BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców
#317

dla Ciebie egz. bezpłatny

TEST FOTELIKÓW SAMOCHODOWYCH

Audi Q3

TEST

Toyota RAV4 Hybrid

PRAWO
Podatek od aut demonstracyjnych i zastępczych

PORADNIK
Bezpieczeństwo **pupila** w podróży

HISTORIA
Volkswagen **Scirocco I**

KRAKÓW
wyd.A nr 3 (317)
MARZEC 2019

Bezpieczeństwo | Historia | Prawo | Technika | Testy

SPRZEDAŻ - MONTAŻ - WYMIANA
TŁUMIKI
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
MECHANIKA SAMOCHODOWA
Katalizatory – Haki / Wulkanizacja
Pompowanie azotem

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH
CITROËN
PEUGEOT
RENAULT
AUTO RADAR
- części mechaniczne i elektryczne
- układy zawieszenia i wspomagania
- filtry, oleje, akumulatory
PRUSY, ul. Kocmyrzowska 162
32-010 Kocmyrzów
tel. +12 387 30 52; +48 881 931 352
www.auto-radar.pl
pn.-pt.: 8.00 - 17.00, sob.: 8.00 - 13.00

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

AUTO SERWIS

ad POLSKA

Magdalena i Wiesław Banasik

Zapraszamy: pn-pt: 8-17 sob.: 8-14

31-625 Kraków, os. Piastów 61
tel./fax: 12 645 92 20
e-mal: adserwis.wmbanasik@interia.pl

warta. MTU ERGO HESTIA BRE BANK SA

- pełny serwis mechaniczny
- elektronika samochodowa
- naprawy powypadkowe - bezgotówkowe
- blacharstwo, lakiernictwo
- klimatyzacja, wymiana opon
- samochody zastępcze

SPECJALIZUJEMY SIĘ W NAPRAWACH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, DOSTAWCZYCH

WYMIANA OPON

- WYWAŻANIE KÓŁ Z TESTEM DROGOWYM
- POMPOWANIE KÓŁ AZOTEM
- PROSTOWANIE FELG
- DEPOZYT
- KONSERWACJA OPON

HARP SERWIS OPON I FELG

TEL: 12 423 55 55
TEL: 12 656 52 52
WWW.HARP.COM.PL
30-512 KRAKÓW
PL. SERKOWSKIEGO 5

anndora GRUPA AUTOREMO

www.anndora.pl

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

Możesz **BYĆ** dumny

Znasz to twierdzenie? Diesla kupujemy na trasę, a hybrydę do miasta, bo na trasie pali więcej niż w mieście. Mając do testu hybrydową odmianę Toyoty RAV4 gdzie postanowiłem ją przetestować? Oczywiście na trasie, ale takiej prawdziwie polskiej, z niezliczoną ilością miasteczek tranzytowych do przejechania, światłami, jak również z odcinkami autostrady. Miasto również było, ale w zasadzie tylko po to, żeby porównać wyniki.

Robert Lorenc

Do testu otrzymałem RAV4 w wersji Selection (wyżej pozycjonowana jest tylko Executive), która wyróżnia się dachem i dyfuzorem w kolorze czarnym. Już przy pierwszym kontakcie widać, że projektanci starali się zadbać o szczegóły. Materiały w kabinie są miękkie, drzwi zakrywają próg, bagażnik otwierany i zamykany jest elektrycznie, fotel kierowcy (wygodny i obszerny) regulowany jest we wszystkich płaszczyznach wraz z odcinkiem lędźwiowym. Pasażerowie siedzący z tyłu również nie powinni narzekać. Otrzymali oni nawiew (temperatura wydobywająca się z niego stanowi wypadkową temperatur ustawionych przez osoby siedzące z przodu), a tylna kanapa jest dzielona w stosunku 1/3 do 2/3 i posiada regulowane oparcie. Miło. Dostęp bezkluczykowy działa sprawnie, lecz sam nie zamknie samochodu. Jeżeli tego nie zrobisz, a zaczniesz oddalać się od auta, kluczyk zacznie piszczeć, tym intensywniej im dalej odejdziesz, aby ci o tym przypomnieć.

Ciekawym dodatkiem jest sterowany elektrycznie dach panoramiczny z funkcją otwierania i uchylania (opcja za 6900 PLN). Działa antydepresyjnie rozświetlając wnętrze. Niestety, jeżeli zdecydujesz się na niego, zostaniesz pobawiony schowka na okulary. Coś za coś, na oba te elementy projektantom zabrakło miejsca.

W RAV4 możemy sparować 5 telefonów. Niestety, musisz o tym wiedzieć. Próba sparowania szóstego

zawsze skończy się niepowodzeniem i to bez żadnego komunikatu zwrotnego. Wychodząc z założenia, że jak uda się sparować telefon zaopatrzony w system Windows, to telefony z pozostałymi systemami również będą funkcjonować przystąpiłem do działania. Próby sparowania telefonu od strony samochodu zakończyły się niepowodzeniem, na szczęście udało się to zrobić od drugiej strony (wywołując parowanie w telefonie). Również pobranie skrzynki kontaktowej przebiegło sprawnie. Musisz jednak dokładnie pamiętać jak masz w niej zapisane osoby. Jeżeli będziesz szukać „Alina", a w skrzynce zapisałeś „babcia Alina", nic nie znajdzie. O ile nie można powiedzieć złego słowa o jakości połączenia wewnątrz kabiny – rozmówcę słychać doskonale – o tyle twój rozmówca wystawiony jest na cierpienie. Po jego stronie jakość połączenia jest dramatyczna. Dźwięk zanika i dostarczany jest z pogłosem jakbyśmy byli w garczku lub studni, a nie dobrze wyciszonym samochodzie.

Opcjonalny pakiet audio JBL z 9 głośnikami (dopłata 5900 PLN) będący w testowanym egzemplarzu sprawuje się nadzwyczaj dobrze. Niestety, również i on nie jest doskonały. Tylko sobie znanym kodem przyporządkowuje kolejność utworów. Siódmy jest pierwszym, a pierwszy dwudziestym pierwszym. Na szczęście jako dwudziesty drugi był utwór drugi. Jeżeli lubisz słuchać w samochodzie koncertów lub miksów również nie będziesz do końca szczęśliwy – słychać przerwy między utworami.

Bardziej niż biednie jest z aplikacjami. W zasadzie nic by się nie stało jakby w ogóle nie było tego przycisku. Do dyspozycji mamy tylko Mirrorlink. Brakuje chociażby Apple CarPlay i Android Auto, które dostępne są nawet w Aygo. Wstyd.

> Musisz dokładnie pamiętać jak masz zapisane osoby w kontaktach. Jeżeli będziesz szukać „Alina", a w skrzynce zapisałeś „babcia Alina", nic nie znajdzie.

Historia zatoczyła krąg. Kiedyś fabrycznie wbudowana nawigacja była dobrem, za które należało dopłacać, później stała się niemal standardowym wyposażeniem, a obecnie znów wymaga dopłaty. Nie inaczej jest w przypadku RAV4. Fabryczna nawigacja dostępna jest jako opcja i kosztuje 3200 PLN, a model testowy nie był w nią wyposażony.

Czas na jazdę. Na szczęście tutaj Toyota nie pozwoliła sobie na niedoróbki i konieczność pójścia przez użytkownika na kompromis. To co mamy do dyspozycji działa. Aktywny system utrzymania pojazdu na pasie ruchu reaguje dobrze. W odpowiednim momencie, dyskretnie, acz stanowczo „odbija" RAV4 od linii, tak prawej, jak i lewej. Co dziwne, w wyposażeniu zabrakło miejsca (nawet za dopłatą) dla systemu monitorowania martwego pola. Na konsoli centralnej, przy lewarku zmiany biegów, znajdują się >>>>

MAXIMA
www.japan-czesci.pl
CZĘŚCI
NOWE I UŻYWANE
DO SAMOCHODÓW
JAPOŃSKICH ORAZ KOREAŃSKICH

31-831 Kraków
ul. Fatimska 2
tel.: (12) 642 19 50
tel. kom.: 509 343 272
tel. kom.: 509 727 521

>>>> trzy „magiczne” przyciski zmieniające charakterystykę RAV4: Eco (do zapomnienia), Normal i Sport. Podstawowym trybem jest Normal i to na nim każdorazowo odpalamy RAV4. W końcu skrzynia biegów reaguje na pedał gazu jak należy. Już nie musimy czekać w nieskończoność kończąc drugiego papierosa (jeżeli ktoś pali) lub drugą marchewkę (wersja dla wegetarianów i wegan) zanim znajdzie odpowiednie przełożenie i zaczniemy przyspieszać. Dynamika 218-konnego napędu hybrydowego RAV4 jest dobra i to bez względu na prędkość, z którą się poruszamy. Silnik spalinowy nie włącza się nadgorliwie oraz bez powodu i możemy jakiś czas pojeździć „na prądzie”. Tryb Sport nie jest tylko trybem poprawiającym psychikę kierowcy. Po jego włączeniu zmniejsza się wspomaganie kierownicy, układ jest bardziej czuły na polecenia prowadzącego, a napęd jeszcze żwawiej rwie się do pracy. Czy silnik benzynowy działa w innych zakresach obrotowych nie da się stwierdzić, gdyż zabrakło w wyposażeniu obrotomierza. Wyciszenie kabiny jest na wysokim poziomie. Nawet na autostradzie nie słychać silnika, a jedynie szum opływającego kabinę powietrza i nie jest on nadmiernie głośny czy też denerwujący.

Czujniki parkowania, tak przednie, jak i tylne, są precyzyjne i sprawnie działają. Rozczarowująca jest za to precyzja tylnej kamery. Parkując przy krawężniku będziecie wkurzeni ilością miejsca, które zostawiliście. Między krawężnikiem a samochodem spokojnie zmieści się śpiący człowiek. Docenisz ją jednak w momencie, kiedy zaparkujesz przy ścianie i będziesz chciał wyciągnąć coś z bagażnika. Miejsca będzie dokładnie tyle, ile potrzeba, żeby go otworzyć bez konieczności podjeżdżania do przodu. W sprawnym parkowaniu nie pomaga również promień skrętu. Mógłby być mniejszy, przy obecnym trzeba się trochę nakręcić kierownicą, tym bardziej, że RAV4 nie jest modelem „kieszonkowym” – 4600 mm długości i 1855 mm szerokości (bez lusterek). Przy użytkowaniu w mieście, z ograniczoną ilością miejsc parkingowych, lepiej upewnić się wcześniej, że jedno z nich będzie twoje.

W trakcie testu spalanie w mieście oscylowało w okolicach 8,1 l/100 km. Średnia z całego testu, który w 75% odbywał się poza miastem, wyniosła 7,2 l/100 km. Słowo o kosztach. Koszt benzyny potrzebnej w teście do przejechania 100 kilometrów to 42 PLN.

