinki mocujące tapicerkę.

Obojętne czy jesteś zwolennikiem czy przeciwnikiem obecnie stosowanych technologii w autach, Q8 ma w sobie coś niewytłumaczalnego. Nawet jeżeli tuż po wejściu czujesz się zagubiony jakbyś siedział w statku kosmicznym, to twoje nastawienie zmienia się z każdą minutą i przejechanym kilometrem. Nie wiem dlaczego tak się dzieje, ale się dzieje. Mam wrażenie, że nawet zdeklarowany pesymista z negatywnym nastawieniem (jakby pesymista mógł mieć pozytywne) i mottem życia: „to się nie uda", obcując z Q8 dostatecznie długo stwierdziłby, że nie tylko „szklanka do połowy jest pełna", ale że „zaczęło się z niej przelewać". Czas przewidziany na test minął szybko, nawet za szybko, ale ... nawet cieszyłem się z tego faktu. Nie mogę pozbyć się wrażenia, że jeszcze dłuższe obcowanie z Q8 mogłoby się skończyć tym, że nie bacząc na konsekwencję, skonfigurowałbym Q8 pod siebie i udał się do kasy. Taki właśnie jest ten model.

Dziękuję firmie Auto Special z Krakowa – Autoryzowanemu Dealerowi Audi - za udostępnienie samochodu do testu.

ZDERZENIE pojazdu ze zwierzęciem

zdjęcie: Marek Mucha /Unsplash

Drogi są pełne niespodzianek, dlatego kierowcy zawsze muszą zachować czujność. Co jednak w przypadku, gdy pod nasze koła wbiegnie oszołomione hodowlane lub dzikie zwierzę? Czy jest możliwe uzyskanie odszkodowania za uszkodzenie pojazdu? Kto za to płaci? Czy jesteśmy zobowiązani udzielić pomocy rannemu zwierzęciu?

Kazus przygotowany przez Zespół Prawny Availo Sp. z o.o., operatora programu prawnicy.Trynid.pl

Kwestia odpowiedzialności i możliwość uzyskania odszkodowania związanego z naprawą pojazdu w sytuacji, kiedy dojdzie do zderzenia ze zwierzęciem zależy od okoliczności, w których do zdarzenia doszło. Jeżeli do uszkodzenia samochodu doszło na przykład przez psa, który wybiegł z terenu gospodarstwa rolnego, to za szkody powstałe w ten sposób odpowiada solidarnie właściciel gospodarstwa i ubezpieczyciel, w którym miał wykupioną polisę OC rolników. Właściciel pojazdu może zatem w konkretnych okolicznościach żądać naprawienia szkody z OC rolnika. Stanowisko takie potwierdził Sąd Najwyższy w uchwale składu 7 sędziów z dnia 20 czerwca 2017 r., III CZP 114/16.

Dziki(e) na drodze

W przypadku kolizji ze zwierzęciem dzikim (leśnym) istotne jest między innymi oznaczenie drogi. Droga, na której doszło do kolizji pojazdu poszkodowanego z np. sarną jest zawsze pod zarządem konkretnego podmiotu. Zarządcy drogi, na podstawie przepisów ustawy zobowiązani są do utrzymania jej nawierzchni, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. Przez szeroko rozumiane utrzymanie drogi należy natomiast rozumieć wykonywanie czynności zmierzających m.in. do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu. W ramach tych obowiązków zarządca drogi obowiązany jest ustalać organizację ruchu na drodze oraz stosować znaki i sygnały drogowe zgodnie z zasadami wynikającymi z przepisów wykonawczych, w tym o migracjach dzikich zwierząt (chodzi tutaj o znak A –18b).

Zaniechanie lub wadliwe wypełnienie tych obowiązków w tym nie ustawienie odpowiednich znaków i będące z nim w związku przyczynowym zdarzenia wywołujące szkody prowadzi do powstania odpowiedzialności odszkodowawczej po stronie zarządcy drogi. Takie stanowisko potwierdza orzecznictwo Sądu Najwyższego, odnośnie odpowiedzialności zarządcy, który będzie ponosił, za powstałą na drodze ruchu publicznego szkodę, w wyniku zderzenia się zwierzęcia z mechanicznym środkiem komunikacji, jeżeli do zdarzenia doszło na obszarze, gdzie ostrzegający znak drogowy powinien zostać, ale nie został w wyniku zaniechania ustawiony (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 kwietnia 1974 r. (sygn. akt II CR 157/74).

Likwidacja szkody

Często jednak zdarza się tak, że na etapie likwidacji szkody zarządca nie uznaje swojej odpowiedzialności, więc może istnieć konieczność udania się do sądu, co będzie wiązało się z wykazaniem swoich racji, a w szczególności winy zarządcy w niedochowaniu obowiązków, które na nim ciążyły.

Likwidacja szkody z własnego AC jest prawdopodobna, o ile warunki szczególne ubezpieczenia przewidują taką możliwości, warto zatem zapoznać się z nimi, aby nie mieć przykrej niespodzianki, gdy ubezpieczyciel odmówi pokrycia kosztów naprawy.

Pomoc dla zwierzęcia

Pamiętajmy, że podczas zdarzeń ze zwierzętami, prowadzący pojazd mechaniczny, który potrącił zwierzę, zobowiązany jest, w miarę możliwości, do zapewnienia zwierzęciu stosownej pomocy lub zawiadomienia służb (np. członka Polskiego Związku Łowieckiego, inspektora organizacji społecznej, której statutowym celem działania jest ochrona zwierząt, funkcjonariusza Policji czy Straży Granicznej). Zaniechanie powyższego obowiązku skutkuje popełnieniem wykroczenia zagrożonego karą aresztu lub grzywny. Również usiłowanie, podżeganie i pomocnictwo do powyższego czynu jest karalne.

Certyfikowany Rzeczoznawca Samochodowy

www.rzkrakow.pl, **tel. 600 318 039**, e-mail: biuro@rzkrakow.pl

- konsultacje, opinie i ekspertyzy techniczne pojazdów, również zabytkowych
- wycena wartości rynkowej pojazdów (również dla UC i WK)
- **profesjonalna pomoc przy zakupie pojazdu używanego**
- weryfikacja numeru VIN pojazdów
- **weryfikacja jakości napraw pojazdów**
- kosztorysowanie napraw pojazdów
- opinia zmian w specyfikacji technicznej pojazdów (również dla WK i Stacji Diagnostycznych)

REKLAMY / OGŁOSZENIA

SERWIS KLIMATYZACJI SAMOCHODOWEJ

GWARANCJA NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI

- OKRESOWY PRZEGLĄD KLIMATYZACJI
- UZUPEŁNIANIE CZYNNIKA ORAZ OLEJU
- DIAGNOSTYKA I NAPRAWA
- CZYSZCZENIE I DEZYNFEKCJA KLIMATYZACJI ORAZ CAŁEGO WNĘTRZA SAMOCHODU.

HARP SERWIS KLIMATYZACJI SAMOCHODOWEJ

PL. SERKOWSKIEGO 5
12 423 55 55
12 656 52 52
WWW.HARP.COM.PL

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH

CITROËN PEUGEOT RENAULT

- części mechaniczne i elektryczne
- układy zawieszenia i wspomagania
- filtry, oleje, akumulatory

AUTO RADAR

PRUSY 13, 32-010 Kocmyrzów
tel. +12 387 30 52; +48 881 931 352
pn.-pt.: 8.00 - 17.00, sob.: 8.00 - 13.00
www.auto-radar.pl

DIESEL-KLINIKA Mateusz Cygan
32-125 WAWRZEŃCZYCE, STRĘGOBORZYCE 78
600 150 006 biuro@diesel-klinika.pl
www.diesel-klinika.pl

DIESEL-KLINIKA

Pracownia Regeneracji Wtryskiwaczy, Pomp Common Rail i Turbosprężarek

Pracujemy wyłącznie na oryginalnych częściach!

PROFESJONALNA NAPRAWA I REGENERACJA:
TURBOSPRĘŻAREK
WTRYSKIWACZY
POMP WTRYSKOWYCH COMMON RAIL

GWARANCJA 12 miesięcy bez limitu kilometrów

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY KATALOG dla kierowców

EKAUNT, OŁPENSPEJS, FYI
też nie rozumiemy, ale
ASR, ABS, EDTC, ESP znamy i tłumaczymy

Części nowe i używane do samochodów dostawczych

Partner 2000, ul. Danalówka 6, Kraków
tel. 602 33 87 18, 12 653 00 51
biuro@p2000.com.pl, www.p2000.com.pl

www.mechanik-krakow.com

NAPRAWY BIEŻĄCE
WULKANIZACJA
WYMIANA OLEJU
KLIMATYZACJA - SERWIS
GEOMETRIA KÓŁ
ELEKTROMECHANIKA

Wiesław Banachowicz

Kraków, ul. Dzielskiego 6a
pn. - pt.: 8:00 - 16:00
tel. 12 412 30 16, kom. 605 726 135
e-mail: biuro@mechanik-krakow.com

CER MOTOR KRAKÓW
ul. Przewóz 34a, 30-716 Kraków
tel.: 12 **307 70 00**, 12 **307 90 00**
e-mail: krakow@cermotor.com.pl

IMPORTER CZĘŚCI SILNIKOWYCH

TURBINY
CZĘŚCI DO TURBIN

OSOBOWE - DOSTAWCZE - CIĘŻAROWE - MASZYNY ROLNICZE - MASZYNY BUDOWLANE - WÓZKI WIDŁOWE

SERWIS SAMOCHODÓW AMERYKAŃSKICH

30-424 Kraków, ul. Kościuszkowców 16
tel. (12) 268 13 97

- naprawy, regulacje, przeglądy
- części zamienne
- naprawy automatycznych skrzyń biegów

zapraszamy: pn. - pt. 8-17

SERWIS SAMOCHODÓW osobowych

- Regeneracja belek
- Wymiana rozrządu
- Wymiana sprzęgieł
- Remonty zawieszenia
- Naprawa układów hamulcowych
- Bieżące naprawy

DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA

Dziekanowice 78, 32-086 Węgrzce tel.: 602 300 424, 502 424 686

KAR Gaz

AUTO GAZ MONTAŻ

MECHANIKA POJAZDOWA
- DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
- NAPRAWY BIEŻĄCE
- WYMIANA OLEJU
- ZAWIESZENIA
- HAMULCE • ELEKTRYKA
- ZBIEŻNOŚĆ

50 zł rabatu
przy kosztach naprawy powyżej 200 zł

www.autogazkargaz.pl

KLIMATYZACJA

tel./fax: 12 645 55 87
OS. GRĘBAŁÓW, UL. GEODETÓW 18 B

SQAD SKLEP
• CITROËN • PEUGEOT • RENAULT

Kraków, ul. Czyżówka 35A
(Rondo Mateczny- przedłużenie ulicy Zamoyskiego)
☎ (12) 296 35 65, 296 35 66, 296 33 39
e-mail: biuro@sqad.com.pl
zapraszamy
pon.-pt. 8 - 18
sobota 9 - 14

AUTO SERWIS
WAMAT
PEŁNY ZAKRES USŁUG
Auto Komis - www.wamat.otomoto.pl
ul. Stadionowa 1, Kraków
tel. 12 269 29 73, tel. kom. 660 470 160

MONTAŻ □ SERWIS □ NAPRAWY □ REGULACJE

AUTO GAZ
BG-Gas
HOMOLOGACJE □ KOMPUTEROWE ANALIZY SPALIN
RATY □ ODCZYT I KASOWANIE BŁĘDÓW
Kraków - Nowa Huta, ul. Żaglowa 25a
tel. 12 686 60 53 ▪ 608 616 169 ▪ 694 887 167
www.lpg.krakow.pl ▪ e-mail: bggas@poczta.fm
ZAPRASZAMY: PN.-PT.: 8:00-16:00

bosal TŁUMIKI

Wszystko dla Twojego układu wydechowego

ASTRO AUTO SERWIS

Mechanika pojazdowa

Konserwacja • Diagnostyka komputerowa

Lakiernictwo

ul. Cechowa 36 (Kurdwanów)

tel.: (12) 654 05 48, kom.: 604 924 484

AUTO SERWIS Dominik Migas

tel. 12 637 85 47
tel. kom. 509 948 210
ul. Chełmońskiego 264
czynne: pn.-pt.: 8-18, sob.: 8-14