Cennik RAV4 otwiera model w wersji Active wyposażony w 173-konny silnik benzynowy z manualną skrzynią biegów, który został wyceniony na 109 900 PLN. Zakup egzemplarza testowego, wraz z dostępnym w nim doposażeniem, to już koszt 172 700 PLN.

Toyota przyłożyła się przy konstrukcji RAV4 i może być dumna z efektu końcowego. Nie stworzyła jednak idealnego SUVa. Posiada on swoje – czasami niezrozumiałe, a czasami denerwujące – wady. Niektóre z nich wynikają z przyjętej koncepcji modelu. Jeżeli jednak jej niedoskonałości nie są dla ciebie dyskredytujące oraz nie przebywasz wśród osób, których jedynym wyznacznikiem, jak dobry jest samochód, jest znaczek premium na jego masce, po prostu kup ją i ciesz się z jej posiadania, bo naprawdę jest z czego.

Dziękuję firmie Toyota Romanowski Kraków – Autoryzowanemu Dealerowi Toyoty – za udostępnienie samochodu do testu.

Wszystko w Twoim czasie

Nowe Audi Q3

Nie możesz przewidzieć wszystkich wyzwań, ale na każde możesz się przygotować.

Nowe Audi Q3 to wszechstronny towarzysz podróży w miejskim zgiełku czy na bezdrożach, podczas powrotów do domu czy rodzinnych wyjazdów w dalekie strony.

Zwinność, przestronność, cyfrowa koncepcja komunikacji oraz innowacyjne systemy wsparcia kierowcy gwarantują, że każdy kilometr będzie niezwykłym doświadczeniem.

Dealer Audi
Auto Special
Ul.Prof. Adama Różańskiego 28-30
32-085 Modlnica k.Krakowa
Tel. (12) 639 20 50, www.autospecial.audi.pl

W zależności od wariantu i wersji modeli bazowych Audi Q3 zużycie paliwa w cyklu mieszanym: od 5,8 do 8,7 l/100 km, emisja CO_2: od 152 do 198 g/km. Dane na podstawie świadectw homologacji typu. Zużycie paliwa i emisja CO_2 zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie audi.pl. Wyposażenie dodatkowe oraz montaż akcesoriów w pojeździe mogą mieć wpływ na poziom zużycia paliwa i emisji CO_2.

Brakujący ELEMENT

Audi, jak obraz składający się z puzzli, kompletuje gamę modeli Q. Na ten oznaczony cyfrą 3 kazało nam czekać nadspodziewanie długo od pierwotnie przyjętej daty premiery. Czy w zamian otrzymaliśmy przełomowy model, uzupełnienie dotychczasowej gamy, czy model samochodopodobny?

Robert Lorenc

Audi Q3 idealnie wpasowuje się pomiędzy obecne modele Q2 i Q5. Ma 4484 mm długości (o 293 mm więcej od Q2 i o 179 mm mniej od Q5) oraz 1856 mm szerokości (o 62 mm więcej od Q2 i o 37 mm mniej od Q5). Jak zdążyliśmy się już przyzwyczaić, i tym razem do dyspozycji mamy dużą paletę opcji pozwalających na dopasowanie modelu do naszych preferencji. Testowy egzemplarz wyposażony został m.in. w dwustrefową klimatyzację, podgrzewane przednie fotele, czarny pakiet optyczny, asystenta parkowania i świateł drogowych, dostęp bezkluczykowy (w przednich drzwiach, bez samoczynnego zamykania, z możliwością zamknięcia auta gestem - opcja ta nie była dostępna w testowanym egzemplarzu) czy chociażby reflektory ledowe. Czego brakowało w testowanym modelu? Zdecydowanie składanych lusterek oraz obniżania się - przynajmniej prawego - przy cofaniu. Oczywiście, takie „bajery" w Q3 są dostępne (za dodatkową opłatą). Słowo o cenie. Najtańsza wersja została wyceniona na 139 300 PLN, a cena za testowany egzemplarz, po dodaniu kilku elementów wyposażenia, zatrzymała się na kwocie 217 900 PLN.

Wnętrze jest typowe dla samochodów tej marki – estetyczne, praktyczne i stworzone z materiałów wysokiej jakości (może tylko plastiki mogłyby być mniej chropowate). Elementy wnętrza oraz foteli zostały wzbogacone o pasy dekoracyjne z alcantary w kolorze bursztynowo-brązowym, co znacznie uprzyjemnia ogólny wizerunek kabiny. Obraz uzupełniają drzwi zakrywające próg, spłaszczona na dole kierownica ułatwiająca – i tak łatwe – wsiadanie

oraz czarna podsufitka. Fotel kierowcy posiada bardzo szeroki zakres regulacji i każdy znajdzie właściwą pozycję. Oprócz standardowych płaszczyzn regulacji (przód/tył, góra/dół) posiada wysuwane podparcie ud oraz czterokierunkową regulację odcinka lędźwiowego. Niefortunnie umiejscowiona jest za to gałka do regulacji kąta nachylenia oparcia. Znajduje się ona nisko i daleko, praktycznie z tyłu fotela. Pocieszające jest to, że jeżeli tylko my korzystamy z samochodu, potrzebujemy z niej skorzystać praktycznie jeden jedyny raz. Nietypowa jest również klamka wewnętrzna drzwi, musimy ją chwycić od dołu. Pasażerowie podróżujący z tyłu również nie powinni narzekać. Tylna kanapa jest przesuwna, dzielona w proporcjach 1/3 do 2/3 oraz posiada regulację kąta nachylenia oparcia, a pomiędzy dwoma skrajnymi miejscami znalazło się miejsce na rozkładany podłokietnik z dwoma miejscami na kubki.

Słowo o lusterku wewnętrznym. Fajnie, że jest, ale nic by się nie stało jakby go nie było. Jego przydatność jest w zasadzie minimalna i może się sprowadzać do podglądania pasażera lub wprowadzania siebie w samozachwyt. Oczywiście, o ile lubisz na siebie patrzeć i sprawia ci to przyjemność. Jeżeli jednak twoje odbicie cię dołuje, po prostu je urwij, nic to nie zmieni w zakresie bezpiecznego prowadzenia. Dlaczego? Powody są dwa: większe lusterka były chyba we Fiatach 126p, ale nie to jest najistotniejsze. Ważniejsze jest to, że patrząc przez nie praktycznie nic nie widzisz, no prawie nic. Widzisz dwa tylne zagłówki i malutki otwór, który jest ułamkiem tylnej szyby. Żeby coś przez niego zobaczyć obiekt musi być naprawdę daleko. Przy parkowaniu może się przydać chyba jedynie w sytuacji, jak będziesz parkować tyłem przy ścianie wieżowca. Na szczęście na wyposażeniu były precyzyjne czujniki parkowania. Im można zaufać, ale nie bezgranicznie.

> System start-stop zachowuje się trochę jak rodzice przy pierwszym dziecku, ledwo maluch kichnie, a już są z nim u lekarza. Pozostałe systemy działają sprawnie.

Ekran centralny jest dotykowy tak jak w smartfonie bez imitacji naciskania przycisku (jak np. w Q8). Nawet muzyk z filharmonii nie powinien powiedzieć złego słowa o sprzęcie grającym. Nie tylko gra dobrze, ale posiada możliwość płynnego ustawienia (lub całkowitego wyłączenia) czułości regulacji jego głośności w zależności od prędkości. Niestety, jeżeli lubisz słuchać koncertów lub miksów niezapisanych jako jeden plik, przez ułamek sekundy przy doładowywaniu kolejnego utworu w głośnikach słychać ciszę. Wyjściem jest skorzystanie z umieszczonego w schowku przed pasażerem odtwarzacza CD. Tutaj przechodzenie pomiędzy utworami jest płynne. Nie udało się sparować z Q3 telefonu wyposażonego w system Windows. Model po prostu go nie znalazł. Zdecydowanie lepiej poszło jeżeli próba sparowania została wymuszona z pozycji telefonu. Ta zakończyła się sukcesem. Za to bardzo szybko i sprawnie działa funkcja Apple CarPlay. Pozwala ona (przy podpięciu kablem komórki Apple) na wyświetlenie na ekranie samochodu m.in. nawigacji, Spotify czy też Whatsapp zainstalowanych w telefonie. Wygodę uzupełnia poruszanie się po aplikacjach z poziomu ekranu samochodu, a nie telefonu.

Jedziemy. Konstrukcja 1,5-litrowego, 150-konnego silnika benzynowego pozwala na czasowe wyłączenie przy niskich i umiarkowanych obciążeniach drugiego i trzeciego cylindra. Jeżeli tak faktycznie się działo, jest to niezauważalne w trakcie prowadzenia. Bez względu na ustawienia parametrów samochodu praktycznie niezauważalna jest szybkość reakcji automatycznej skrzyni biegów na pedał gazu. Zauważalne są natomiast obroty silnika, przy których następuje zmiana biegu.

System start-stop jest nadgorliwy i nastawiony na jak najszybsze wyłączenie silnika. Zdarzało się, że jeszcze delikatnie się tocząc potrafił zadziałać. Przeszedł już „sam siebie", jak lekko podtaczaliśmy się próbując skręcić w przecznicę i czekali na taką możliwość. Stwierdził on wtedy, że wszystko co robimy jest bezproduktywne i wyłączył silnik. Akurat w momencie, kiedy jeden z kierowców nas przepuszczał. Zachowuje się trochę jak rodzice przy pierwszym dziecku, ledwo maluch kichnie, >>>>

>>>>
a już są z nim u lekarza. Pozostałe systemy działają sprawnie. System utrzymania samochodu w osi jezdni (aktywny) działa zdecydowanie, ale nie nadgorliwie i panicznie. Delikatnie „odbija" samochód od linii wracając na swój pas i równocześnie dając sygnał kierowcy, że prawie z niego zjechał. System monitorowania martwego pola działa sprawnie na mieście i trochę nadgorliwie przy prędkościach autostradowych. Kiedy – odpowiednio mocno naciskając pedał gazu – moglibyśmy płynnie zmienić pas bez zmuszania zbliżającego się nim samochodu do hamowania, on już zaczyna sygnalizować jego obecność.

Wnętrze jest dobrze wyciszone. Również przy prędkościach autostradowych w kabinie jest wystarczająco cicho, aby bez podnoszenia głosu można było rozmawiać. Z zewnątrz nie dobiega denerwujący szum powietrza opływającego samochód, a silnik słychać tylko przy gwałtowniejszym przyspieszeniu.

Zużycie paliwa w teście wyniosło średnio 11,8 l/100 km. W mieście ocierało się o 12,5 l/100 km, a na trasie o 9,5 l/100 km. Nawet biorąc pod uwagę, że egzemplarz był prawie fabrycznie nowy, dysproporcja pomiędzy obiecywanym spalaniem (5,8 l/100 km w cyklu mieszanym) jest duża.

Audi Q3 nie jest przełomowym modelem marki, a uzupełnieniem dotychczasowej gamy. Jeżeli chciałoby się określić go jednym słowem, to najwłaściwsze byłoby „wystarczający". Silnik jest wystarczający – nie za szybki, nie za wolny, nie za głośny, ani też nie za cichy. Skrzynia biegów jest wystarczająca – nie pomaga swoją szybkością działania w wyprzedzaniu i gwałtownym przyspieszaniu, ale również nie przeszkadza uniemożliwiając je, a przyspieszając nie musimy się martwić, że wyprzedzi nas macho na damce. Projektanci stworzyli pełnokrwiste Audi z segmentu SUV, które jest brakującym elementem dla osób, dla których Q2 było za małe, a Q5 za duże. Teraz mają model dla siebie.

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

Test fotelików dziecięcych w Audi Q3

Jak testowaliśmy: Wybraliśmy 4 typowe foteliki, które reprezentują pewien przekrój rynku i zapewniają bezpieczeństwo dziecka podczas całego okresu, w którym powinno ono podróżować w fotelikach. Nosidło z bazą dla noworodka, fotelik obrotowy 360 stopni do 105 cm/duży skandynawski RWF do 25 kg (to dla malucha) i fotelik 15-36 kg dla starszego dziecka (przyjmijmy od 4 lat). Foteliki przymierzaliśmy na najczęściej wybieranym przez rodziców miejscu, czyli z tyłu za pasażerem. Przedni fotel ustawiony został tak, aby osoba o wzroście ok. 180 cm mogła wygodnie podróżować, bez konieczności podkurczania nóg i nadmiernego prostowania oparcia w fotela.

Wnioski i wrażenia ogólne:
Największe plusy: wygodny dostęp do systemu Isofix; przesuwana, dzielona kanapa z regulowanym oparciem, co umożliwia dopasowanie kąta nachylenia fotelika, a w przypadku RWF-ów z bazą znacząco ułatwia ich dopasowanie do potrzeb dziecka.
Największe rozczarowania: ogólna ilość miejsca w aucie; przeciętnej wielkości tylne drzwi, które nie ułatwiają wkładania fotelika do samochodu i dziecka do fotelika.

Nosidełko Maxi Cosi Pebble Plus z bazą 2WayFix
Bardzo dobre dopasowanie do kanapy, łatwy montaż bazy, wręcz podręcznikowy kąt fotelika zapewniający wygodną i ergonomiczną pozycję niemowlakowi. Należy uważać wkładając fotelik do auta, aby nie obić drzwi i nadkola.
Nasza ocena: 5/5

Obrotowy Cybex Sirona S i-Size
Bardzo dobre dopasowanie do kanapy i wzorowy kąt fotelika dla pozycji RWF. Niestety, podczas obracania, tak aby dziecko mogło jechać tyłem, siedzisko ustawione w pozycji leżącej delikatnie trze o plecy przedniego fotela, a Sirona S jest jedną z najbardziej kompaktowych "obrotówek". Jedynym rozwiązaniem jest umieszczenie niższej osoby na przednim fotelu pasażera.
Nasza ocena: 4/5

RWF do 25 kg - Klippan Century
Montując większego RWF-a problem z ilością miejsca dla osoby jadącej z przodu nasilił się. Nie udało nam się zamontować fotelika Klippan bez przesunięcia przedniego siedzenia. Kolejną przeszkodą były prowadnice przedniego fotela, które zwyczajowo wykorzystuje się do kotwiczenia dodatkowych pasów w dużych RWF-ach. Na plus: pasy da się przełożyć pod szynami bez konieczności ich odkręcania, ale po ich zamontowaniu nie ma możliwości pełnej regulacji fotela przód/tył. Nasza ocena: 3/5

Britax Romer Kidfix III M 15-36 kg
Praktycznie jedyną niedogodnością jest konieczność użycia dodatkowego narzędzia, aby zdemontować zagłówek samochodowy, gdyby ten wchodził z konflikt z zagłówkiem fotelika 15-36.
Nasza ocena: 5/5

Dziękujemy za przeprowadzenie testu CENTRUM FOTELIKÓW

Wyjaśnienie: Nie dobieraliśmy fotelików "na siłę" i akurat do Audi, po prostu wzięliśmy kilka "z półki najpopularniejszych modeli". Nie wskazujemy również uniwersalnego rozwiązania - każdy przypadek jest inny i należy dobierać fotelik indywidualnie do dziecka. Poniższy test jest jedynie drogowskazem i próbą odpowiedzi, czy Audi Q3 jest samochodem prorodzinnym.

TEST I Ford EcoSport 1,0 EcoBoost 140 KM ST-Line Black

Podążanie **za modą**

W dzisiejszym teście chciałbym Państwu zaprezentować najmniejszego SUV-a w gamie Forda. Model EcoSport to następca udanego, ale niezbyt popularnego B-Maxa, ma również za zadanie zdobyć względy klientów jeżdżących do tej pory modelem Fusion.

Artur Ławnik

Na świecie EcoSport znany jest od 2003 roku. Pierwsza generacja była produkowana w Brazylii i przeznaczona jedynie na rynki południowo- i środkowoamerykańskie. Druga, oferowana już i na innych kontynentach, w salonach pojawiła się w 2013 roku. Wyniki sprzedaży jednoznacznie pokazały jednak, że amerykański rodowód auta niekoniecznie pasuje europejskiemu odbiorcy. Dlatego w 2015 roku model przeszedł gruntowny face-lifting, zaś w 2017 kolejny zestaw drobniejszych zmian. Pod koniec 2017 roku rozpoczęto produkcję auta w Rumunii.

Patrząc na EcoBoosta z przodu, nie sposób nie domyślić się, że to Ford. Elementy charakterystyczne dla marki są obecne we wszystkich modelach. Niedawny face-lifting zadbał o to, żeby wizualna przynależność do marki nie budziła najmniejszych wątpliwości. Dalej jest już mniej standardowo. Bryła nadwozia budzi trochę zastrzeżeń. Jest ono niezbyt długie, ale za to wysokie. To może się kojarzyć ze wszystkim, ale niekoniecznie z obecnym w nazwie modelu „sportem". Ładnym elementem są 18-calowe alufelgi, zarezerwowane tylko dla odmiany ST-Line. Miła niespodzianka czeka nas z tyłu. Klapę bagażnika zastąpiono drzwiami. Tak, to nie pomyłka, EcoSport posiada otwierane na bok drzwi, umożliwiające bardzo łatwy dostęp do bagażnika.

Wnętrze EcoSport'a jest niemalże identyczne jak w modelu Fiesta. Wnętrze wykończono w ciemnej tonacji, co na pewno pomaga w utrzymaniu czystości, ale sprawia, że klimat panujący w aucie jest dość ponury. Centralnie na desce rozdzielczej umieszczono tablet, za pomocą którego możemy sterować multimediami auta. System SYNC3 jest bardzo prosty i intuicyjny w obsłudze, a do tego wspiera Apple CarPlay i Android Auto. Dobrą intuicyjnością może się również pochwalić panel sterujący automatyczną klimatyzacją. Zegary posiadają analogowe wskaźniki, elektroniczny jest jedynie wyświetlacz komputera pokładowego. Wszystko jest czytelne i przejrzyste niezależnie od pory dnia.

Pod maską prezentowanego dziś Forda EcoSport znajduje się wielokrotnie nagradzana tytułem Silnika Roku, 3-cylindrowa, benzynowa jednostka napędowa o pojemności jednego litra. W przypadku testowanego egzemplarza do dyspozycji mamy moc 140 KM. Moc ta przenoszona jest na przednie koła za pomocą bardzo dobrze pracującej, manualnej, 6-biegowej skrzyni biegów. Kierowca dysponuje również momentem obrotowym, który wynosi 180 Nm i dostępny jest w bardzo szerokim zakresie obrotów. Dzięki tym parametrom elastyczność samochodu jest bardzo dobra, a wyprzedzanie nie sprawi większych problemów. Rozpędzenie do

pierwszych 100 km/h zajmuje około 10 sekund, zaś maksymalnie według producenta możemy rozpędzić się 185 km/h. Dobrze spisuje się układ kierowniczy, nieco gorzej zawieszenie auta, gdyż w ostrzej pokonywanych zakrętach odczuwalne są przechyły nadwozia. Jest to oczywiście spowodowane jego wysokością, która rzuca się w oczy już w czasie wstępnych oględzin.

> Pod maską prezentowanego Forda EcoSport znajduje się wielokrotnie nagradzana tytułem Silnika Roku, 3-cylindrowa, benzynowa jednostka napędowa o pojemności jednego litra. W przypadku testowanego egzemplarza do dyspozycji mamy moc 140 KM.

Mocno wysilony, małolitrażowy silnik oraz wysokie nadwozie powodują, że spalanie do najniższych nie należy. W mieście średnio Ford potrzebował około 7,5 litra benzyny. W trasie wartość ta spadała do około 5,9, zaś średnie spalanie testowanego egzemplarza wyniosło 6,7 litrów na każde 100 kilometrów. Cóż, nowoczesny silnik 1.0 EcoBoost jest ekologiczny, ale wydaje się, że w tym konkretnym zastosowaniu jego zalety niwelowane są zarówno przez mocne wysilenie, jak i przez masę własną i kształt nadwozia auta. To zapewne dlatego zużycie paliwa (głównie w mieście) z ekologią ma zdecydowanie mniej wspólnego.

Ford EcoSport bez wątpienia jest samochodem, który wpisuje się w modę na crossovery i SUVy. Wydaje mi się, że auto ma wszelkie szanse zdobyć teraz na poważnie serca i portfele klientów w Europie. Jeśli tylko nie będą im przeszkadzać nieco dziwne proporcje nadwozia oraz, no cóż, cena. Za ponad 100 tysięcy złotych, jakie należy zapłacić za prezentowane auto, można już porządnie się porozglądać w ofercie konkurencyjnych producentów.