Mechanika i elektryka samochodowa

Serwis opon - Naprawa i obsługa klimatyzacji

Części zamienne do wszystkich marek

Specjalizacja: Hyundai, Kia

Pomoc drogowa 24h tel. 509 948 210

Kraków
Os. 2 Pułku Lotniczego 2b
tel. 12 648 18 19

VULKO
www.vulko.pl

Całoroczna obsługa samochodu

Zakres usług wchodzących w kupon rabatowy znajduje się na stronie: **www.vulko.pl**

kwota do zapłaty **55,00 zł**

Sklep z częściami i Serwis Aut Francuskich

ELTO
Andrzej Żebala & Tomasz Kulis

Sklep:
tel. 12 423 50 88 w. 21
tel. 12 296 36 57

Serwis:
tel. 12 423 50 88 w. 22
tel.kom. 502 123 334

Kraków, ul. Podskale 11a (rejon Ronda Matecznego)

PEŁNY ASORTYMENT CZĘŚCI ZAMIENNYCH

CITROËN · PEUGEOT · RENAULT

CRACOW BUSINESS CORPORATION
sklep i serwis

CBC

Kraków, ul. Głowackiego 56

tel. (12) 637 48 18, 623 08 15
e-mail: cbc@cbc.com.pl , www.cbc.com.pl

Auto Serwis Wulkanizacja
Leszek Wyka

- Naprawy bieżące
- Naprawy zawieszeń
- Przeglądy mechaniczne
- Naprawy układów hamulcowych
- Wymiana i wyważanie kół motocyklowych
- Komputerowe wyważanie kół
- Sprzedaż opon nowych oraz używanych

31-581 Kraków
ul. Gałczyńskiego 33

tel. (12) 648 34 18 tel.kom. 604 549 469

Części nowe i używane importowane z Francji do samochodów marki AUTO - COM

CITROËN
PEUGEOT
RENAULT

Kraków, ul. Rybitwy 38a

tel./fax 12 653-00-99, tel. 601 42-05-00

CB KERCB

CB RADIO - CAR AUDIO
ŚWIATŁA DO JAZDY DZIENNEJ
ZABEZPIECZENIA, STEROWNIKI
CZUJNIKI PARKOWANIA
MONTAŻ - SERWIS

Kraków
ul. Jana Brzechwy 1
tel.: 501 809 408
503 626 219

www.twojecbradio.pl

Castrol Authorised Dealer

DĘBICA Authorised Dealer

AUTO SERVICE s.c.
B. Fijałkowski, P. Dudek
KRAKÓW, OS. SŁONECZNE 8A
TEL. 12 644-37-43
CZYNNE: pn.-pt.: 8.00 - 16.00, sob.: 8.00 - 13.00
www.fijalkow.pl

OLEJE SILNIKOWE *Castrol* oraz FILTRY OLEJOWE zakupione w naszej firmie *wymieniamy GRATIS*

~ KOMPUTEROWY POMIAR GEOMETRII KÓŁ
~ KOMPUTEROWE WYWAŻANIE KÓŁ
~ BEZSTYKOWA WYMIANA OPON
~ POMPOWANIE KÓŁ AZOTEM
~ PNEUMATYCZNE SMAROWANIE
~ WYMIANA PŁYNU CHŁODZĄCEGO
~ NAPRAWA ZAWIESZEŃ

płatnik VAT

~ MYCIE PODWOZIA, NADWOZIA I SILNIKA
~ PRANIE TAPICERKI
~ PODCIŚNIENIOWA WYMIANA OLEJÓW
~ ODGRZYBIANIE OZONEM UKŁADÓW KLIMATYZACJI
~ WYMIANA CZYNNIKA CHŁODZĄCEGO KLIMATYZACJI

Dlaczego NIE warto oszczędzać na filtrach

W samochodzie występują cztery rodzaje filtrów: filtr paliwa, powietrza, oleju oraz filtr przeciwpyłkowy (zwany też filtrem kabinowym lub filtrem klimatyzacji). Za co są odpowiedzialne, kiedy je wymieniać i ... czy w ogóle są potrzebne?

Filtr paliwa. Jakie jest jego zadanie?

Kamil Sermet (doradca serwisowy z Bosch Diesel Centrum w Transbud Nowa Huta): Zgodnie z nazwą służy on do filtrowania paliwa. Paliwo, które tankujemy nie jest idealnie czyste i zawsze ma w sobie jakieś zanieczyszczenia. Filtr wyłapuje je zanim paliwo dostanie się do silnika.

Co ile należy go wymieniać?

Kluczowe w tym względzie winny być zalecenia producenta. Dawniej w większości modeli zalecano zamianę filtra paliwa co 30 000 km. Obecnie technika znacząco poszła do przodu i szczególnie niektóre japońskie koncerny gwarantują prawidłowe funkcjonowanie elementu nawet do 120 000 km. Najkorzystniejszym okresem do wymiany filtra paliwa jest późna jesień. Dotyczy to szczególnie samochodów z silnikiem Diesla, z uwagi na możliwość wytrącania się zimą parafiny z paliwa. Przejechanie takim autem dwóch sezonów zimowych bez awarii jednostki napędowej jest nie lada wyzwaniem, którego nie powinno się podejmować bez wymiany filtra. Filtr paliwa jest tym elementem samochodu, na którego wymianie zdecydowanie nie warto oszczędzać. Jeśli odłożymy tę czynność na później, możemy doprowadzić do licznych uszkodzeń – między innymi wtryskiwaczy. Inną konsekwencją może być na przykład zapowietrzenie układu paliwowego. Koszty naprawy takich awarii potrafią przekroczyć koszt wymiany filtra paliwa nawet kilkukrotnie. Jeśli więc posiadamy nowoczesny silnik wysokoprężny wyposażony w listwę wtryskową Common Rail albo motor benzynowy z wtryskiem bezpośrednim, sprawdźmy, czy nie nadszedł już czas wymiany filtru paliwa.

Co by się stało, jeżeli nie wymienilibyśmy filtra na czas albo wręcz całkowicie go usunęli?

Zanieczyszczenia, które powinien wyłapać filtr dostałyby się do silnika, co z kolei negatywnie wpłynęłoby na jego pracę i żywotność. Przykładowo, bardzo wrażliwe na jakość paliwa są wtryskiwacze systemu Common Rail. Ze względu na bardzo precyzyjne wykonanie i spasowanie nawet bardzo drobne zanieczyszczenia potrafią zaburzyć działanie tych podzespołów, a z czasem mogą nawet doprowadzić do ich uszkodzenia.

Czy filtry paliwa w zależności od producenta różnią się wnętrznościami?

Tak, dlatego najlepiej zastosować filtr renomowanej firmy. Tanie filtry mogą co prawda wystarczyć na dłużej, ale wynika to z tego, że przepuszczają więcej zanieczyszczeń i w związku z tym wolniej się zapychają. Filtry dobrych firm mają zdecydowanie odpowiedniejszą przepustowość. Budowa tych filtrów jest taka sama, ale materiały, z których są wykonane często się różnią, oczywiście na korzyść tych renomowanych.

Można więc stwierdzić, że droższe filtry wystarczają na krócej, ale za to lepiej oczyszczają paliwo trafiające do silnika.

Zgadza się. Na filtrach paliwa nie warto oszczędzać, tym bardziej że nawet dobre produkty nie są wcale drogie.

Przejdźmy do filtra powietrza. Za co on odpowiada?

Filtr ten potocznie nazywany jest płucami samochodu, jego zadaniem jest oczyszczenie powietrza dostającego się do silnika. To banalny element, ale w rzeczywistości jego rola jest niezwykle istotna, ma duży wpływ na żywotność silnika jak i turbosprężarki.

Co pan sądzi na temat przedmuchiwania starego filtra powietrza zamiast wymiany go na nowy? Niektórzy mechanicy proponują takie rozwiązanie w celu obniżenia kosztów.

W takiej sytuacji radziłbym zmienić warsztat. Jak już powiedziałem, koszt nowego filtra powietrza i jego wymiana jest tak niska, że nie opłaca się na nim oszczędzać. Przedmuchanie starego filtra na pewno nie przywróci mu pełnej sprawności. W ten sposób

możemy usunąć z niego jedynie duże zanieczyszczenia, natomiast pory materiału filtracyjnego nadal pozostaną zapchane. W związku z tym na niedługo to pomoże. Niewłaściwa filtracja prowadzi do przedostania się pyłu do silnika, a w rezultacie do oleju oraz zużycia np. pierścieni tłokowych, gładzi cylindrowej, łożysk turbosprężarki.

Możemy go samodzielnie wymienić?

Wymiana filtra powietrza jest spośród wszystkich filtrów najprostsza, dlatego jak najbardziej możemy taką wymianę wykonać samemu. Warto zwrócić uwagę czy filtr, który chcemy zamontować ma odpowiednie wymiary oraz kształt. Zwróćmy też uwagę na kierunek przepływu powietrza. Powinniśmy również sprawdzić czy pokrywa filtra jest szczelna i odpowiednio zamknięta. Dostanie się wilgoci w tej części układu zniszczy filtr, a co gorsze może poważnie uszkodzić silnik samochodu.

Zajmijmy się teraz filtrem oleju. Jaka jest jego funkcja?

Służy on do filtrowania oleju silnikowego. Odpowiednia filtracja oleju wydłuża jego żywotność poprzez dłuższe utrzymanie parametrów oleju, co bezpośrednio przekłada się na odpowiednie smarowanie silnika. Zalecana jest jego wymiana przy corocznym serwisie olejowym.

Powszechnie wiadomo jednak, że niektóre silniki spalają olej i potrzebują dolewek między planowanymi wymianami środka smarnego. Czy wtedy również trzeba wymieniać filtr?

Absolutnie nie ma takiej potrzeby, wystarczy to zrobić podczas corocznego serwisu olejowego. Poza tym odkręcenie filtra oleju sprawi, że z silnika wyleje się go bardzo dużo. W takiej sytuacji nie obejdzie się bez wymiany całego środka smarnego. Dlatego też wymiana filtra jest równoznaczna z wymianą oleju. Niewielka dolewka oleju połączona z wymianą filtra nie jest po prostu fizycznie wykonalna.

Czym kierować się podczas zakupu nowego filtra?

Na pewno nie tylko tym, aby dało się go bez problemu zamontować w naszym samochodzie. Filtr powinien być dedykowany stricte do konkretnego pojazdu i konkretnego silnika. Często jest tak, że nawet identycznie wyglądające filtry różnią się budową wewnętrzną.

Co się stanie, jeśli kupimy najtańszy olej i najdroższy filtr wychodząc z założenia, że filtr najwyższej klasy zrekompensuje nam niską jakość oleju? Czy jest jakakolwiek szansa, aby tak rzeczywiście było?

Nawet najlepszy filtr nie poprawi właściwości kiepskiego oleju. W dalszym ciągu będzie to tani olej niskiej jakości, tyle tylko że dobrze przefiltrowany.

A co, jeżeli przestalibyśmy wymieniać filtr twierdząc, że mamy drogi, renomowany olej i w związku z tym nie ma potrzeby go filtrować? Czy w takiej sytuacji filtr zatka się i przestanie dawkować olej do silnika? A może przestanie tylko filtrować olej, ale nadal będzie go przepuszczał?

Nawet najdroższy, renomowanej firmy olej ulega zanieczyszczeniu w trakcie eksploatacji. Zapchany filtr może skutkować tym, że olej nie będzie oczyszczany, tylko pchany pod dużym ciśnieniem do silnika, co może doprowadzić do uszkodzenia pojazdu.

Został nam jeszcze filtr kabinowy. Do czego on służy?

Filtruje powietrze, które jest zasysane do kabiny. Należy go wymieniać przynajmniej raz w roku, a jeżeli jeździmy dużo po mieście to nawet częściej. Trzeba przy tym zwrócić uwagę, czy jest to filtr zwykły, czy węglowy. Ten pierwszy skutecznie zatrzymuje zanieczyszczenia stałe, natomiast ten drugi, dzięki obecności węgla aktywnego, pochłania także szkodliwe dla człowieka gazy. Warto zwrócić uwagę, iż firma Bosch załącza do swoich filtrów przejrzystą instrukcje montażu filtrów.

Jakiś czas temu pojawiły się filtry reklamowane jako antyalergiczne. Czy naprawdę coś one dają? Jest sens je montować?

Firma Bosch posiada w swojej ofercie taki rodzaj filtrów występujących pod nazwą Bosch FILTER+. Filtry z tej serii chronią alergików przed pyłkami, a wielofunkcyjne warstwy filtra zapewniają czyste powietrze w samochodzie. Warstwa antyalergiczna, o specjalnej strukturze drobnych włókien, trwale wiąże alergeny i czyni je nieszkodliwymi. Ponadto warstwa ta eliminuje również bakterie co zwiększa komfort i bezpieczeństwo podróżowania. W związku z tym zalecam ich stosowanie.

Czy filtr kabinowy pobiera powietrze z kabiny, filtruje je i wpuszcza do wnętrza z powrotem, czy może filtruje tylko powietrze, które dostaje się do kabiny z zewnątrz?

Filtrowaniu podlega zarówno powietrze z zewnątrz, jak i to, które już jest w kabinie.

Jakie konsekwencje spowoduje wymontowanie filtra kabinowego i jazda bez niego?

Wszystkie zanieczyszczania z zewnątrz będą się dostawały do wnętrza, w związku z tym jakość powietrza w kabinie bardzo się obniży. Dlatego też całkowite usunięcie filtra kabinowego to zupełnie chybiony pomysł. Nie należy postępować w taki sposób.

	Dane adresowe	Asortyment paliw	Usługi
ARGE	Bieruń, ul. Krakowska 107, tel. 32 216 40 41	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K, FF
	Chyżne 297A, tel. 18 263 17 40	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, K, R, FF
	Czarny Dunajec, ul. Kolejowa 30D, tel. 18 265 70 14	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K, FF
	Gorlice, ul. Biecka, tel. 12 353 03 15	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, MR, R
	Kraków, ul. Bulwarowa 1, tel. 12 680 43 00	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K
	Kraków, ul. Opolska 60, tel. 12 415 81 48	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, MR, FF, R
	Kraków Pasternik 65, tel. 12 631 61 04	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K, MR, FF
	Kraków Pasternik 66, tel. 12 623 04 60	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K, MR, FF
	Kraków, ul. Powstańców Wlkp. 13, tel. 12 257 00 30	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, MR, FF
	Kraków, ul. Rybitwy 13, tel. 12 390 49 40	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, O, K, G, MR, FF
	Kraków, ul. Wielicka 22, tel. 12 257 11 45	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, MR, FF
	Kraków, ul. Zakopiańska 290, tel. 12 264 93 15	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, R, FF
	Książ Wielki Chrusty, tel. 41 383 86 86	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, FF
	Mogilany, ul. Krakowska 24, tel. 12 276 95 55	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, K, R, FF
	Niepołomice, ul. Akacjowa, tel. 12 281 13 33	Pb 95, Pb 98, ON	S
	Nowy Sącz, ul. Tarnowska 177, tel. 18 443 21 90	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, FF
	Słomniki, ul. Krakowska 62, tel. 12 388 23 55	Pb 95, Pb 98, ON	S, K, FF
bp	Kraków, ul. Kocmyrzowska 43, tel. 12 645 00 00	Pb 95, UL-98, ON, UL-ON, LPG	S, O, K, G, FF, R
CIRCLE K	Kraków, ul. Armii Krajowej 10, tel. 12 626 21 05	ML95, ML95+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, W, FF
	Kraków, ul. Białoruska 11a	ML95, ML+, MLD, SLPG	S, kawa
	Kraków, os. Dywizjonu 303 21a, tel. 12 641 63 01	ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, G, W, FF
	Kraków, Al. Jana Pawła II 200, tel. 12 642 04 81	ML95, ML95+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, G, W, FF
	Kraków, ul. Lublańska 16a, tel. 12 417 29 36	ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, W, FF
	Kraków, ul. Mogilska 81, tel. 12 413 89 71	ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, G, W, FF
	Kraków, ul. Powstańców Wlkp.17,tel. 12 257 13 49	ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, W, FF
	Kraków, ul. Siewna 28, tel. 12 420 01 65	ML95, ML+, MLD, SLPG	S, kawa
	Kraków, ul. Wielicka 183, tel. 12 659 02 01	ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, G, W, FF
KRAKOTAR	Bogoria, ul. Rynek 5, tel. 15 867 41 05	Pb 95, ON	S, G
	Iwaniska, Planta 39, tel. 15 860 16 84	Pb 95, ON, LPG	S, G
	Kraków, ul. Głowackiego 56, tel. 515 875 924	Pb 95, ON	G
	Kraków, ul. Kapelanka 30, tel. 794 560 600	Pb 95, ON, LPG	S, MR, O, K
	Kraków, ul. Myśliwska 51, tel. 12 292 50 42	Pb 95, ON, LPG	S, MR, O, K, G, FF
	Kraków, ul. Prądnicka 32, tel. 796 920 400	Pb 95, ON	MR, O
	Kraków, ul. Ujastek 11, tel. 12 681 82 69	Pb 95, ON, LPG	S, G
	Straszęcin 295F, tel. 14 676 88 78	Pb 95, ON, LPG	S, G
	Wieliczka, ul. Narutowicza 5, tel. 515 875 925	Pb 95, ON, LPG	S, G
	Zakrzów 321, Podłęże, tel. 12 278 54 84	Pb 95, ON, LPG	S, G
LOTOS	Kraków, ul. Kapelanka 14, tel. 726 158 504	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON	S, K, FF
	Kraków, os. Kombatantów 20, tel. 12 647 22 77	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, M, O, K, FF
	Kraków, ul. Nowohucka 17	Pb-95, Pb-98, ON, LPG	S, K, FF
	Kraków, ul. Opolska 5, tel. 797 601 143	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, K, FF
	Kraków, Al. Pokoju 91, tel. 12 686 12 74	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, M, O, K, FF
	Wieliczka, ul. Krakowska 37, tel. 519 075 660	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, K, FF
LUKOIL	Kraków, ul. G. Libertowska 2, tel. 12 270 33 46	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, K, FF
	Kraków, ul. Opolska 9, tel. 12 415 52 06	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, FF
Shell	Kraków, ul. Bratysławska 1, tel. 12 631 89 20	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, R, FF
	Kraków, Al. Jana Pawła II 186, tel. 571 303 132	FS 95, FSD, VPND	S, K, G, FF
	Kraków, ul. J. Conrada 36, tel. 12 290 14 21	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, K, G, FF
	Kraków, ul. J. Conrada 33, tel. 12 626 70 11	FS 95, FSD, VPN, VPND	S, M, O, K, G, FF
	Kraków, ul. Marii Konopnickiej 78, tel. 12 656 10 39	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, K, MR, FF
	Kraków, Al. Pokoju 65, tel. 12 686 40 30	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF
	Kraków, ul. Stojałowskiego 1, tel. 12 650 43 60	FS 95, FSD, VPN, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF
	Kraków, ul. Wielicka 77, tel. 12 265 23 51	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, M, O, K, G, FF
	Kraków, ul. Witosa 20, tel. 12 265 30 00	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, M, O, K, FF
	Kraków, ul. Zakopiańska 48, tel. 12 259 05 61	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF

LEGENDA

PALIWA:
Pb 95: benzyna bezołowiowa Eurosuper 95; Pb 98: benzyna bezołowiowa 98; ON: olej napędowy; LPG: gaz;
Paliwa dedykowane: DN-98: benzyna bezołowiowa DYNAMIC; DN-ON: olej napędowy DYNAMIC; FS 95: FuelSave 95; FSD: FuelSave Diesel; ML95: benzyna miles95; ML95+: benzyna miles95+; ML+: benzyna miles98; MLD: miles diesel; MLD+: miles diesel plus; SLPG: Supra gaz LPG; UL-98: benzyna bezołowiona Ultimate 98, UL-ON: olej napędowy Ultimate; VPN: benzyna V-Power Nitro+; VPNR: benzyna V-Power Nitro+ Racing; VPND: olej napędowy V-Power Nitro+ Diesel.
USŁUGI:
S: sklep, M: myjnia, MR: myjnia ręczna, O: odkurzacz, K: pompowanie opon (kompresor), G: sprzedaż butli z gazem płynnym, N: najazd samochodowy, W: wypożyczalnia przyczep, FF: fast food, P: prysznic, R: restauracja

www.katalogdlakierowcow.pl motoryzacja inaczej
REKLAMY / OGŁOSZENIA

eko moto

ekologia w motoryzacji

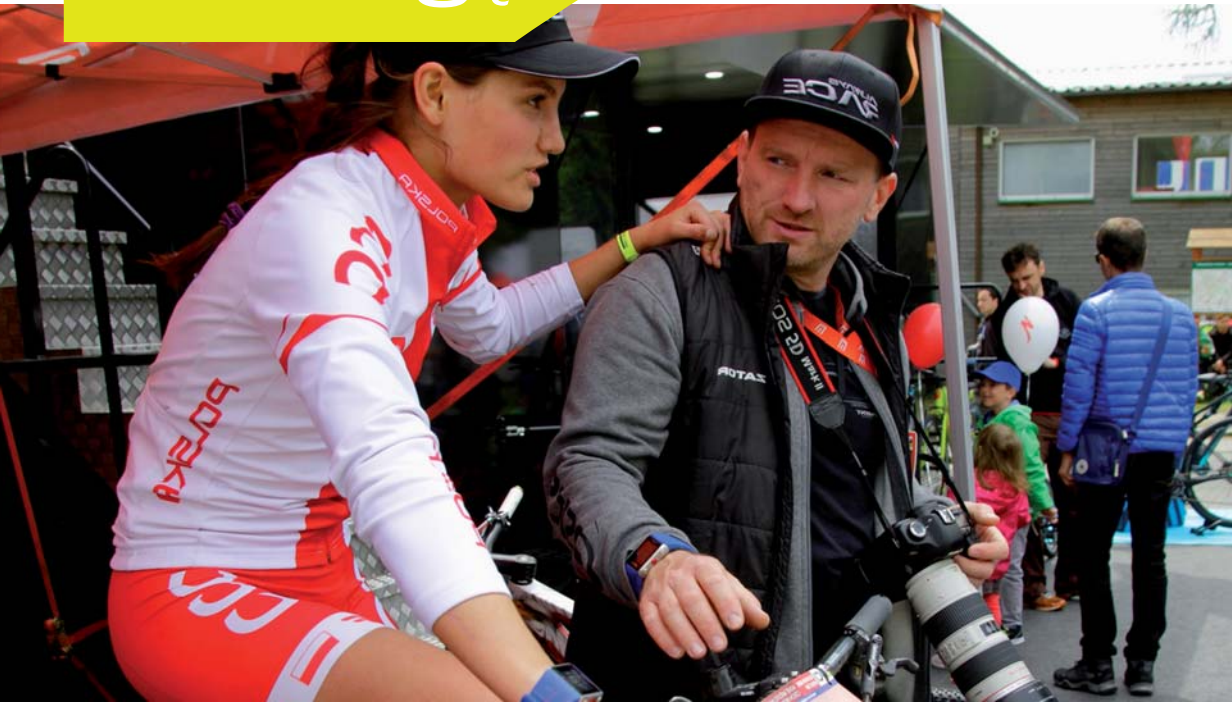
Dodatek współfinansowany ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie

25 lat

Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie

WSIADAJ na rower i w drogę!

Jazda na rowerze to nie tylko sposób na przyjemne spędzenie wolnego czasu, ale także na poprawę kondycji fizycznej, co z kolei ma pozytywny wpływ na nasze samopoczucie oraz zdrowie. Jak więc zacząć przygodę z dwukołowym pojazdem napędzanym siłą mięśni? Jaki rower wybrać? Czy do jazdy na nim trzeba się jakoś przygotować? Odpowiedzi między innymi na takie pytania udziela Sebastian Żabiński.



Jaki wpływ na nasz organizm ma sport, a w szczególności jazda na rowerze?

Sebastian Żabiński: Badania mówią, iż światowe gospodarki w istotny sposób zwiększają procent wkładu swojego PKB na inwestowanie w sport. Skoro tak jest, to coś w tym musi być. Sport to aktualnie nie tylko rywalizacja z przeciwnikiem. Sport to teraz rywalizacja z samym sobą. To właśnie on, poprzez wyzwania motywuje nas do aktywności ruchowej. Jest determinantem tego, czego wymaga ewolucja, a ogranicza postęp. To właśnie aktywność fizyczna jest gwarantem pozytywnej egzystencji w komforcie, jaki daje nam obecny postęp cywilizacyjny. Tak, sport ma ogromny wpływ na to kim jesteśmy i jak długo nim będziemy - a w szczególności jazda na rowerze.

Czy jazda na rowerze nie ogranicza „pracy" nad organizmem tylko do dolnych partii ciała? Należy ją połączyć z dodatkową aktywnością?