Zdjęcia wykonane aparatem Panasonic Polska model Lumix LX100

REKLAMY / OGŁOSZENIA

Przymierzalnia

Bagażnik rowerowy
na hak
Thule EuroWay G2 922

ALUCAR

Kraków, ul. Zakopiańska 163
www.alucar.pl tel. 12 636 44 07

Porady prawne z zakresu prawa posiadania i wykorzystywania pojazdu mechanicznego
40 zł/rok
tel. 22 22 80 814 komunikacja.rynid.pl

Wyszukiwarka części do wszystkich aut
bezpłatnie
czesci.rynid.pl

produkty dopasowane do modelu

Czarna owca

Całe szczęście jesteśmy już jakiś czas po wyborach, których prawdę mówiąc, szczerze nienawidziłem. Głównie ze względu na latające wszędzie resztki plakatów. I niezależnie czy w waszym okręgu wygrała lewa czy też prawa strona, to solidnie dostało się partii zielonych, których nienawidzę jeszcze bardziej.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, Zdjęcia: BMW

Dla jasności, nie mam nic do zielonych drzew, czystego powietrza, rzek, z których można pić. Na dodatek uwielbiam sielskość gór oraz szum morza. Niestety, jak płachta na byka działa na mnie ekologiczny terroryzm, czyli wymysły, a wręcz wynaturzenia kilku ekologów, aby uratować planetę, a przy okazji uczynić życie zwykłych obywateli jeszcze bardziej uciążliwym i nieznośnym. Jeszcze gdyby ich pomysły były sensowne i w ogóle działały.

Doskonałym przykładem tego jest BMW 118i. W momencie debiutu w 2012 roku to oznaczenie zwiastowało wspartą turbosprężarką rzędową czwórkę o mocy stu siedemdziesięciu koni mechanicznych. Nie za dużo, ale wystarczało do sprawnego przemieszczania się. Ku uciesze ekologów i trwodze entuzjastów lifting sprzed dwóch lat pozbawił silnik jednego cylindra oraz obciął moc do poziomu nieco żałosnych stu trzydziestu sześciu koni mechanicznych. Taki sam agregat znajdziecie w Mini, a po niewielkich modyfikacjach także w i8. Jak przystało na BMW, rozwiązanie zostało należycie przemyślane i ma nawet kilka zalet. Jednostka jest lekka i zwarta, co pozwoliło umieścić ją za przednią osią. Dzięki temu uzyskano idealny rozkład mas, rzecz bez precedensu w miejskich hatchbackach. Mimo niedostatku mocy 118i rozpędza się do setki w mniej niż dziewięć sekund, a moc rozwijana jest płynnie. Być może zasługa w tym oprogramowania turbosprężarki. Albo małej mocy. Na tym niestety zalety się kończą. Trzycylindrowy silnik zaraz po rozruchu drży niczym stare TDI na mrozie. Mistrzem oszczędności również nie jest, spalając dziesięć litrów w mieście, siedem na trasie. Podobne wyniki można było uzyskać również w poprzedniej wersji, więc nie wiem gdzie tu oszczędność.

To wszystko byłbym w stanie wybaczyć, jednak dźwięku już nie. Przypomina skuter rozwożący pizzę,

a jakby tego było mało BMW chyba sknociło wygłuszenie, bowiem w „jedynce" nawet jadąc z niewielką prędkością jest zbyt głośno. Z pewnością jakiś ekolog poczuł ulgę.

Na dodatek, sam nie wiem, że to piszę, odpuście sobie manualną skrzynię biegów. W Dacii byłaby świetna, jednak tu sprawia nijakie wrażenie. Znacznie lepszy jest ośmiobiegowy automat firmy ZF, który po prostu musicie kupić. Inaczej zwykły drążek przez cały czas będzie wam przypominać, że nie było was na niego stać.

Jednak największym problem jest to, jak ta wersja BMW jeździ. Nie ma adaptacyjnych amortyzatorów, a o zawieszeniu pneumatycznym nawet nie słyszało. Nie wie nawet co to magnezowe opiłki ani specjalny olej w kolumnie. A mimo to jeździ świetnie. Zdaje się, że BMW na tyle pochłonęły prace nad silnikiem, że zapomnieli o innym ustawieniu zawieszenia. Tak więc sprawia wrażenia „na wyrost". Niemniej jednak zawieszenie nie jest twarde jak „sprzęt" aktora porno. Jest sprężyste, aczkolwiek nienastawione na komfortowe tłumienie, lecz na dynamiczną jazdę. Oczywiście, na tyle na ile pozwolą elektroniczne systemy bezpieczeństwa.

Wszystkimi przyrządami sterującymi operujemy wykonując niewielkie ruchy, BMW można prowadzić tylko nadgarstkami i kostkami. Jednak tylko do pewnego momentu. Samochód jest co prawda tylnonapędowy, mimo to zapomnijcie o zamiataniu tyłem. Szybka jazda w zakręcie zamiast oczekiwanej nadsterowności wywołuje podsterowność, której nie można zniwelować pedałem przyspieszenia ze względu na zbyt niską moc na kołach.

> Trzycylindrowy silnik zaraz po rozruchu drży niczym stare TDI na mrozie. Mistrzem oszczędności również nie jest, spalając dziesięć litrów w mieście, siedem na trasie.

Na dodatek elektrycznie wspomaganemu układowi kierowniczemu daleko do ideału, a hamulce przy pełnym obciążeniu mają zbyt małą efektywność. Zatem w kwestii mechaniki Seria 1 nie jest co prawda kiepska, ale również nie błyszczy. Daleko jej do panteonu świetnych „beemek". Wnętrze również ma kilka skaz.

Co prawda ilość gadżetów determinuje tylko zasobność portfela. Możecie mieć dużą nawigację, concierge'a, wielofunkcyjne fotele, radary, itp. I pomimo świetnego systemu iDrive, stylistycznie ciężko nazwać deskę rozdzielczą BMW nowoczesną, zwłaszcza że została zaprojektowana siedem lat temu. Oferuje klasyczne zegary, podczas gdy Audi i Mercedes w pełni elektroniczne. Ma to swoje zalety, jest, jak to mówią, oldschoolowa, ale mam wrażenie, że po BMW można spodziewać się więcej. Za to nie można przyczepić się do ergonomii, bowiem wszelkie przyciski zaprojektowała osoba, która miała do tego praktyczne podejście. Niestety, nie miała poczucia humoru, mimo aluminiowych wstawek wnętrze jest smutne i przygnębiające. Przynajmniej jest solidnie spasowane, a materiały w większości są miękkie. Niestety zdarzają się twarde >>>>

Przymierzalnia

Kompletny bagażnik bazowy THULE z belkami aluminiowymi wingBar Edge w kolorze czarnym

ALUCAR

Kraków, ul. Zakopiańska 163
www.alucar.pl tel. 12 636 44 07

Porady prawne z zakresu prawa posiadania i wykorzystywania pojazdu mechanicznego
40 zł/rok
tel. 22 22 80 814 komunikacja.Trynid.pl

Wyszukiwarka części do wszystkich aut
bezpłatnie
czesci.Trynid.pl

produkty dopasowane do modelu

REKLAMY / OGŁOSZENIA

>>>> w miejscach, w których nawet Renault ma miękkie. Seria 1 nie rozpieszcza również w kwestii ilości oferowanego miejsca. Z przodu oferuje porządną przestrzeń, jednak z tyłu tylko relatywnie jest jej pod dostatkiem. W przypadku wysokich osób brakuje miejsca na głowę i kolana. Bagażnik wydaje się pojemny jeśli chodzi o samą liczbę litrów, jednak empirycznie nie jest mistrzem praktyczności, a poza tym jest dość płytki za sprawą napędu i akumulatora pod podłogą. Wszystkie te wady ma podobno rozwiązać następna generacja, która ma odpychać się z przednich kół, a więc zniknie wał napędowy, a silnik ustawiony poprzecznie umożliwi przesunięcie kabiny do przodu. Na tę chwilę „jedynka" to auto dla singla lub ewentualnie pary.

Na koniec stylistyka nadwozia. Cóż, są osoby które dadzą się pokroić za dowolny element bawarskiej marki. Seria 1 to niezaprzeczalnie BMW, markę można rozpoznać na pierwszy rzut oka. Nieco gorzej jest z modelem, firma zaczyna cierpieć na kryzys tożsamości poszczególnych samochodów, jak Audi kilka lat temu. Na dodatek ciężko odróżnić poszczególne wersje z uwagi na fakt, że liftingi były wyjątkowo zachowawcze, zmiany tylko niezauważalnie muskały detale.

A jakby tego było mało, musicie wybrać pakiet M, który serwuje inne zderzaki, felgi i zaciski hamulcowe. Nie jestem ortodoksyjnym wyznawcą marki i nie uważam, że wszystko z M Pakiet jest lepsze, ale standardowa „jedynka" wygląda naprawdę ubogo.

Najlepsze jak zwykle na koniec. Jak myślicie, ile BMW żąda za ten niezbyt praktyczny, nie do końca ekologiczny samochód? Najtańsza Seria 1 kosztuje sto dwanaście tysięcy złotych. Golas w wersji 118i jest droższy o kolejne dziewięć tysięcy. W budżetowym wariancie dostaniecie wszystko co niezbędne, ale jeśli chodzi o wyposażenie premium jest go tyle samo co w Ładzie. BMW każe dopłacać za wszystko, nawet za regulację foteli w odcinku lędźwiowym, a ceny za każdą z opcji są wysokie. Zatem nic nie stoi na przeszkodzie, by bogato wyposażona wersja 118i kosztowała nawet sto siedemdziesiąt tysięcy.

A to wszystko sprawiło, że zacząłem się poważnie zastanawiać. Konkurenci segmentu premium są podobnie wycenieni, a wyposażenie dodatkowe rządzi się takimi samymi prawami. BMW jako jedyny przedstawiciel gatunku posiada napęd na tylne koła, jednak w słabszych wersjach wydaje się to nie mieć większego sensu. Klienci oczekują znaczka, gadżetów, dobrego wykonania, a nie wyścigowego napędu. Co jednak, jeśli poszukujecie solidnego samochodu do jeżdżenia po mieście i na trasy? Kupcie Golfa i zostanie wam jakieś pięćdziesiąt tysięcy. Marzycie o czymś z tylnym napędem, co dobrze się prowadzi, ale nie zależy wam na znaczku? Kia Stinger będzie świetna. Albo idźcie na całość i kupcie ociekającego testosteronem Focusa RS. Może nie jest tak dobrze wykonany, nie ma tylu gadżetów, ale uśmiech nie będzie schodził wam z twarzy. Zwłaszcza, że potrafi driftować. I zimą lepiej się sprawdzi. A Seria 1? To niezły samochód, ale w dzisiejszych czasach to zdecydowanie za mało, by lecieć tylko na znaczek. Jest jak nowa płyta Agnieszki Chylińskiej „Pink Punk". Wokalistka (BMW) świetna, ale krążek (F20) nieco przytłumiony, a potencjał niewykorzystany.