Oczywiście, że głównym czynnikiem napędzającym rower są nasze kończyny dolne. Jednak czy wyłącznie? Otóż proszę sobie wyobrazić kierowcę, który uważa, że jedynym koniecznym elementem w samochodzie jest silnik. Może i znalazłoby się kilku, którzy nie widzą, jak ogromną pracę wykonuje np. zawieszenie i inne podzespoły. Rolę stabilizatora, amortyzatorów itp. pełni reszta naszego ciała. Pracując z kolarzami ogromny nacisk kładę na ćwiczenia ogólnorozwojowe, głównie te bilansujące rozwój najmocniej zaangażowanych partii mięśniowych. Jestem za zrównoważonym treningiem, zwłaszcza w okresie przygotowawczym.

Dla uzyskania jakiegokolwiek efektu musimy jeździć codziennie i na długich dystansach?

Nigdy nie opieram treningu na wskazaniu dystansu. Głównymi mierzonymi wartościami jest czas i intensywność. Nie będę tu szczegółowo omawiał sposobu ich doboru i metod kształtowania cech motorycznych kolarza, jednak skupię się na tym, co ważne dla każdego z nas przy pierwszym kontakcie z rowerem. Dla uzyskania zauważalnego, a przede wszystkim długotrwałego efektu progresji konieczne jest spełnienie trzech zasad:

1. Systematyczność - bez niej nie osiągniemy efektu w większości dziedzin życia.
2. Rozwaga - dobór ilości jednostek treningowych oraz aplikowane obciążenia, lepiej gdy będą dużo poniżej granicy naszych możliwości niż nieco powyżej.
3. Regeneracja - nawet najlepiej dobrany plan treningowy musi zakładać odpoczynek. Tu należy pamiętać, że potrzeba regeneracji nie wynika wyłącznie z ilości czasu spędzonego podczas aktywności fizycznej, ale z sumy „stresorów", jakie

dostarcza nam życie codzienne, praca zawodowa itd. powiększonej o obciążenia wynikające z treningu. Właśnie po tych wręcz matematycznych wyliczeniach możemy wiedzieć kiedy ponownie wdrożyć zwiększoną dawkę aktywności fizycznej.

Czy powinniśmy się jakoś przygotować do pierwszej jazdy, czy po prostu wsiąść na rower?

Jazda na rowerze jest na tyle nieinwazyjnym sportem, że bez większych przygotowań możemy rozpocząć przygodę z kolarstwem turystycznym, które później samoistnie przekształci się w pasję do aktywnej, sportowej strony naszego życia. Nieinwazyjnym, to nie znaczy, że nieurazowym. Kolarstwo, zwłaszcza górskie jest zaliczone do sportów ekstremalnych. Jednak o ile narciarzom zawsze przed sezonem proponuję zestaw ćwiczeń przygotowawczych do wyjścia na stok, o tyle z czystym sumieniem na rower można wsiąść wprost zza biurka.

Czy rower stacjonarny zastąpi nam tradycyjny?

Tak, ale nie wykluczy konieczności posiadania. Rower stacjonarny oczywiście daje nam możliwość podnoszenia kondycji, jednak nie jest to coś, na czym powinniśmy poprzestać. Jest uzupełnieniem w okresie zimowym lub braku pogody, czy braku czasu na wyjazd w teren np. w jesienne wieczory, gdy szybko zapada zmrok. W tym przypadku i tak lepiej jest zastosować specjalny trenażer, do którego instalujemy nasz rower niż zaopatrzyć się w „fitnessowy" rower stacjonarny.

Czy w dni, w których występuje smog konieczna jest jazda w masce antysmogowej? Jaka jest Pana opinia na temat jej stosowania?

Na szczęście nie muszę stosować masek, ponieważ wybieram miejsce i porę dnia na trening takie, które pozwolą bezpiecznie go kontynuować. Wiem, że maski stały się bardzo popularne, jednak nie przyjęły się zbytnio w treningu sportowym ze względu na potrzebę bardzo wysokiej wentylacji minutowej u zawodnika. Jednak w treningu amatorskim, zwłaszcza realizowanym w strefach tlenowych sądzę, że lepiej maskę posiadać niż nie. Jednak nie odpowiem na to pytanie opiniotwórczo, ze względu na zbyt małą wiedzę w zakresie faktycznych efektów działania maski antysmogowej.

Czy w dni o dużym zanieczyszczeniu powietrza nie zrobimy sobie więcej krzywdy niż pożytku poruszając się rowerem - w kontekście faktu iż oddychamy całym ciałem?

Oczywiście, że nie - pod jednym warunkiem - że zrobimy to wszyscy. Wówczas będzie to ostatni dzień o dużym zanieczyszczeniu powietrza. Co do oddychania całym ciałem, to bardziej bym skłaniał się ku tezie, że jednak skóra wydala to co konieczne do termoregulacji, a nie wchłania - zwłaszcza to, co w powietrzu.

Jaki poleciłby Pan rower dla początkującego?

Sprawny, wygodny, dobrze dobrany do naszych potrzeb i taki, który nie będzie przeszkadzał w ich realizacji.

Czy zasada im droższy tym lepszy przy wyborze roweru jest słuszna? Innymi słowy czym mamy się kierować podczas kupna?

Analogicznie do wyboru samochodu. Często im droższy tym lepszy, jednak zakup Porsche 911 GT3 RS nie zawsze będzie tym, czego potrzebujemy na co dzień. Podobnie jest z rowerem. Należy dobrać go do naszych preferencji fizycznych, miejsca realizacji wycieczek, często miejsca zamieszkania. Również czasu jaki chcemy na nim spędzić tygodniowo. Uniwersalnym rozwiązaniem jest rower trekkingowy. Jego cechą jest to, iż z powodzeniem nadaje się na długie wypady asfaltowymi ścieżkami, a przy tym radzi sobie w terenach leśnych i górzystych. Polecam również ofertę tzw. fatbików. Pozwolą nam na trening w każdych warunkach, niezależnie od nawierzchni czy pory roku.

Jak dobrze dobrać strój na rower?

Koniecznie spodenki wyposażone w specjalną wkładkę oraz koszulka z materiału szybko schnącego. Do tego nieprzewiewna kurtka na jesienne wieczory i słotę. W obecnej technologii produkcji odzieży coraz bardziej trafne jest stare stwierdzenie: „Nie ma złej pogody na rower, są tylko źle ubrani kolarze". Ubiór rowerowy to kolejny temat rzeka. Zachęcam do skorzystania z pomocy wyspecjalizowanych sklepów, gdzie personel poleci najlepiej w co się wyposażyć .

Jak bezpiecznie poruszać się na rowerze?

Proponuję na początek przestrzegać zasad wynikających wprost z KRD (przyp. Kodeks Ruchu Drogowego).

Czy używanie kasku to tylko marketingowy bełkot? Czy jego używanie uzależnione jest od posiadanego roweru?

Czy poduszki powietrzne i ich ilość to też wyłącznie marketing koncernów motoryzacyjnych? Oczywiście, że nie - choć kiedyś musieliśmy sobie bez nich radzić. Oczywiście, są pewne głosy, a nawet i opracowania psychologów, że posiadając kask na głowie kolarz jeździ podświadomie mniej ostrożnie. Jednak zdecydowanie polecam kask. Zwłaszcza dobry, który nie tylko zapewni nam wygodę, ale i poprawi bezpieczeństwo. Tu wprowadziłbym zasadę droższy = lepszy.

Czy rękawiczki są przydatne w rekreacyjnej jeździe?

Poprawiają tłumienie drgań i wibracji, często mają wpływ na lepszy chwyt kierownicy, redukują poślizg dłoni w kontakcie z często mokrym gripem. A przy upadkach zdecydowanie zabezpieczają dłonie przed otarciami.

Zdjęcie: archiwum Sebastiana Żabińskiego

Sebastian Żabiński

Z zawodu elektronik, jego pasją od dziecka był i jest sport. Ukończył kurs trenerski II klasy w Wyższej Szkole Kultury Fizycznej i Turystyki im. H. Konopackiej w Pruszkowie. Posiada instruktorskie uprawnienia państwowe w trzech dyscyplinach sportów olimpijskich. Pracuje w Zespole Szkół Ogólnokształcących w Zatorze, gdzie również mieszka. Był członkiem zarządu Akademii Mistrzów Sportu – Mistrzów Życia. Stworzył i wdrożył do realizacji program autorski „I Ty możesz zostać Mistrzem Olimpijskim". Dzięki temu programowi obecnie cieszymy się z mistrzowskich medali wielu zawodników.
Sam, przez dziesięć lat uprawiał sporty motorowe. W roku 2004 został wicemistrzem, a w 2005 mistrzem Polski w rajdach samochodowych w klasie A6. W roku 2016 prowadził Kadrę Narodową U23 w kolarstwie górskim. Swą wiedzę w zakresie fizjologii, anatomii i psychologii sportu nieustanie zgłębia poprzez szkolenia w Akademii Trenerskiej Instytutu Sportu – Państwowego Instytutu Badawczego w Warszawie. Aktualnie jest trenerem w grupie kolarskiej SUPERIOR Zator. Jest Prezesem Zarządu klubu sportowego, w którym od podstaw uruchomił 3 sekcje sportowe: kolarstwo, piłkę siatkową i lekkoatletykę. Ze swoimi zawodnikami zdobył blisko 30 medali Mistrzostw Polski we wszystkich odmianach kolarstwa.
Jego pasją jest również malarstwo, fotografika i przede wszystkim ornitologia.

Kia Niro EV - **elektryczny**

CROSSOVER z Korei

Kia Niro pojawiła się na rynku w 2016 roku. Początkowo samochód był dostępny tylko jako klasyczna hybryda bez możliwości ładowania akumulatorów z zewnętrznego źródła energii. Następnie ofertę uzupełniła hybryda typu plug-in. Jednak to nie koniec, bo już wkrótce będzie można kupić Niro w wersji EV, czyli na prąd. W polskich salonach auto pojawi się w czwartym kwartale tego roku.

Elektryczne Niro można odróżnić od hybrydowych odmian już na pierwszy rzut oka, za co odpowiadają liczne detale stylistyczne. Inspiracją dla projektantów był tutaj studyjny model Niro EV Concept zaprezentowany podczas tegorocznych targów Consumer Electronics Show w Las Vegas. Wygląd zewnętrzny Niro EV opiera się na koncepcji „Clean and High-tech". W opływowym grillu w kształcie tygrysiego nosa ukryto port ładowania. Przy okazji przeprojektowano wloty powietrza i zastosowano nowe diodowe światła do jazdy dziennej, które łączą się z jasnoniebieskim podświetleniem. Niebieskie podświetlenie, podobne do tego, które znajduje się z przodu samochodu posiada również zmodyfikowany tylny zderzak. Nowe są również tylne światła LED. Poza tym uwagę zwracają pięcioramienne 17-calowe obręcze kół z lekkich stopów z dwubarwnym wykończeniem.

Wnętrze Niro EV również jest nieco inne niż w pozostałych odmianach modelu. Deska rozdzielcza ma nowe jasnoniebieskie wykończenie, które kolorem nawiązuje do koloru podświetlenia na zewnątrz auta. Konsola środkowa została uproszczona, aby pomieścić pokrętło do wyboru trybu jazdy. To pierwsze tego typu rozwiązanie w samochodach marki Kia. Nowe nastrojowe oświetlenie obejmuje zarówno konsolę środkową, jak i pokrętło zmiany trybu jazdy. Do wyboru jest jeden z sześciu kolorów - biały, szary, brązowy,

czerwony, zielony i niebieski. Nowe elementy wykończenia w kolorze czarnym i niebieskim lakierowane na wysoki połysk znajdują się również na drzwiach. Siedmiocalowy ekran dotykowy umieszczony w centralnym miejscu deski rozdzielczej oferuje dostęp do nowych funkcji związanych z elektrycznym układem napędowym. Nowy system multimedialno-nawigacyjny umożliwia zlokalizowanie najbliższych punktów ładowania oraz monitorowanie poziomu naładowania akumulatora i zasięgu samochodu. Wskaźniki za kierownicą mają formę wirtualną i są prezentowane na siedmiocalowym kolorowym wyświetlaczu LCD.