Motoryzacja po **brexicie**

Zdjęcie bazowe: Freepik

Termin wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej zbliża się nieubłaganie. Wydawać by się mogło, że z każdym dniem, tygodniem będziemy wiedzieć coraz więcej o jego warunkach. Nic bardziej mylnego. Koncerny motoryzacyjne powoli tracą cierpliwość i zaczynają ogłaszać swoje decyzje. Jak zatem będzie wyglądała motoryzacja po powyższym rozwodzie?

To nie jest mały rynek

W 2018 roku Wielka Brytania pod względem sprzedaży samochodów osobowych była drugim (po Niemczech) rynkiem zbytu. W całym roku sprzedano w niej 2 367 147 samochodów co stanowiło prawie 16% wszystkich sprzedanych w UE (dane ACEA). W 2017 roku wyprodukowano w niej 1,67 mln pojazdów z czego 80% zostało wyeksportowanych w tym 719 tys. do Unii Europejskiej. 60% produkcji części motoryzacyjnych pod względem wartości sprzedano do UN. Nie inaczej jest z importem. W 2017 roku na Wyspy sprowadzono z UE prawie 2 mln samochodów oraz komponentów motoryzacyjnych o łącznej wartości ok. 46 mld euro.

Polska w handlu samochodami i komponentami jest jednym z 5 najważniejszych unijnych partnerów Wielkiej Brytanii. W 2017 r. wyeksportowaliśmy produkty motoryzacyjne za 1,5 mld euro, a zaimportowaliśmy warte 0,8 mld euro.

Decyzje

Wyjście Wiekiej Brytanii ze struktur Unii Europejskiej może oznaczać radykalną zmianę w prowadzeniu biznesu dla takich marek jak: Honda, Toyota, Jaguar, Land Rover, Nissan, Ford, BMW czy Aston Martin. Ten ostatni przygotowuje się na najbardziej kosztowne rozwiązanie i dostarczanie na kontynent zamówionych samochodów drogą lotniczą.

Póki co, największy spokój zachowują w Toyocie i to pomimo faktu, że około 85% samochodów produkowanych w Zjednoczonym Królestwie eksportują na rynki europejskie. Co prawda apelują o podjęcie bardziej stanowczych decyzji, ale ... równocześnie ogłosili, że najnowsza Corolla (dwunastej generacji) przeznaczona na rynki europejskie produkowana będzie w Wielkiej Brytanii w Burnaston (hrabstwo Derbyshire).

BMW w fabryce (4,2 tys. pracowników) w Oxfordzie na południu Anglii produkuje modele MINI. Jej działalność w znacznej mierze oparta jest na dostawie z Niemiec komponentów do produkcji. Obecnie jednak koncern nie wykonuje żadnych szerzej zakrojonych ruchów. Przygląda się rozwojowi sytuacji, przygotowując się na różne scenariusze. Jedną z decyzji jest zagwarantowanie sobie dostaw powietrznych oraz czasowe (w kwietniu) wyłączenie produkcji.

Ford zatrudniający w Wielkiej Brytanii 13 tys. osób zapowiedział, że do 2021 roku zwolni co najmniej 1000 osób, a obecnie apeluje do władz o podjęcie starań kierunku uregulowania sytuacji.

Nissan ogłosił, że nie będzie produkował X-Traila w Wielkiej Brytanii, a w Japonii. Tymczasem, jeszcze niedawno, planował inwestycję w swoją fabrykę w Sunderlandzie gdzie produkowane są już trzy modele: Qashqai, Juke oraz elektryczny Leaf. To właśnie w niej miał pierwotnie być produkowany X-Trail.

> Termin brexitu zaplanowany jest na 29 marca 2019 roku.

Jaguar i Land Rover (JLR) już przenosi większy ciężar produkcji na Słowację. Równocześnie zapowiedział cięcia w zatrudnieniu o około 4,5 tys. osób.

Honda ogłosiła, że do roku 2021 roku zamknie swoją fabrykę w brytyjskim Swindon w której zatrudnionych jest 3500 osób. Obecnie produkowany jest w niej model Civic. Oficjalnie decyzja Hondy nie ma nic wspólnego z brexitem, a podyktowana jest zmianami zachodzącymi na rynku globalnym i chęcią intensywniejszego zaangażowania się nad pracami przy samochodach elektrycznych. Pikanterii sytuacji dodaje fakt że większość mieszkańców Swindon głosowała za brexitem.

Brexit to nie tylko problem dla producentów samochodów, ale również dla bardzo dużej ilości ich podwykonawców. Dla jednych będzie oznaczać zmiany logistyczne, dla innych dużą dziurę w obrotach.

Podatek **dochodowy** w ujęciu samochodów **demonstracyjnych** i **zastępczych**

Samochody demonstracyjne, używane do jazd próbnych, w celu zaprezentowania potencjalnemu nabywcy ich walorów użytkowych, czy też tzw. samochody zastępcze (udostępniane klientom np. na czas naprawy), nabywane przez dealera do sprzedaży w stanie nieprzetworzonym, stanowią rzeczowy majątek przedsiębiorstwa. Specjalista prawny wyjaśnia ich zagadnienie w ujęciu podatkowym.

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

Przychód ze sprzedaży samochodów demonstracyjnych jest przychodem z działalności gospodarczej. Jednakże, jednym z decydujących kryteriów przy kwalifikowaniu ich do środków trwałych jest przewidywany okres ich używania dłuższy niż rok.

Tylko pod pewnymi warunkami nie są to środki trwałe

Pojazdy te, nie są środkami trwałymi, jeżeli przewidywany okres ich używania nie przekracza roku. W tym przypadku nie istnieje obowiązek wprowadzania tych składników majątku do ewidencji środków trwałych.

Warto jednak podkreślić, że w przypadku, gdy przedmiotowe samochody nie zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych w momencie oddania ich do używania, a faktyczny okres ich użytkowania przekroczy rok, powinny być wprowadzone do ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych.

Kwalifikacja pojazdu

Dealerzy samochodowi (także inni przedsiębiorcy) mają dwie możliwości zakwalifikowania nabytego pojazdu spełniającego rolę samochodu demonstracyjnego i zastępczego:

1. pierwszy przypadek to kwalifikacja jako towar handlowy przeznaczony do dalszej odsprzedaży, jednak w tym wypadku pojazd nie może być użytkowany dłużej niż 12 miesięcy począwszy od dnia wprowadzenia samochodu do użytkowania - w tym przypadku nie ma możliwości dokonywania odpisów amortyzacyjnych.

2. drugi przypadek to przeznaczenie pojazdu jako składnika majątku trwałego i wprowadzenie go do ewidencji środków trwałych z zamiarem użytkowania go dłużej niż 12 miesięcy począwszy od dnia oddania go do użytkowania. W tym przypadku (zaliczenia go do środków trwałych) dokonujemy jego odpisów amortyzacyjnych.

Wszystkie części w jednym miejscu nowe i używane
Wyszukiwarka części samochodowych
czesci.Trynid.pl

OGŁOSZENIE WYDAWCY

Partner rubryki prawnicy.Trynid.pl

Zdjęcie: Freepik

W przypadku używania samochodów demonstracyjnych lub zastępczych przez okres dłuższy niż rok spełnione są wszystkie przesłanki uznania ich za środek trwały, zgodnie z dyspozycją art. 16a ust. 1 updop. Jeżeli samochód demonstracyjny lub zastępczy nie zostanie wprowadzony do ewidencji środków trwałych w momencie oddania go do używania (np. z powodu planowanej sprzedaży przed upływem roku), a faktyczny okres jego użytkowania przekroczy rok, Spółka będzie miała obowiązek ujęcia go w ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych. Wprowadzenie samochodu do ewidencji środków trwałych po upływie tego okresu należy uznać za ujawnienie środka, o którym mowa w art. 16h ust. 1 pkt 4 updop. W myśl tego unormowania, odpisów amortyzacyjnych dokonuje się od ujawnionych środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych nieobjętych dotychczas ewidencją, począwszy od miesiąca następującego po miesiącu, w którym te środki lub wartości zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. Powyższy pogląd został wyrażony w Interpretacji indywidualnej Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 2016-02-12 IBPB-1-3/4510-97/16/AB

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)

Podatek VAT

Odliczenie 100% VAT od zakupu - (tylko w przypadku uznania samochodu na gruncie podatku dochodowego jako towar handlowy).

Zgodnie z art 86a ustawy o VAT istnieje możliwość odliczenia 100% VAT od samochodów (innych niż ciężarowe) bez konieczności dopełnienia innych obowiązków, jeżeli są one kupowane tylko w celu dalszej odprzedaży. tzn. nie może być używany w jakikolwiek inny sposób (np. jako demonstracyjny czy użytkowy).

Zgodnie z Wyrokiem NSA I FSK 1893/16 - z 05.12.2018 r. użycie wyrazu "wyłącznie" podkreśla, że samochód nie może być wykorzystywany nawet przejściowo do żadnych innych celów.

> Zmiana przeznaczenia samochodu kupionego początkowo jako towar z przeznaczeniem do dalszej odprzedaży (gdzie odliczono 100% VAT) na samochód demonstracyjny wymaga korekty VAT naliczonego.

Analizując zatem treść art. 86a ust. 5 pkt 1 lit. a u.p.t.u. uznać należy, że wykorzystywanie w jakimś odcinku czasowym samochodu do prezentacji towaru powoduje niemożność uznania, że służył on wyłącznie do odprzedaży. Sam fakt podwójnego wykorzystania samochodu, tj. do demonstracji i dopiero po zakończeniu tej funkcji do sprzedaży wyklucza uznanie, że był on użyty wyłącznie do odsprzedaży.

Odliczenie 100% VAT z ewidencją przebiegu

Przedsiębiorca chcąc odliczyć pełną kwotę podatku VAT przy nabyciu i użytkowaniu samochodu demonstracyjnego lub serwisowego powinien (po wprowadzeniu pojazdu do użytkowania) zgłosić go w terminie 7 dni począwszy od dnia, w którym został poniesiony pierwszy wydatek do właściwego urzędu skarbowego za pomocą formularza VAT-26 oraz prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu dla celów pełnego odliczenia podatku VAT. Ponadto, musi wprowadzić zasady korzystania z tego typu pojazdów wykluczające możliwość prywatnego użytku danego samochodu.

Powyższe rozwiązania może jednak rodzić na gruncie praktycznym bardzo duże problemy.

Odliczenie 50% VAT od zakupu

W przypadku uznania za towar (ale bez ewidencji VAT-26) oraz uznania jako środek trwały na gruncie podatku dochodowego – jeżeli przedsiębiorca nie zgłosi samochodu demonstracyjnego/zastępczego oraz nie będą prowadzić ewidencji przebiegu pojazdu będzie mógł odliczyć jedynie 50% podatku VAT od zakupu czy wydatków eksploatacyjnych.