Niro EV zostało wyposażone w silnik elektryczny rozwijający moc 150 kW (204 KM) i generujący maksymalny moment obrotowy o wartości 395 Nm. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi tylko 7,8 sekundy. Napęd trafia na przednie koła. Ponieważ akumulator jest umieszczony nisko i znajduje się pod podłogą bagażnika, środek ciężkości Niro EV wypada w podobnym miejscu, jak w samochodach typu sedan lub hatchback, co zapewnia crossoverowi bardzo dobrą stabilność na zakrętach i gwarantuje dobre właściwości jezdne. Kia twierdzi, że na jednym ładowaniu Niro EV jest w stanie przejechać do 450 km. Zasięg został obliczony przy użyciu normy WLTP, należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że wymaga on jeszcze potwierdzenia w procesie homologacji. Jeśli tak rzeczywiście się stanie, to Niro EV będzie jednym z najbardziej wydajnych pojazdów elektrycznych oferowanych w sprzedaży. Klucz do sukcesu stanowi tutaj polimerowy akumulator litowo-jonowy o pojemności 64 kWh. Po podłączeniu auta do szybkiej ładowarki o mocy 100 kW potrzeba zaledwie 54 minut, aby naładować go do 80%. Nabywcy elektrycznego Niro będą mogli wybrać także wersję z akumulatorem o mniejszej pojemności (39,2 kWh), który zapewnia zasięg do 300 kilometrów na jednym ładowaniu (to również musi zostać potwierdzone w procesie homologacji).

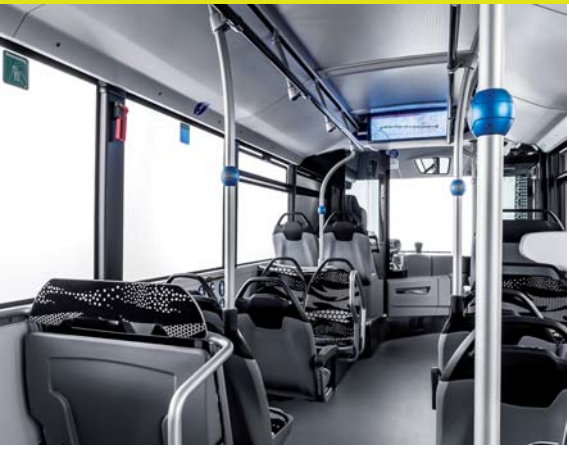
Zdjęcia: Kia

Przyszłość
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ z gwiazdą na przedzie

Na trasach lokalnych jeździ bezemisyjnie i niemal bezgłośnie. Łączy w sobie dobrze znaną i sprawdzoną platformę z nowymi rozwiązaniami technologicznymi. Całkowicie elektryczny Mercedes-Benz eCitaro wynosi elektromobilność w świecie autobusów miejskich na zupełnie nowy poziom. Seryjna produkcja pojazdu ma się rozpocząć jeszcze w tym roku.

Mercedes-Benz eCitaro to odpowiedź firmy Daimler Buses na potrzeby lokalnego transportu zbiorowego w czasach, gdzie tak wiele mówi się o elektromobilności. Jego układ napędowy bazuje na osi portalowej z silnikami elektrycznymi znajdującymi się w piastach kół. Maksymalna moc silników wynosi 2 x 125 kW, a moment obrotowy 2 x 485 Nm. Dzięki temu autobus od samego początku zapewnia odpowiednią dynamikę nawet przy komplecie pasażerów. Silniki zasilane są akumulatorami litowo-jonowymi o łącznej mocy do 243 kWh. Mają one budowę modułową: zostały podzielone na maksymalnie dziesięć modułów, z których każdy dostarcza około 25 kWh. W zakres wyposażenia podstawowego, oprócz dwóch modułów na dachu pojazdu, wchodzą także cztery zestawy z tyłu autobusu. W eCitaro zajmują one miejsce, w którym w przypadku konwencjonalnego autobusu znajdują się silnik spalinowy i skrzynia biegów. W zależności od wymagań klienta, na dachu eCitaro montowane są też dwa lub cztery dodatkowe moduły akumulatorowe. Każdy moduł akumulatorowy składa się z 15 modułów ogniw i jednostki sterującej służącej do monitorowania i wyrównywania ładunków pomiędzy ogniwami akumulatorów. Poszczególne moduły mieszczą w sobie po dwanaście ogniw baterii. Mercedes-Benz wykorzystuje łatwe do obsługi pryzmatyczne ogniwa, z których każde posiada pojemność 37 Ah. Mając do dyspozycji minimum sześć, a maksymalnie dziesięć modułów akumulatorowych, operatorzy mogą dostosować strategię użytkowania i ładowania pojazdu do swoich indywidualnych potrzeb. Maksymalna liczba modułów zapewnia największy możliwy zasięg autobusu, mniejsza liczba zmniejsza zaś masę i koszty zakupu, zwiększając także zdolność przewozową.

Na początku produkcji seryjnej eCitaro będzie można ładować z zewnętrznego źródła prądu dzięki technologii plug-in. W tym celu autobus zostanie wyposażony w specjalne gniazdo usytuowane po prawej stronie nad przednim nadkolem. Zapewni to możliwie jak najmniej skomplikowaną, najszybszą i jednocześnie tańszą wersję zasilania. Jeśli w celu zwiększenia zasięgu konieczne okaże się doładowanie, eCitaro będzie mógł być opcjonalnie ładowany za pomocą pantografu. Ta opcja pojawi się jednak dopiero po pewnym czasie od momentu rozpoczęcia seryjnej produkcji. Możliwe będą dwa warianty: w fazie 1 - zintegrowany z pojazdem pantograf na dachu, w fazie 2 - szyny do ładowania na dachu przystosowane do ładowania za pomocą



stacjonarnego pantografu stacji ładującej. W obu przypadkach przestrzeń montażowa usytuowana będzie na wysokości przedniej osi. Autobus pozyskuje energię elektryczną także dzięki rekuperacji. Oba silniki elektryczne w piastach kół napędowych podczas hamowania pełnią funkcję generatorów, zamieniając energię kinetyczną pojazdu na energię elektryczną.

Podczas projektowania eCitaro bardzo wiele uwagi poświęcono kwestii zarządzania ciepłem. Jest to jedna z wyjątkowych cech tego pojazdu i została zoptymalizowana w każdym detalu. W porównaniu z Citaro z silnikiem spalinowym, w eCitaro zapotrzebowanie na energię do ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji spadło o około 40%. Ta wyjątkowa efektywność energetyczna stwarza warunki do uzyskania praktycznego zasięgu elektrycznego autobusu nawet w niekorzystnych warunkach. Przestrzeń pasażerska eCitaro jest ogrzewana za pomocą pompy ciepła, co pozwala zaoszczędzić energię. Dla uzyskania równomiernego rozkładu temperatur stosowane są tradycyjne boczne grzejniki ścienne z dmuchawą. Konwencjonalna nagrzewnica przednia dysponuje podwójnym wymiennikiem ciepła, który wzmacnia jej działanie. W celu selektywnego zastosowania w skrajnych warunkach atmosferycznych w temperaturach od -10° C w dół bądź też w celu przedłużenia zasięgu można zastosować opcjonalnie dodatkową grzałkę zasilaną paliwem. Wszystkie elementy emitujące ciepło są ze sobą połączone, dzięki czemu ilość energii potrzebnej do ich chłodzenia podczas eksploatacji jest minimalna. Ponieważ ciało ludzkie oddaje ciepło, większa liczba pasażerów pozwala na wcześniejsze zmniejszenie mocy ogrzewania. Ponadto eCitaro dostosowuje wydajność układów ogrzewania i klimatyzacji do liczby pasażerów na pokładzie: pobór świeżego powietrza w autobusie jest optymalnie dopasowany do aktualnej liczby pasażerów, co z kolei jest mierzone za pomocą czujników nacisku na oś.

Informacje na temat zasięgu w pełni elektrycznych autobusów miejskich są często trudne do porównania i należy podchodzić do nich z ostrożnością, ponieważ brakuje wartości odniesienia, a często też ustalane są w idealnych warunkach. W przypadku eCitaro jest jednak inaczej: Mercedes-Benz preferuje najgorszy możliwy scenariusz dla zapewnienia wiarygodnych informacji i dlatego swoje dane podaje w oparciu o wymagający ustandaryzowany miejski cykl jazdy SORT2. Dla utrudnienia Mercedes-Benz uwzględnia w swych obliczeniach nawet zużycie energii przez dodatkowe urządzenia odbiorcze. Według SORT2 wyposażony w pełny zestaw akumulatorów eCitaro uzyskuje w lecie zasięg około 150 kilometrów. Oznacza to, że poszczególne części sieci obejmujące dzienne pensum jednego autobusu miejskiego już dziś mogą być obsługiwane bez doładowania. Obecnie eCitaro jest w stanie sprostać już blisko jednej trzeciej wszystkich wymogów przewoźników bez doładowania. Innymi słowy, może choćby od zaraz zastąpić co trzeci miejski autobus z silnikiem spalinowym. W idealnych warunkach eCitaro pokonuje nawet 250 kilometrów bez doładowania.

W porównaniu z Citaro z silnikiem spalinowym, w eCitaro zapotrzebowanie na energię do ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji spadło o około 40%.

Nowy Mercedes-Benz eCitaro stanowi początek innowacyjnej ofensywy o przejrzystej strategii zmierzającej ku szybkiej, ale przede wszystkim praktycznej elektryfikacji lokalnego, autobusowego transportu publicznego miast i dużych aglomeracji. Jest czymś znacznie więcej niż tylko autobusem miejskim, stanowi bowiem element kompleksowego systemu eMobility firmy Daimler Buses. Jest to rozwiązanie, które zapewnia przedsiębiorstwom transportu publicznego obsługę na każdym etapie: od gruntownego consultingu poprzez wsparcie w formie inteligentnego systemu zarządzania ładowaniem i szkoleń dla pracowników aż po serwis obejmujący paletę specyficznych usług. System eMobility i Mercedes-Benz eCitaro przeciera tym samym szlaki dla transformacji komunikacji autobusowej w miastach i aglomeracjach miejskich w stronę elektromobilności.

Zdjęcia: Daimler AG.

Armin Van Buuren - A State Of Trance Ibiza 2018

Premiera: 24.08.2018

W tym roku Armin Van Buuren ponownie wraca na Białą Wyspę, gdzie podczas swojej letniej rezydentury zaprezentuje doskonałe klubowe nagrania, z kultowej audycji A State Of Trance. Jako najbardziej utytułowany DJ na świecie, do perfekcji opanował sztukę selekcji utworów, z których tworzy nieprawdopodobne sety. Ta magiczna umiejętność powoduje, że tysiące ludzi szaleje podczas jego występów na żywo, a kompilacje sygnowane marką ASOT to od wielu lat globalne bestsellery. Podobnie jest z wydawnictwem zatytułowanym „A State Of Trance Ibiza 2018". Fenomenalna mieszanka ekskluzywnych produkcji i remiksów, która przedstawia Ibizę w dwóch fantastycznych częściach. Pierwsza płyta swoim klimatem zaprasza na gorącą plażę, drugi zaś krążek zaprowadzi nas prosto do klubu. Ten niezwykły album składa się z 41 pozycji, przygotowanych m.in. przez Kyau & Albert, Allena Wattsa, Heatbeat, Chrisa Schweizera, Bena Golda, Denisa Kenzo, Super8 & Tab, Richarda Duranda, Beatsole, Arty'ego czy Omnię. Do tego dwie nowości od samego Armina, który znowu udowadnia, że jest w tym po prostu najlepszy!

Zeskanuj kod i kup płytę

KSIĄŻKA

Lynne Olson, Stanley W. Cloud

PREMIERA: 22.08.2018

Sprawa honoru. Dywizjon 303 Kościuszkowski: zapomniani bohaterowie II wojny światowej

Wydawnictwo: Marginesy, Tłumaczenie: Małgorzta i Andrzej Grabowscy

Historia polskich pilotów, których odwaga i męstwo przyczyniły się do uratowania Anglii w 1940 roku. To także opowieść o zaskakującej zdradzie, jakiej dopuścili się alianci pod koniec II wojny światowej.

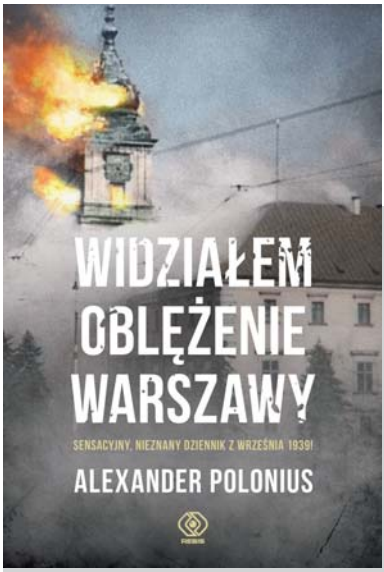
Losy pięciu pilotów słynnego Dywizjonu 303, którzy weszli do grona najbardziej bohaterskich i skutecznych lotników wojennych.