Zmiana przeznaczenia samochodu kupionego początkowo jako towar z przeznaczeniem do dalszej odprzedaży (gdzie odliczono 100% VAT) na samochód demonstracyjny wymaga korekty VAT naliczonego.

REKLAMY / OGŁOSZENIA

Partner rubryki prawnicy.Trynid.pl

Części nowe i używane
do samochodów dostawczych

IVECO

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

WB Mechanika Pojazdowa
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
ISO 9001:2000
ROK ZAŁOŻENIA 1980

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

KRISCAR

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

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

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
ul. Obwodowa 5, Kraków (wcześniej ul. Stadionowa 1)
tel. 12 269 29 73, tel. kom. 660 470 160
Auto Komis - www.wamat.otomoto.pl

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

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

CBC

CRACOW BUSINESS CORPORATION

sklep i serwis

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

CITROËN

PEUGEOT

RENAULT

AUTO - COM

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

www.twojecbradio.pl

Kraków

ul. Jana Brzechwy 1

tel.: 501 809 408

503 626 219

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

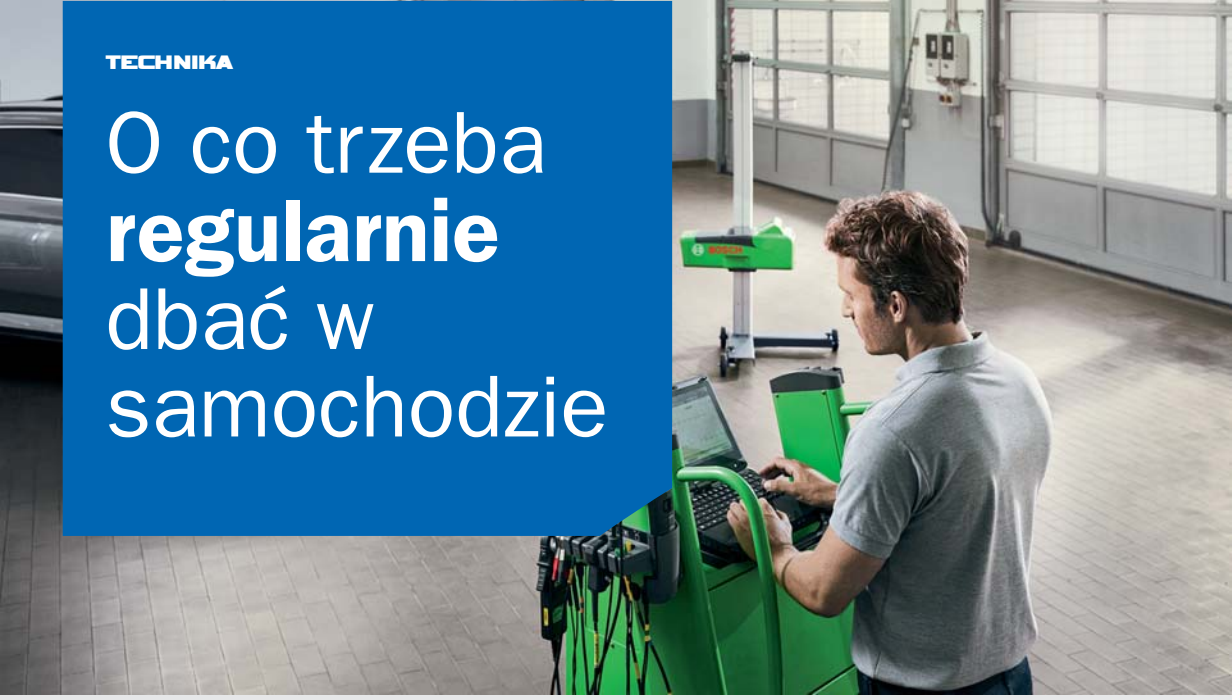
- ~ KOMPUTEROWY POMIAR GEOMETRII KÓŁ
- ~ KOMPUTEROWE WYWAŻANIE KÓŁ
- ~ BEZSTYKOWA WYMIANA OPON
- ~ POMPOWANIE KÓŁ AZOTEM
- ~ PNEUMATYCZNE SMAROWANIE
- ~ WYMIANA PŁYNU CHŁODZĄCEGO
- ~ NAPRAWA ZAWIESZEŃ

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

płatnik VAT

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

O co trzeba **regularnie** dbać w samochodzie



W przypadku samochodu znakomicie sprawdza się powiedzenie „Jak dbasz, tak masz". Istnieje co prawda odgórny obowiązek stawiania się na okresowe badania techniczne, podczas których sprawdzane są elementy mające kluczowy wpływ na bezpieczeństwo jazdy, jednak nie należy się do tego ograniczać. Właściciel przez cały rok powinien doglądać swojego auta i dbać o jego stan techniczny oraz estetyczny wygląd. Oto lista najistotniejszych rzeczy, na których należy się skupić.

Olej silnikowy

Nie tylko smaruje współpracujące ze sobą elementy silnika, ale także odbiera ciepło i gromadzi zanieczyszczenia. Z tego powodu wraz z upływem czasu jego pierwotne właściwości ulegają pogorszeniu i w związku z tym wymaga regularnej wymiany. Powinno się jej dokonywać po przejechaniu 10-15 tysięcy km, a pewnych sytuacjach nawet częściej. Wybierając olej należy zwracać baczną uwagę na tzw. klasy lepkościowe oraz jakościowe - zawsze powinny być one zgodne z zaleceniami producenta samochodu. Wraz z olejem obowiązkowo wymienia się także filtr oleju.

Filtr powietrza

Odpowiada za wychwytywanie zanieczyszczeń z powietrza zasysanego do komór spalania. O jego skuteczności decyduje nie tylko materiał, z jakiego jest wykonany, ale także jakość kołnierza uszczelniającego - filtr musi idealnie przylegać do obudowy. Aby zagwarantować optymalną pracę silnika filtr powietrza należy wymieniać przynajmniej raz w roku (co 15-30 tysięcy km). Wytrzepywanie lub przedmuchiwanie zużytego filtra sprężonym powietrzem nigdy nie przywróci mu pierwotnej drożności.

Filtr kabinowy

Oczyszcza powietrze zasysane do kabiny z zanieczyszczeń stałych, a w pewnych przypadkach nawet z nieprzyjemnych zapachów. Jednocześnie zapewnia odpowiednią cyrkulację powietrza we wnętrzu auta oraz chroni przed powstaniem wilgoci i pleśni, co jest szczególnie istotne dla alergików. W warunkach normalnej eksploatacji filtr kabinowy należy wymieniać przynajmniej raz w roku, nie rzadziej niż co 15 tysięcy km. Natomiast w sytuacji, gdy samochód użytkowany jest w trudnych warunkach interwał ten warto skrócić nawet o połowę.

Klocki i tarcze hamulcowe

Sprawność układu hamulcowego, a w szczególności stan klocków i tarcz hamulcowych, to jedna z podstawowych kwestii mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Jako że są to tzw. elementy eksploatacyjne z czasem ulegają naturalnemu zużyciu i trzeba je wymienić. Ważne jednak, aby to zużycie w porę zaobserwować i nie jeździć ze skrajnie startymi klockami albo spękanymi, zwichrowanymi lub skorodowanymi tarczami, ponieważ grozi to po prostu wypadkiem. Klocki zużywają się szybciej niż tarcze i z reguły przyjmuje się, że tarcze wymieniane są co drugą wymianę klocków. Moment wymiany zależy od stylu jazdy i warunków eksploatacji samochodu. Przykładowo, w autach wykorzystywanych głównie na długich trasach żywotność klocków hamulcowych wynosi około 60 tysięcy km, natomiast przy jeździe prawie wyłącznie po mieście - około 30 tysięcy km.

Ogumienie

Najistotniejsze czynniki, które należy mieć tutaj na uwadze to głębokość bieżnika, wiek opony i jej ewentualne uszkodzenia. Minimalna głębokość bieżnika wymagana przez prawo to 1,6 mm. W praktyce taka wartość jest już jednak zdecydowanie zbyt niska. Dlatego opony letnie powinny podlegać bezwzględnej wymianie, gdy głębokość ich bieżnika spadnie do 3 mm, a zimowe - gdy ich bieżnik osiągnie 4 mm. Jeśli natomiast chodzi o kryterium wiekowe, to opony starsze niż 10 lat powinny być wymienione nawet jeśli głębokość ich bieżnika jest jeszcze wystarczająca. Wynika to z faktu starzenia się gumy. Nie można również bagatelizować uszkodzeń opon, wśród których szczególnie niebezpieczne są głębokie

pęknięcia lub rozcięcia widoczne na bokach.

Rozrząd
Może on być napędzany paskiem lub łańcuchem. Pasek rozrządu z reguły podlega wymianie co 90-120 tysięcy km, najlepiej jednak zastosować się do wytycznych producenta samochodu. Dobrą praktyką jest wymiana kompletnego rozrządu, a więc nie tylko samego paska, ale także rolek prowadzących i napinających, a także pompy wody. Jeśli natomiast chodzi o łańcuchy rozrządu, to kiedyś wystarczały one na całe „życie" samochodu. Teraz jest zdecydowanie inaczej, czego dowodem są liczne wpadki różnych producentów objawiające się rozciąganiem lub nawet pękaniem teoretycznie bezobsługowych łańcuchów. Dlatego osoby użytkujące samochody wyposażone w takie rozwiązanie również powinny trzymać rękę na pulsie i zlecać regularną kontrolę napędu rozrządu.

> Klocki zużywają się szybciej niż tarcze i z reguły przyjmuje się, że tarcze wymieniane są co drugą wymianę klocków.
> Moment
> wymiany zależy od stylu jazdy i warunków eksploatacji samochodu.

Akumulator
Odpowiada za rozruch silnika oraz za zasilanie pokładowych odbiorników prądu. Wraz z upływem czasu podlega naturalnemu zużyciu, jednak nierzadko przedwcześnie wymaga wymiany ze względu na niewłaściwą eksploatację i obsługę. Wybierając nowy akumulator należy kierować się zaleceniami producenta samochodu. Przede wszystkim chodzi tutaj o pojemność oraz prąd rozruchowy. Niezwykle istotne znaczenie ma także typ akumulatora (standardowy, EFB lub AGM). Ważne również, aby akumulator był jak najlepiej dopasowany do rozmiarów przeznaczonej dla niego wnęki. Tylko wtedy będzie go można stabilnie zamocować w samochodzie. Wbrew pozorom ma to duże znacznie, ponieważ akumulatorowi szkodzą nadmierne wstrząsy. Poza tym jest on bardzo wrażliwy zarówno na niedoładowanie, jak i przeładowanie.