Towarzyszymy im w czasie szkolenia przed wojną, ich dramatycznej ewakuacji do Francji, a później do Wielkiej Brytanii, w której – początkowo pogardliwie potraktowani przez RAF – odegrali kluczową rolę, a ich brawura i umiejętności w bezpośrednich starciach z niemieckimi messerschmittami przeszły do legendy. Poznajemy także ich powojenne losy, gdy marzenia o niepodległości zostały brutalnie rozwiane, a Polska oddana Związkowi Radzieckiemu. Sprawa honoru odkrywa chwalebną historię Polski w czasie II wojny światowej. Opowiada o bezustannych zmaganiach z Hitlerem i Stalinem, długiej walce o niepodległość i o oszustwie, które boleśnie dotknęło Polskę.

Wspaniała historia, wspaniale opowiedziana. Opowieść o bohaterstwie i zdradzie, którą czyta się z wypiekami na twarzy. Ta książka powinna ukazać się dawno temu.
Norman Davies

Zdumiewające dzieło! Lynne Olson i Stanley Cloud przedstawiają nam fascynującą relację ze świetnie udokumentowanej śmiałej, bohaterskiej walki grupy polskich pilotów wojskowych i poprzez ich losy ukazują w skrócie trudną i bolesną historię Polski i Europy w czasie drugiej wojny światowej.
Ryszard Kapuściński

REKLAMY / OGŁOSZENIA



Zeskanuj kod i kup książkę

Przełożył: Marek Przybyłowicz

Alexander Polonius
Widziałem oblężenie Warszawy

Widziałem oblężenie Warszawy jest jak scenariusz dobrego, trzymającego w napięciu filmu – zwykły przyjazd na wakacje do Polski zamienia się nagle w ciąg dramatycznych przygód i walkę o życie we wrześniu 1939 roku. Oblężenie Warszawy, rdzeń tej książki, świetnie udokumentował już amerykański fotograf Julien Bryan… który zresztą się tu pojawia. Dziennik Poloniusa jest równie dobrą relacją. Autor ma dar obserwacji i doskonale potrafi opowiadać. Jego opisy są szczegółowe i plastyczne jak zdjęcia, emocje doskonale ukazane, napięcie nie opada, a z kart wyłania się prawdziwy obraz życia w atakowanej Polsce i obleganej stolicy, z jasnymi, optymistycznymi akcentami, ale też z całym okrucieństwem wojny: ogromnymi zniszczeniami i śmiercią.
Książka, wydana w Wielkiej Brytanii w 1941 roku, natychmiast zyskała rozgłos, a jej egzemplarze znajdują się w bibliotekach na całym świecie, w tym w bibliotece amerykańskiego Kongresu.

Liczba stron: 416, **Wydawnictwo:** Rebis

– Mam nadzieję, że nie będzie pan miał mi za złe, jeśli udam się do restauracji.
– A co mnie to obchodzi? Przypuszczam, że może pan pójść, jeśli zapyta pan peronowego – odparł bardzo nieuprzejmie.
Prasa rozpisywała się o okrutnym wypędzaniu przez Niemców Żydów z polskimi paszportami, i to bez względu na to, od jak dawna mieszkali oni w Rzeszy. Pakowano ich do pociągów, przewożono przez granicę i porzucano na ziemi niczyjej między dwoma granicznymi miastami. To, co działo się na moich oczach, było zapewne częścią tej brutalnej zsyłki.
Minąwszy kasy, wszedłem do hallu. Zobaczyłem tu ogrom żydowskiego nieszczęścia – przeważnie kobiety z dziećmi oraz starych ludzi siedzących obok lub na swoich tobołkach. SS-mani zepchnęli ich pod ściany, aby zrobić przejście do kas. Żydzi byli stłoczeni jak zwierzęta, niepewni, przerażeni, ponurzy. Kilka matek pytało, czy mogą napełnić butelki wodą.
– Nie teraz – padła odpowiedź. – Napełnicie flaszki, jak zajedziecie do Polski!
– Ale moje dziecko musi się napić. Nie może mu pan przecież odmówić kropli wody. Wrócę za minutkę! – błagała kobieta.
– Nie teraz, powiedziałem! – warknął zwalisty mężczyzna ze swastyką.
Usiadłem na ławce w pobliżu i udając, że czytam książkę, uważnie obserwowałem rozwój wydarzeń. Wrzawa kobiet i płacz dzieci sprowadziły wyższego urzędnika.
– O co ten cały zgiełk? – zapytał znudzony młodego SS-mana, a otrzymawszy odpowiedź, szczeknął na kobiety: – Cisza, to nie getto! Jeszcze nie jesteście w Polsce. Kazano wam czekać. Teraz nie będzie żadnej wody. Pozwolę jej nabrać przed odjazdem pociągu.
– Ale czekamy już tak długo – głośno narzekały kobiety. – Kiedy ten pociąg odjedzie?
– Odjedzie, kiedy odjedzie. Zamknijcie się! – rzucił urzędnik i obróciwszy się na pięcie, odszedł.
Konieczność oglądania takiej sceny była nie do opisania przykra. Niewolników nie potraktowano by gorzej. Niemniej byłem na wakacjach i nie chciałem być świadkiem tragedii, na która nie miałem żadnego wpływu. Życzyłem tylko owym ludziom skrócenia tej biedy i tego, by pociąg zabrał ich wreszcie do ich nowego kraju, w którym będą mogli żyć w godnych warunkach.
Spacerkiem udałem się z powrotem w kierunku stacji, chłonąc ciepło słońca, które pomału zachodziło za kościołem, pozłacając swoimi promieniami zielone listki wierzb płaczących. Było bezwietrznie.
Jakże przesadzone wydawały się w tym momencie wszystkie te doniesienia prasowe o niemieckich przygotowaniach do wojny i koncentracji ich wojsk na granicy. Oto byłem tu, w nadgranicznym mieście, i nie zobaczyłem ani śladu żołnierza. Prawda, widziałem ich wielu z okien pociągu w drodze do Berlina, ale tu, w Neu Bentschen, nie dostrzegłem ani jednego. Tak, będę mógł powiedzieć przyjaciołom w Warszawie, że nie widziałem tutaj niczego niepokojącego. Ilu ludzi kiedykolwiek zatrzymuje się w tym miejscu? Przypuszczam, że niewielu, szczególnie teraz, kiedy ruch między Polską a Niemcami jest tak ograniczony. Słyszano nawet o aresztowaniach.
Rozważając to wszystko, pomału wracałem na stację. Lecz cóż to za dziwny hałas, jakieś zawodzenie i płacz dochodzące z placu przy dworcu? Nawet z tej odległości wydawało się, że ktoś jest tam bity. Nie myliłem się – na dziedzińcu znajdowało się wielu żydowskich emigrantów. Byli oni popychani i zmuszani do pozostawienia bagaży, wybuch paniki wisiał w powietrzu. Mężowie wołali żony, które od nich oddzielono, matki z desperacją krzyczały na dzieci, kilka kobiet prosiło SS-manów, aby pozwolili im zabrać pościel, gdyż nie będą miały gdzie spać, jeszcze inni błagali o zgodę na wysłanie listu do tych, którzy zostali. Wszystkie te prośby spotykały się ze stanowczą i chłodną odmową.
– Nie wolno zabierać ze sobą pościeli, bo nie została zbadana przez odpowiednie władze – powiedział lodowatym tonem SS-man pochłonięty wkładaniem rękawiczek.
– Ale niechże zlituje się pan nad biedną wdową. Mam trójkę dzieci. Gdzie one mają spać? – zawołała mizerna, chuda kobieta.
– Będziesz musiała poprosić żydowski komitet w Polsce, by dostarczył to, czego ci trzeba. Nie możemy zawracać sobie głowy twoimi gratami. Tymczasem zostaną w naszej przechowalni pod twoim nazwiskiem. (…)

Książka dostępna również jako e-book

KSIĄŻKA

PREMIERA: 5.09.2018

Joe Hill
Dziwna pogoda

Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Marta Guzowska

Zbiór czterech mrożących krew w żyłach minipowieści.

Joe Hill, jeden z najlepszych amerykańskich autorów horrorów, stawiany jest na równi z takimi pisarzami, jak Peter Straub, Neil Gaiman czy Jonathan Lethem. W „Dziwnej pogodzie", frapującej kronice niekończącej się wojny między dobrem i złem, sprawnie obnaża mrok kryjący się pod powierzchnią codziennego życia. Swoim mistrzowskim piórem przesuwa granice gatunku na nowe terytoria. Zabierając czytelników w nieznane, Joe Hill, literacki alchemik, skupia się w swoich czterech minipowieściach na najważniejszych elementach ludzkiej egzystencji: pamięci i niepamięci, wyobrażeniach i fantazjach, bestialstwie i bezradności, lęku i brawurze, deszczu i wietrze, śmierci i życiu, marzeniach… i koszmarach.

Jeden z najlepszych amerykańskich autorów horrorów. - „The Time"

Kolejna pozycja must read coraz bardziej imponującego pisarza… „Dziwna pogoda" pokazuje wszechstronność warsztatu Joe Hilla, opowiadającego głęboko niepokojące historie, w których niosące zniszczenie siły natury wydają się łagodnym deszczem, gdy przeciwstawi się je działaniom złoczyńców. - barnesandnoble.com

---

KSIĄŻKA

PREMIERA: 22.08.2018

Robert Bryndza
Ostatni oddech

Wydawnictwo: Filia

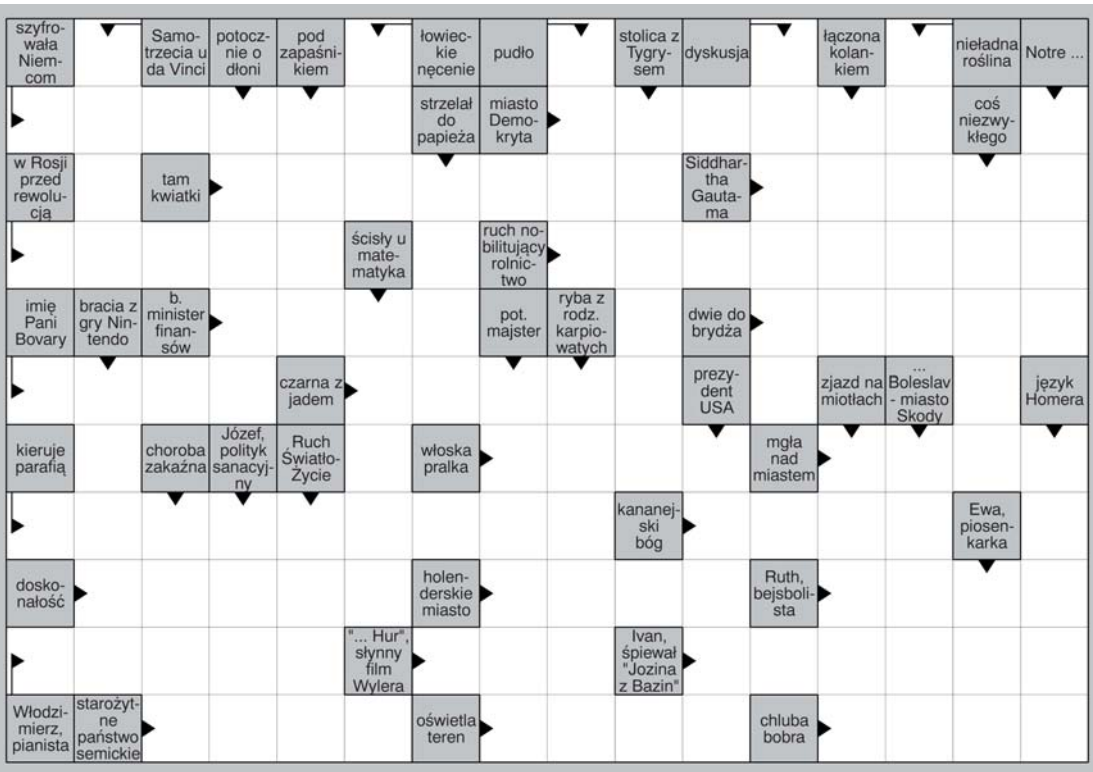
Idealna randka, która zamienia się w koszmar.

Na śmietniku zostaje znalezione ciało dziewczyny. Choć detektyw Erika Foster zjawia się na miejscu jako jedna z pierwszych, to nie jej zostaje przydzielona sprawa morderstwa. Wciąż walcząc o miejsce w zespole śledczym, Foster i tak angażuje się w dochodzenie. Szybko odkrywa powiązania ze sprawą zabójstwa sprzed czterech miesięcy. Wtedy również ktoś porzucił zwłoki kobiety w podobnym miejscu. Dodatkowo obie ofiary miały identyczne rany.

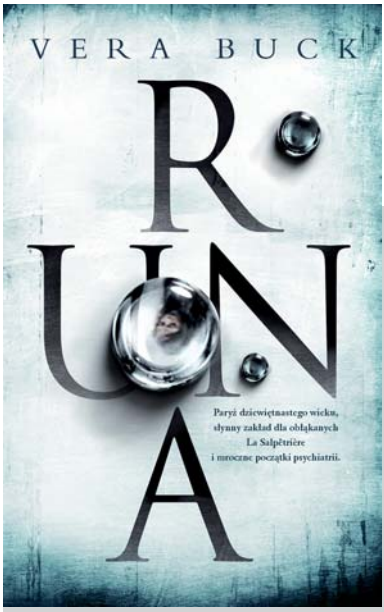
Wszystko wskazuje na to, że chowający się za fałszywymi tożsamościami morderca śledzi i wabi swoje ofiary korzystając z Internetu. Erika musi więc znaleźć człowieka, który zdaje się mieć tysiące twarzy, a żadna z nich nie jest prawdziwa.

Tymczasem zostaje porwana kolejna dziewczyna. Foster i jej zespół muszą ją znaleźć, zanim zabójca zrealizuje swój upiorny, sadystyczny plan.

„Ostatni oddech" trzyma w napięciu od pierwszej do ostatniej strony. Nie odłożysz tej książki aż do dramatycznego finału!



zadanie udostępnił serwis krzyżówkowy **szarada.net**



Przełożyła: Emilia Skowrońska

Vera Buck
Runa

Paryż, rok 1884.
Doktor Charcot na oddziale neurologicznym kliniki Salpetriere przeprowadza eksperymenty na histeryczkach.
Jego pokazy hipnozy ściągają widzów z całej Europy; znany neurolog niczym magik sprawia, że pacjentki tańczą przed zgromadzoną publicznością. Któregoś dnia na oddział trafia Runa, mała dziewczynka, która opiera się wszelkim metodom terapeutycznym. Jori Hell, szwajcarski student medycyny, widzi w tym szansę na zdobycie upragnionego tytułu doktora i wysuwa śmiałą propozycję zabiegu, który do tej pory wydawał się nie do pomyślenia. Chce jako pierwszy lekarz w historii medycyny operacyjnie usunąć obłęd z mózgu pacjentki. Nie wie jednak, że Runa zostawiła w mieście tajemnicze wiadomości, ściągając na siebie uwagę innych osób. Zna też najmroczniejszą tajemnicę Joriego…

Liczba stron: 608, **Wydawnictwo:** Wydawnictwo Initium

Zeskanuj kod i kup książkę

– Moi panowie, dzisiejsze przedstawienie to premiera również dla mnie. – Charcot stał przed kurtyną w pozycji człowieka, który właśnie ma odsłonić nowy pomnik. – Pacjentka, którą za chwilę wam przedstawię, trafiła do nas przed zaledwie kilkoma godzinami. Jej cierpienie jest jednak tak ogromne i robi takie wrażenie, że nie chciałem czekać do przyszłego tygodnia, by wam ją pokazać. Mam nadzieję, że zmiana programu wam nie przeszkadza. Zestawienie materiału klinicznego zawsze zależy od konkretnego przypadku.

Jori był w tej klinice dostatecznie długo, by się domyślać, że Charcot improwizuje – prawdopodobnie zmarła pacjentka, na przykładzie której planował przeprowadzić pokaz ślepoty słownej. Charcot nie lubił działać spontanicznie. Wolał mieć wszystko zaplanowane aż do ostatniego szczegółu.

– Podczas gdy znajdująca się za sceną chora jest przygotowywana do hipnozy, mam okazję pokrótce przedstawić panom przypadek: jest to najmłodsza, jak do tej pory, pacjentka w naszych szeregach, ma osiem bądź dziewięć lat – tak przypuszczamy, albowiem nie znamy jej wieku, historii rodzinnej ani nawet imienia. – Charcot przechadzał się przed kurtyną. Splótł dłonie za plecami, jakby musiał się zastanawiać, gdyż nie zdążył zaplanować tej przemowy. Za nim jak zwykle trzymał się Guinon, który sporządzał notatki.

– Krótko mówiąc, panowie, dziecko nie chce z nami rozmawiać, co nie oznacza, że jest nieme. Wręcz przeciwnie. Ma wspaniale funkcjonujący głos! Ci z was, którzy przed godziną znajdowali się w pobliżu oddziału dla bezrozumnych dziewcząt, z pewnością to potwierdzą.

Jori dostrzegł złośliwe uśmieszki na otaczających go twarzach. Miał niedobre przeczucie, że godzinę temu we wspomnianym miejscu znajdowali się wszyscy oprócz niego.

– Dopóki zatem dzięki hipnozie nie dowiemy się o dziecku czegoś więcej, będziemy stosować imię, które nadano mu w Saint-Vincent-de-Paul: Runa. To osobliwe imię, którego pochodzenia nie znam. Jednakże owo imię nie jest nawet w połowie tak dziwne jak zachowanie dziewczynki. W rzeczy samej nasza mała Runa ma za sobą prawdziwą odyseję po klinikach i sierocińcach. Cztery kliniki w ciągu dwóch i pół miesiąca – toż to niemal rekord! Wszędzie dziecko zachowywało się tak osobliwie, że żaden specjalista nie czuł się na siłach, by postawić diagnozę – ba, nie chciano nawet opiekować się pacjentką i przekazywano ją dalej. „Krnąbrne zachowanie", „wysoki stopień zidiocenia", „apatia nerwowa" – w stosie akt można przeczytać takie właśnie opisy, tak obszerne, że dałoby się wypełnić nimi cały podręcznik do medycyny. Nie ma tam jednak ani jednej przekonującej diagnozy, moi panowie. Ani jednej. – Charcot pokręcił głową. Nawet teraz wyglądał czcigodnie; wykonywał dobrze przemyślane ruchy głową w prawo i w lewo. – Rzecz jasna pozostaje pytanie, dlaczego nie przywieziono jej od razu tutaj, do tego domu chorych, żeby mogli się nią zająć prawdziwi specjaliści, którzy stwierdzą, co jej dolega – a przecież diagnoza znajduje się na wyciągnięcie ręki. Dziewczynka mianowicie cierpi na dolegliwości histeryczne, i to w klasycznej postaci! – Charcot oparł na biodrze swój Sex Bâton. Tępy koniec drąga wbił mu się w bok, tonąc w pełnych kształtach doktora. – Hipnoza! – zawołał. – Magia hipnozy.

Jori pochylił się na swym krześle.

Dziewczynka, którą wwieziono na scenę, miała zamknięte oczy, jakby spała. Była blada, chuda i o wiele za mała, jak na swój wiek. Niemal ginęła na wielkim niepowleczonym materacu. Charcot schylił się i przysunął usta do jej ucha. Jego szept był natarczywy, ale nie na tyle głośny, by mogli go słyszeć obecni na sali mężczyźni. A przecież studenci bardzo się starali dosłyszeć wszystko, nie chcieli, by umknął im jakikolwiek szczegół. Nikt w sali się nie poruszył, dziecko również trwało w bezruchu.

Nagle Charcot się nachmurzył. Jego oczy ześlizgnęły się głębiej w ciemne oczodoły. Przycisnął Sex Bâton do ramienia Runy, ale dziewczynka nie otworzyła oczu. Studenci zerkali na siebie z przerażeniem. Może podczas przygotowywania hipnozy za sceną coś poszło nie tak? Może ktoś coś spartaczył? Asystenci Charcota otrzymywali to zadanie na zmianę. Kto dziś był odpowiedzialny za hipnozę?

– Babiński! – ryknął Charcot w stronę audytorium.

Wszyscy podskoczyli. Zaczęli rzucać sobie spojrzenia pełne złośliwej satysfakcji. Joseph Babiński był faworytem doktora. On nazywał go swym odkryciem – pozostali mówili na Babińskiego „kocur Charcota". Tak więc nikt nie miał nic przeciwko temu, by wreszcie najlepszy student otrzymał burę. W rzeczy samej dzisiejsze widowisko było premierą.

Babiński wyszedł zza kurtyny. W dłoni trzymał świecę, w jego oczach czaiło się przerażenie. Wyglądał jak jedna z rozhisteryzowanych epileptyczek Charcota. Profesor zrobił trzy susy i już był przy nim; wyrwał mu świecę z ręki. Guinon pokornie chodził za mistrzem krok w krok, jakby się bał, że bez jego cienia nagle zostanie nagi na scenie.

Jori oparł prawy łokieć na kolanie i wysunął głowę, by lepiej widzieć.

Charcot właśnie powtarzał wprowadzenie do hipnozy. Poruszał świecą przed zamkniętymi oczami dziecka i mruczał jakieś słowa, jakby chciał zaklinać duchy. Następnie wziął Sex Bâton i ponownie dotknął nim dziewczynkę, najpierw delikatnie, a potem coraz mocniej, aż wreszcie wbił laskę w bok jej nieruchomego ciała. Wyglądało to tak, jakby chciał zmusić bezwładnego psa, by się podniósł.

KSIĄŻKA

PREMIERA: 5.09.2018

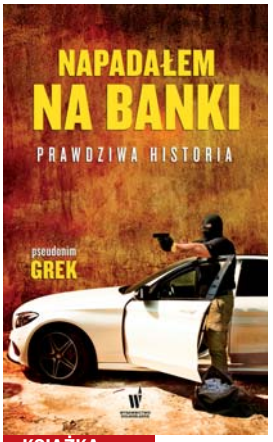
Robert Małecki
Skaza

Wydawnictwo: Czwarta Strona

Są ciała, nie ma zbrodni.
Tylko krzyk z przeszłości domaga się prawdy.

Zimą 2018 roku ze skutego lodem jeziora zostają wyciągnięte zwłoki nastolatka. Patolog jest pewien, że śmierć chłopca nastąpiła w wyniku utonięcia. Znamion przestępstwa nie nosi też ciało starszego, bezdomnego mężczyzny o nieustalonej tożsamości. Oba zgony łączy tylko mroźna noc. A to niestety za mało, by rozpocząć śledztwo.
Jednak zdaniem komisarza Bernarda Grossa pytań w obu sprawach jest więcej niż odpowiedzi. I kiedy zacznie je zadawać, mieszkańcy pobliskiego miasteczka nabiorą wody w usta. Gross przekonuje się z czasem, że ich milczenie to mur, za którym czają się duchy przeszłości.
Kluczem do odkrycia prawdy może okazać się wyjaśnienie starej sprawy tajemniczego zaginięcia…
Skaza to opowieść o dramacie, który zatruwa umysły, ale też o zbrodni, błędach i odkupieniu. O miłości, zemście i sprawiedliwości – niekiedy tak różnie pojmowanych.

Mroczny kryminał o piekle polskiej prowincji, rodziny i… policji. Małecki to autor, którego poznać powinien każdy fan gatunku.
Wojciech Chmielarz



KSIĄŻKA

PREMIERA: 19.09.2018

pseudonim GREK
Napadałem na banki. Prawdziwa historia

Wydawnictwo: Dolnośląskie

Trzy banki dziennie? Żaden problem dla Greka. Przeczytaj jak to robił!
Grek powraca!

Już po opublikowaniu swojej pierwszej książki "Byłem gangsterem. Prawdziwa historia" wywołał małe trzęsienie ziemi, pokazując prawdę o polskiej przestępczości zorganizowanej. Tym razem opisuje, jak napadał na jubilerów, konwoje z pieniędzmi, a przede wszystkim - na banki.

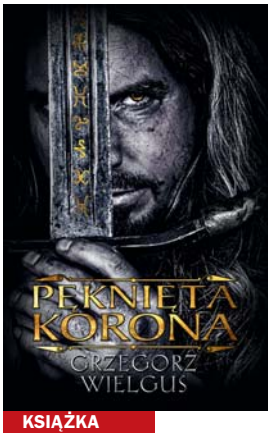
Okazuje się, że w latach 90. nie było nic prostszego niż okradanie niemieckich banków w mniejszych miejscowościach. Strażnicy nie stawiali oporu, dyrektorzy banków potulnie otwierali sejfy, a Grek i spółka brali tyle, ile zdołali unieść.

Pomimo luźniejszej konwencji w drugiej części autor znów ostrzega: jeśli decydujesz się wkroczyć na ścieżkę przestępstwa, pamiętaj, że kończy się to zawsze tak samo. Albo więzieniem, albo śmiercią. Wśród gangsterów nie znajdziesz przyjaciół ani lojalności, a zamiast tego – bandę chciwych socjopatów i ludzi bez zasad.