Skrzynia biegów
Bardzo często zdarza się, że właściciele samochodów zapominają, a niekiedy nawet nie wiedzą, że należy regularnie wymieniać olej w zarówno w manualnej, jak i w automatycznej skrzyni biegów. Najlepiej skorzystać tu z wiedzy doświadczonego mechanika, który zdiagnozuje, czy wymiana środka smarnego jest już konieczna i przeprowadzi ją w fachowy sposób.

Karoseria
Z uwagi na bardzo zróżnicowane warunki klimatyczne karoseria samochodów eksploatowanych w naszym kraju jest silnie narażona na korozję. O ile powierzchowne wykwity rdzy na błotnikach czy drzwiach stanowią jedynie defekt kosmetyczny, o tyle zaawansowana korozja elementów nośnych lub miejsc będących punktami mocowania zawieszenia stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa jazdy. W takim przypadku należy niezwłocznie udać się do profesjonalnego warsztatu blacharskiego.

BOSCH Service
Transbud Nowa Huta S.A. TNH®
BOSCH Diesel Center

Serwis Samochodowy BOSCH

Zakres usług motoryzacyjnych:
- diagnostyka
- rejestracja pojazdów
- mechanika
- elektryka
- światła (regulacja)
- opony i przechowalnia opon
- geometria
- hamulce
- klimatyzacja
- rozrządy
- sprzęgła

godziny otwarcia:
pn. - pt.: 7.00 - 17.00
soboty: 7.00 - 14.00

Profesjonalny SERWIS aparatury wtryskowej

Diagnostyka i naprawa:
- pomp rzędowych sterowanych mechanicznie i elektrycznie
- pomp rozdzielaczowych
- pomp wtryskowych
- pomp wysokiego ciśnienia
- wtryskiwaczy wszystkich typów
- wtryskiwaczy COMMON RAIL
- pompowtryskiwaczy i pomp PLD
- Bosch QualityScan

samochody osobowe i ciężarowe

TNH®
Kraków, **ul. Ujastek 11** tel.: 12 681 82 54, 693 912 811
e-mail: transbud@bosch-service.pl , **www.transbud.com.pl**

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
KRAKTAR		
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

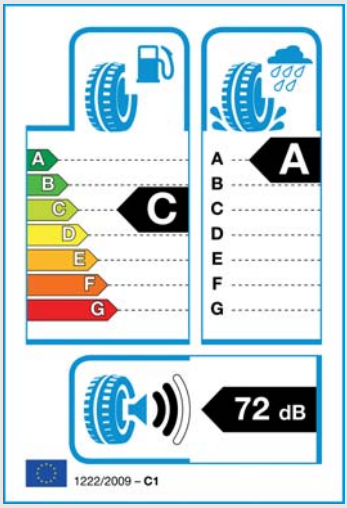
PALIWA:
Pb 95: benzyna bezołowiowa Eurosuper 95; Pb 98: benzyna bezołowiowa 98; ON: olej napędowy; LPG: gaz;
Paliwa dedykowane: DN-98: benzyna bezołowiowa DYNAMIC; DN-ON: olej napędowy DYNAMIC; FS 95: FuelSave 95; FSD: FuelSave Diesel; ML95: benzyna miles95; ML95+: benzyna miles95+; ML+: benzyna miles98; 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

Co „mówią” **ETYKIETY na oponach**

Producenci sprzedający swoje ogumienie na terenie Unii Europejskiej mają obowiązek umieszczania na nich zestandaryzowanych etykiet. Co możemy z nich wyczytać? O czym one nas nie informują? Do rozmowy na powyższe tematy zaprosiliśmy eksperta w tej dziedzinie pana Grzegorza Mistarz z firmy Harp.

Etykiety na oponach podzielone są na trzy pola oznaczone różnymi symbolami. W pierwszym polu widnieje dystrybutor paliwa na tle opony oraz litery od A do G. Co one oznaczają?

Grzegorz Mistarz: Mówią one o wydajności opony pod względem zużycia paliwa. Im wcześniejsza litera alfabetu, tym opona ma mniejsze opory toczenia, a tym samym w większy sposób przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa. Teoretycznie więc opona oznaczona literą A będzie najmniej „paliwożerna”, natomiast oznaczona literą G - najbardziej „paliwożerna”.



Czy zakresy, które obejmują poszczególne litery są takie same dla wszystkich opon, czy może zależą od ich rozmiaru?

Każdą oponę obowiązują identyczne normy. Żeby np. otrzymać literę A zarówno opona 14-, jak i 17-calowa musi spełnić identyczne kryteria. Mało tego - te same kryteria dotyczą również opon letnich i zimowych, co niestety ma się często nijak do realiów.

Kolejne pole, widzimy na nim chmurę na tle opony oraz tak jak poprzednio oznaczenia literowe od A do G.

Chodzi tutaj o przyczepność opony na mokrych nawierzchniach. Im wcześniejsza litera alfabetu, tym krótsza droga hamowania na mokrym, a więc opony z literą A hamują najlepiej, a te z literą G - najgorzej. Różnica w długości drogi hamowania może pomiędzy nimi wynieść nawet 18 metrów.

Czy litera A jest równoznaczna z fabryczną długością drogi hamowania podawaną przez producenta samochodu?

Tak. Każda kolejna litera oznacza coraz dłuższą drogę hamowania. Podkreślam jednak, że pomiary dokonywane są tylko na mokrych nawierzchniach, a dodatkowo w linii prostej. Zupełnie pomija się tutaj np. jazdę w łuku, co w realnych warunkach jest przecież oczywistością.

Ostatnie pole. Widzimy na nim oponę z symbolem głośnika oraz konkretną wartość w decybelach. Mniemam, że chodzi tutaj o hałas generowany przez oponę podczas jazdy.

Zgadza się. Dla jasności dodam jeszcze, że jest to hałas słyszalny na zewnątrz poruszającego się samochodu. Generalnie uważa się, że opony generujące hałas poniżej 70 dB są oponami bardzo cichymi, aczkolwiek trzeba sobie zdawać sprawę, że głośność opony zależy od podłoża, po którym się ona aktualnie porusza. Warto również wiedzieć, że różnicę 3 dB człowiek odczuwa mniej więcej jako dwukrotny wzrost hałasu.

Patrząc całościowo na etykietę, o której rozmawiamy gdzieś z tyłu głowy mamy dbanie o środowisko. Z takiego punktu widzenia najlepiej byłoby, gdybyśmy mieli oponę oznaczoną dwoma literami A i do tego emitującą hałas poniżej 70 dB.

To prawda, ale taką oponę bardzo trudno stworzyć. Przeważnie jest bowiem tak, że kosztem jednego parametru obniża się drugi. Duże znacznie mają tutaj również rozmiary opon, ponieważ nie we wszystkich da się zrobić idealne parametry.

Który parametr jest więc najważniejszy z punktu widzenia doboru opon?

Moim zdaniem ten informujący o hamowaniu na mokrych nawierzchniach. Jednak sama etykieta tak naprawdę niewiele mówi o oponie. Parametry, które powyżej omówiliśmy to jedynie niewielka cząstka tego, co powinniśmy wiedzieć o konkretnym ogumieniu. Sądzę, że nic nie jest w stanie zastąpić wykwalifikowanego doradcy, który dzięki swojej wiedzy i doświadczeniu potrafi idealnie dobrać opony kierując się stylem jazdy kierowcy, modelem samochodu i rozmiarem ogumienia.

Jakie kryteria, poza tymi umieszczonymi na etykiecie, są pana zdaniem najistotniejsze?

Według mnie na pewno jest to przyczepność opony podczas jazdy po łuku. Efektem słabego trzymania bocznego często są groźne sytuacje drogowe, niekiedy kończące się poważnym wypadkiem. Innym ważnym parametrem jest bez wątpienia hamowanie na suchych nawierzchniach. Dlatego zawsze pytamy klienta, w jakich warunkach opony będą eksploatowane i między innymi na tej podstawie staramy się je jak najlepiej dobrać, natomiast etykiety są dla nas jedynie delikatną podpowiedzią.

Pupil w podróży, czyli jak **bezpiecznie** zadbać o jego KOMFORT i BEZPIECZEŃSTWO

Posiadanie kota lub psa to nie tylko przyjemność, ale przede wszystkich odpowiedzialność. Odpowiedzialność, również w zakresie bezpieczeństwa i komfortu jego podróży. Jak właściwie o nie zadbać i na co zwracać uwagę rozmawiam z Aleksandrą Kamińską z firmy karusek.com.pl

Robert Lorenc: Czy psy należy jakoś przygotować do pierwszej podróży samochodem?

Aleksandra Kamińska: Tak, trzeba bowiem wiedzieć, że zarówno młodym, jak i dorosłym psom, które nigdy wcześniej nie podróżowały samochodem przytrafia się czasami choroba lokomocyjna.

Czym ona się objawia?

Jest on ospały, może chwilami przysypiać, a nawet wymiotować.

Czy przed pierwszą podróżą pozwolić psu samemu wybrać miejsce w samochodzie?

Jak najbardziej. Jeżeli jednak mamy z góry zaplanowane, że psa chcemy przewozić w jednym konkretnym miejscu, to najlepiej od samego początku go do tego miejsca przyzwyczajać.

Gdzie najlepiej przewozić czworonoga?

Większe psy często są przewożone w bagażnikach samochodów typu kombi. Istotne jest, aby w bagażniku wraz ze zwierzęciem nie przewozić jednocześnie bagażu i luźnych przedmiotów, ponieważ podczas jazdy mogą one obijać się o czworonoga. Nie należy zapominać o dopływie świeżego powietrza i wentylacji. Do bagażnika można też wstawić klatkę, w której pies będzie miał ograniczoną przestrzeń. Jej wielkość dobieramy w taki sposób, aby zwierzę mogło się swobodnie położyć, obrócić, wstać oraz usiąść, ale żeby nie miało możliwości chodzenia po klatce.

A na tylnej kanapie?

W tym przypadku pies powinien być przypięty pasami. Należy jednak pamiętać, że aby było to możliwe zwierzę musi być najpierw ubrane w specjalne szelki samochodowe. Mają one poszerzoną część piersiową, dzięki czemu nie wrzynają się w ciało np. podczas nagłego hamowania. Ewentualnie mogą to być szelki spacerowe, jeżeli jest to model guard, czyli z paskiem idącym przez klatkę piersiową, między łapami. Aczkolwiek samochodowe są tutaj zdecydowanie lepszym wyborem. Nie przewozimy psa przypiętego pasami do obroży, ponieważ podczas ostrzejszego hamowania może się on przydusić. Dobrym pomysłem jest zakup specjalnej maty chroniącej psa przed spadnięciem z siedzenia oraz zabezpieczającej kanapę przed zabrudzeniem i zniszczeniem.