Książka niezwykle obrazowo przedstawia sposób działania zorganizowanej grupy przestępczej, a także, co istotne, nie jest pisana przez dziennikarza, tylko przez prawdziwego gangstera.

"Wspomnienia Greka są ostre jak brzytwa. Gdybym był Patrykiem Vegą już kręciłbym film na ich podstawie"
Robert Ziębiński, redaktor naczelny miesięcznika PLAYBOY, założyciel portalu dzikabanda.pl

---



KSIĄŻKA

PREMIERA: 21.09.2018

Grzegorz Wielgus
Pęknięta korona

Wydawnictwo: Wydawnictwo Initium

Kraków, rok 1273.

Na brzegu Wisły zostaje odnalezione ciało brutalnie zamordowanego mężczyzny. W śledztwo angażuje się brat Gotfryd, doświadczony inkwizytor, mający za sobą dochodzenia w Prowansji oraz Italii przeciwko katarom i waldensom. U boku mnicha staje dwóch rycerzy z Małopolski - Jaksa, pogrążony w dekadencji członek zasłużonego rodu Gryfitów, oraz Lambert z Myślenic, szlachcic drobnego znaku, a zarazem wybitny fechmistrz. Dawni kompani szybko natrafiają na ślady wiodące do ruin owianego złą sławą zamku Lemiesz. Poszukiwania zabójcy zostają jednak przerwane przez doniesienie o kolejnym zgonie. W zgorzałym dworze pewnego magnata zostaje odkryte ciało zwęglonego rycerza – zginął w czasie odprawiania pogańskiego rytuału przed obrazem, którego nawet ogień nie odważył się tknąć.

Rozpoczyna się awanturnicza przygoda, prowadząca towarzyszy prosto w cień doliny mieczy. Teraz mogą ufać już tylko sobie nawzajem.

F.H.U. Maripol
www.fhumaripol.pl
e-mail: sklep@fhumaripol.pl
SKLEP MOTORYZACYJNY
FILTRY - OLEJE - PASKI - CZĘŚCI - AKCESORIA
Kraków, ul. Pachońskiego 2a
tel. 12 636-21-01, tel. kom.:606-230-750

www.
lampyostrzegawcze.pl

HURT - DETAL
AUTO EURO S.A.
CZĘŚCI SAMOCHODOWE
HURTOWNIA CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH
Wieliczka, ul. Narutowicza 24
tel. 12 686 30 60, 12 686 30 61
tel. 12 686 10 66, 12 686 10 55
www.autoeuro.com.pl
RABAT DLA TAXI
DOSTAWA GRATIS
SPRZĘGŁA LUK
AMORTYZATORY KYB
UKŁADY ROZRZĄDU RUVILLE
PASKI KLINOWE I ROZRZĄDU CONTITECH
KNECHT
FILTRY NGK
SONDY, ŚWIECE elring
USZCZELKI INA
TEXTAR
HAMULCE febi bilstein
Breck
LIQUI MOLY
ELEMENTY ZAWIESZENIA
HAMULCE
CHEMIA WARSZTATOWA
ROLKI NAPĘDOWE
Nazwy firm i ich znaki towarowe zostały użyte w celach informacyjnych i są zastrzeżone przez ich właścicieli

AUTO SERVICE EURO-MOTO-CAR S.C.
tel. 501 172 488
ul. Niepołomska 54 (drugi warsztat) 31-572 Kraków
KOMPLEKSOWE NAPRAWY WSZYSTKICH MAREK
- mechanika, elektronika
- klimatyzacja
- sprzedaż oryginalnych części do Renault
- remonty silników - benzyna, diesel
- remonty mechaniczne aut zabytkowych

Specjalizacja auta FRANCUSKIE
RENAULT PEUGEOT CITROËN

Auto Serwis Tomasz Gadzina
wszystkie marki - specjalność samochody francuskie
Regeneracja tylnych belek
Kraków, Al. 29-go Listopada 166, tel. 608 77-64-05

PIELĘGNACJA
IMPREGNACJA
CZYSZCZENIE
CARPIC
...gdzie czyszczenie to nie wszystko!
ul. Pachońskiego 11, Kraków
tel. 605 203 282
www.carpic.pl www.facebook.pl/carpicpl
Czyszczenie tapicerki: 250 zł (5 miejsc)
Lakierowanie skóry: 100 zł za fotel
Woskowanie lakieru: 100 zł
Polerowanie lakieru: 600 zł
Zabezpieczenie lakieru powłoką kwarcową: 1500 zł
Podane ceny przy wielkości samochodu: VW Golf, Audi A3. Rabat obowiązuje przy usłudze powyżej 200 zł
50 zł rabatu
NAJLEPSZE KOSMETYKI SAMOCHODOWE I WYSOKIEJ JAKOŚCI OLEJE
KUPISZ U NAS!
MILLERS OILS

Redakcja :
31-159 Kraków,
Al. J. Słowackiego 17A
tel./fax (12) 632 09 32
e-mail: kdk@kdk.pl
Redaktor naczelny:
Robert Lorenc

Reklama:
tel. (12) 632 09 32
tel. 609 370 869
e-mail: reklama@kdk.pl

zeskanuj kod i sprawdź e-wersje

Zamawianie internetowego wydania gazety:
e-mail: newsletter@katalogdlakierowcow.pl
Wyprodukowano w Polsce
Wydawca:
Firma Usług Reklamowych "KATALOG"
31-159 Kraków, Aleja Juliusza Słowackiego 17A
Wszelkie prawa zastrzeżone.
"KATALOG dla kierowców" działa w oparciu o przepisy ustawy o prawie autorskim i "prawach pokrewnych" (Dz.U. z dn. 23 lutego 1994 r. nr 24, poz. 83) oraz przyjęte zwyczaje edytorskie. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych, zastrzega sobie prawo skracania nadesłanych tekstów i nanoszenia własnych tytułów. Pisownia artykułów zgodna z oryginalną. Za treść reklam i ogłoszeń Wydawca nie ponosi odpowiedzialności. Fotografie, znaki graficzne firm oraz dane umieszczane są na odpowiedzialność prezentowanego Reklamodawcy. Wydawca ma prawo odmówić umieszczenia reklamy niezgodnej z przepisami lub interesem Wydawcy.
wyd. A : KRAKÓW, numer zamknięto: 24.08.2018
Zdjęcia bazowe na stronie 1: Richard Gatley, Nicola Gypsicola /Unsplash.
Na stronach: 7, 38 i 40 znajdują się reklamy.
BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY KATALOG dla kierowców

NOWA GWIAZDA W MIEŚCIE

JUŻ OD 39 990 ZŁ

SPACE STAR

5 LAT GWARANCJI FABRYCZNEJ

ul. Jasnogórska 105
31-358 Kraków
tel./fax: 12 353 30 51
http://mitsubishi.autokrak.pl/

Auto Krak Jan Wójcik

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

WYBIERZ WŁASNY KIERUNEK

ECLIPSE CROSS

już od 89 990 zł**

MADE IN JAPAN

* Podana cena dotyczy Mitsubishi Space Star w wersji wyposażenia Entry
** Podana cena dotyczy Mitsubishi Eclipse Cross w wersji wyposażenia Inform.
Informacje na temat złomowania samochodów Mitsubishi oraz przydatności do recyclingu są dostępne na www.mitsubishi.pl. Emisja CO_2: 130-187 g/km, zużycie paliwa 5,7-8,2 l/100 km.

BGZ BNP PARIBAS
Bank zmieniającego się świata

FINANSOWANIE

AUTO SERWIS
DIESEL
BENZYNA
POJAZDY:
OSOBOWE
CIĘŻAROWE
DOSTAWCZE
MASZYNY
BUDOWLANE
31-572 Kraków
ul. Niepołomska 55

Profesjonalna diagnostyka samochodowa
Regeneracja wtryskiwaczy, pomp wtryskowych i pompowtryskiwaczy
Naprawa elektryki i elektroniki samochodowej
Serwis klimatyzacji - naprawa, odgrzybianie i ozonowanie
Naprawa turbosprężarek, zawieszeń, silników wysokoprężnych, skrzyni biegów automatycznych oraz manualnych
Wymiana sprzęgieł i rozrządów
Diagnostyka i naprawa układów pokładowych między innymi: ABS, AIR BAG, ASR, ESP, itp.
Diagnostyka i naprawa układów z zapłonem iskrowym
Blacharstwo, lakiernictwo i spawanie plastików
tel./fax 12 686 13 78
kom. 505 269 716

DIESEL 55

ZAPRASZAMY NA NAPRAWY:
UKŁADÓW WTRYSKOWYCH
TURBOSPRĘŻAREK
UKŁADÓW HAMULCOWYCH
INSTALACJI ELEKTRYCZNYCH
UKŁADÓW KLIMATYZACJI
SILNIKÓW WYSOKOPRĘŻNYCH
www.diesel55.pl
PN-PT 8-17

SPIES HECKER
LAKIERY SAMOCHODOWE
NARZĘDZIA LAKIERNICZE
Lakiery w aerozolach

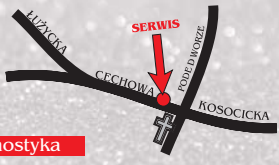
KRAKÓW
Al. 29-go Listopada 154
tel. (12) 415-15-57

TAPICERSTWO MEBLOWE
- **renowacja mebli** (współczesne i antyki)
- **wystroje** wnętrz i lokali wg. indywidualnego projektu

TAPICERSTWO SAMOCHODOWE
- **tapicerka** skórzana i welurowa
- **pokrowce** na siedzenia
- **naprawa foteli**

Vantage
Centrum TAPICERSTWA
Kraków, ul. Pachońskiego 11, tel. (12) 415 50 56
e-mail: biuro@ct-vantage.pl , www.ct-vantage.pl

MECHANIKA
ELEKTROMECHANIKA
SAMOCHODOWA
Emilos Auto SERWIS
Kraków, ul. Cechowa 129
tel.: 509-944-946, 513-143-891
nowe opony
przekładki opon
klimatyzacja
elektromechanika
mechanika
części zamienne
elektroniczna diagnostyka



zapraszamy: pn. - pt.: 8.30 - 18.00, sob.: 8.30 - 14.00
SPECJALIZACJA:
HONDA TOYOTA Ford FIAT DAEWOO OPEL

Agencja Ubezpieczeniowa "Mateczny"
www.ubezpieczeniamateczny.pl
e-mail: mateczny@interia.pl , tel. 510 510 504

Kraków, ul. Zamoyskiego 85
czynne od pon. do pt. w godz. 9:00-18:00
w soboty w godz. 9:00-13:00
tel./fax: 12 656 43 74
tel. kom. 602 392 170

Nowy Prokocim Kraków, ul. Teligi 30A
czynne od pon. do pt. w godz. 9:00-17:00
tel./fax: 12 264 70 32

Nowa Huta Kraków, ul. Broniewskiego 1
D.H. Wanda
czynne od pon. do pt. w godz. 10:00-18:00
tel./fax: 12 681 30 33

PROMOCJE!!!
15 towarzystw w jednym miejscu

Korzystne ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe i inne

www.katalogdlakierowcow.pl motoryzacja inaczej

Następny numer już w październiku. Weź go - jak zawsze - ze swojej ulubionej stacji benzynowej lub zamów do domu czy firmy na www.prenumerata.kdk.pl

REKLAMY / OGŁOSZENIA

HONDA
The Power of Dreams

CIVIC

PODEJMIJ WYZWANIE I ZOBACZ, DOKĄD CIĘ ZAPROWADZI

Teraz w **zaskakującej** ofercie

Samochody dostępne od ręki

Zapraszamy na jazdy testowe

GWARANCJA 5 lat
HONDA PLUS
3 + 2
www.honda.pl

Civic 4D - zużycie paliwa w cyklu mieszanym 5,7-5,8 l/100km, pozamiejskim 4,7-4,8 l/100km, emisja CO_2 130-132 g/km. Civic 5D z silnikiem 1,5VTEC Turbo Sport Plus MT - zużycie paliwa w cyklu mieszanym 5,8 l/100km, pozamiejskim 4,8 l/100km, emisja CO_2 133 g/km.wg. wyników testów regulowanych przez EU. rzeczywiste zużycie paliwa może być różne. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego. Informacje dotyczące odzysku i recyclingu samochodów wycofanych z eksploatacji na www.honda.pl. Gwarancja 5 lat (3+2) dotyczy wszystkich modeli.

ARHER
Honda w centrum Krakowa
ul. Kapelanka 40, Kraków
tel. (12) 261 00 77, fax (12) 261 00 70
e-mail: arher@arher.pl
www.arher.pl