Młodym, jak i dorosłym psom, które nigdy wcześniej nie podróżowały samochodem przytrafia się czasami choroba lokomocyjna.

Po jakim czasie szelki powinno się wymienić na nowe?

Należy się tutaj kierować zdrowym rozsądkiem. Jeśli widać, że szelki już się prują lub są naderwane, to należałoby je wymienić, ponieważ nie mamy pewności, jak zachowają się podczas kolizji.

A jak przewozić kota?

Koty są zwierzętami terytorialnymi i generalnie nie lubią zmieniać miejsca, jednak wszystko zależy od osobnika. Są koty, które lubią podróże. Najczęściej przewozi się je w transporterze, w którym warto umieścić poduszkę albo kocyk należący do niego. Możemy również zastosować syntetyczne feromony uspokajające dostępne w formie obroży lub spreju. Jednak i tak musimy liczyć się z tym, że przez kilka dni kot będzie na nas obrażony. Taka po prostu jego natura.

Jak najlepiej dobrać akcesoria do transportu?

Przed podjęciem decyzji o zakupie warto najpierw wszystko przymierzyć zarówno do auta, jak i zwierzęcia. Dzięki temu będzie można zaopatrzyć się w najlepiej dopasowane produkty.

Jedziemy. Jak właściwie zaopiekować się czworonogiem w trakcie jej trwania?

Jeżeli mamy możliwość zapewnijmy mu dostęp do wody. Jest to istotne szczególnie podczas dłuższych podróży. Możemy zastosować poidła kulkowe, z których na pewno nic się nie wyleje. Jeśli nie mamy możliwości zapewnienia psu stałego dostępu do wody w czasie podróży, to co 2-3 godziny należy robić postój. Warto go wykorzystać nie tylko na uzupełnienie płynów, ale także i na krótki spacer. 5-10-minutowa przerwa powinna w zupełności wystarczyć. Warto również obserwować jego zachowanie. Taka obserwacja ma szczególne znaczenie podczas pierwszych wspólnych wyjazdów. Należy zwrócić uwagę, czy nie jest on przypadkiem niespokojny, apatyczny, zestresowany itd. Jeżeli natomiast jeździmy z psem już dłuższy czas i wiemy, że on to dobrze znosi, to nie musimy mu poświęcać aż tyle uwagi, co jednak wcale nie oznacza, że możemy o nim całkiem zapomnieć. Raz na jakiś czas trzeba obowiązkowo spojrzeć, co się z nim dzieje.

Bardzo często psy podróżują samochodem z pyskiem wystawionym przez okno. Czy jest to wskazane?

Absolutnie nie, ponieważ pęd powietrza jest w stanie wywołać nieprzyjemne infekcje. Psa może po prostu przewiać i w efekcie zwierzę się rozchoruje.

Czy można wybrać się podróż z chorym psem?

Wszystko zależy od choroby. Jeżeli jej efektem jest osłabienie i złe samopoczucie zwierzęcia, to nie fundujmy mu dodatkowego stresu związanego z podróżą. Inaczej jest w przypadku chorób, które nie przeszkadzają psu w normalnym funkcjonowaniu. Wtedy nie ma potrzeby zostawiać go samego w domu albo oddawać pod opiekę rodzinie lub znajomym i można go spokojnie zabrać ze sobą.

Od jakiegoś czasu sporą popularnością cieszą się tzw. hotele dla psów. Czy to dobre rozwiązanie?

To zależy od naszego psa i hotelu, który wybierzemy. Przede wszystkim trzeba się zastanowić, jak zwierzę znosi rozłąkę z właścicielem. Wiele psów cierpi na lęki separacyjne, zarówno w lżejszej, jak i cięższej postaci. Zostawianie takiego zwierzęcia u obcych ludzi, wśród obcych psów nie jest najlepszym pomysłem. Pytanie też, jak pies jest zsocjalizowany, czyli jakie miał doświadczenia w młodości i ogólnie przez całe swoje dotychczasowe życie, czy łatwo przyzwyczaja się do nowych sytuacji, miejsc i osób, czy jest raczej nieśmiałym, przestraszonym zwierzątkiem, które woli się chować za spódnicą swojej pani. Jeżeli już zdecydujemy się na taki hotel, to wcześniej należy psa zapoznać z osobą, która będzie się nim zajmowała oraz pokazać mu miejsce, w którym będzie przebywał. Warto go tam zawieźć raz albo dwa, aby mógł się na spokojnie, stopniowo przyzwyczajać do nowego otoczenia. W hotelu warto zostawić psu jego kocyk, ulubione zabawki, a nawet nasze ubranie, które będzie o nas przypominało. Mimo to, pobyt w hotelu zazwyczaj wywołuje u psa duży stres. Poza tym trzeba zdawać sobie sprawę, że są hotele, w których psy trzyma się w kojcach. Wygląda to tak, że pies przez kilka godzin dziennie biega po ogródku, a resztę czasu spędza w zamknięciu. Jeżeli więc mamy psa, który całe życie leży z nami na łóżku, to zamknięcie go w klatce nie będzie najlepszym pomysłem.

Czy koty znoszą to lepiej?

W ich przypadku problem jest inny. Chodzi bowiem o to, że koty są zwierzętami terytorialnymi. Oznacza to, że nie lubią zmieniać miejsca zamieszkania. Jeżeli więc istnieje możliwość, aby pod naszą nieobecność ktoś przychodził do naszego domu nakarmić kota, posprzątać mu kuwetę i sprawdzić, czy wszystko z nim w porządku, to najlepiej tak właśnie zrobić.

Coupé **dla ludu**

Na zdjęciu:
Volkswagen Scirocco GTi (1976) w kolorze Ancona Metallic z silnikiem benzynowym o pojemności 1.6-litra generującym 81 kW / 110 KM z 4-stopniową manualną skrzynią biegów.

Czy atrakcyjne i dające frajdę z jazdy auto musi być jednocześnie drogie w zakupie i mało praktyczne? Absolutnie nie, co już przed 45-ciu laty doskonale udowodnił Volkswagen Scirocco. Ten niewielki samochód o dynamicznie stylizowanym nadwoziu skrywającym technikę szykowanego wówczas do debiutu Golfa pierwszej generacji miał całkiem rozsądnie skalkulowaną cenę, dzięki czemu mogli sobie na niego pozwolić także mniej zamożni obywatele. Szybko okazało się, że to przysłowiowy „strzał w dziesiątkę".

Tekst: **Mariusz Barański**, Zdjęcia: Volkswagen AG

Pierwsza połowa lat 70. XX wieku to dla marki Volkswagen czas wielkiego przełomu będącego efektem zmian na stanowisku kierowniczym firmy. Ludzie, którzy przejęli wtedy władzę w Wolfsburgu dobrze zdawali sobie sprawę z dokonującego się w motoryzacji postępu. W jego obliczu ówczesna oferta Volkswagena prezentowała się wręcz archaicznie. Oparto ją bowiem na modelach posiadających chłodzony powietrzem i umieszczony za tylną osią silnik typu bokser oraz napęd na tylne koła. Takie rozwiązania konstrukcyjne posiadał zarówno opracowany jeszcze przed II wojną światową Typ 1, zwany w naszej ojczyźnie Garbusem, jak i dalece powojenne Typy 3 (1961 rok) oraz 4 (1968 rok). Nie inaczej było w przypadku użytkowego Typu 2, czyli Transportera, a także sportowego Karmanna-Ghia, ale akurat tym modelom, ze względu na ich charaktery, można to wybaczyć. Jednak typowym samochodom osobowym - już nie. Kurczowe trzymanie się powyższej koncepcji wydawało się bezpodstawne, tym bardziej że wśród konkurencji oczywistością był już chłodzony cieczą i umieszczony z przodu silnik, a napęd na przednie koła zdobywał coraz większe uznanie. Volkswagen nie miał więc wyjścia i aby skutecznie walczyć o klientów musiał w końcu poddać się aktualnym trendom. Pierwszym przejawem zmian dokonujących się u producenta z Dolnej Saksonii był model K70. Co ciekawe, samochód został opracowany przez NSU i według pierwotnych planów pod tą marką miał być wytwarzany. Jednak przejęcie firmy przez Volkswagena spowodowało, że w 1970 roku K70 trafiło do produkcji nie jako NSU, ale właśnie jako Volkswagen. Auto zwiastowało nadejście w Wolfsburgu zupełnie nowej ery, posiadało bowiem rzędowy, chłodzony cieczą i znajdujący się z przodu silnik oraz napęd na przednie koła, a także nowoczesne nadwozie, czyli wszystko to, w czym Volkswagen dotychczas odstawał od rywali. Można powiedzieć, że K70 zapoczątkowało rewolucję, która na dobre rozgorzała w latach 1973-1975. To właśnie wtedy, rok po roku, debiutowały pierwsze generacje przełomowych modeli, które wyniosły markę z Wolfsburga na szczyty popularności i stały się punktem odniesienia dla konkurencji. Mowa tutaj o Passacie, Golfie i Polo. Tych samochodów nie trzeba chyba nikomu przedstawiać, ponieważ to niekwestionowane bestsellery, których kolejne odsłony są w produkcji po dzień dzisiejszy, nadal rozdając karty w swoich klasach. Trochę inaczej było ze Scirocco. Po raz pierwszy pojawiło się ono w tym samym czasie, co jego trzej przebojowi bracia, ale w przeciwieństwie do nich miało kilkunastoletnią przerwę w karierze, a po błyskotliwym powrocie na motoryzacyjną scenę ponownie musiało z niej zejść. Czy jeszcze kiedyś powróci? To pytanie pozostaje na razie bez odpowiedzi. Nie ma się jednak co oszukiwać - wszystko zależy od opłacalności takiego przedsięwzięcia, a prawda jest taka, że tradycyjne

Na zdjęciu:
Volkswagen Scirocco GT (1978) w kolorze Viper Green Metallic z silnikiem benzynowym o pojemności 1.5-litra generującym 51 kW / 70 KM z 4-stopniową manualną skrzynią biegów.

coupé sygnowane przez tzw. marki popularne (a do takich Volkswagen niewątpliwe się zalicza) nie przynoszą obecnie spektakularnych zysków, dlatego są raczej wycofywane z gam modelowych niż na nowo do nich wprowadzane. Bez wątpienia, pierwsze Scirocco debiutowało w czasach nieporównywalnie bardziej przyjaznych dla samochodów tego typu. Auto zostało zaprezentowane w 1974 roku, kilka miesięcy przed Golfem, z którym dzieliło rozwiązania techniczne, takie jak płyta podłogowa, zawieszenie oraz silniki. Co więcej, nadwozia obydwu modeli wyszły spod ręki tego samego designera - słynnego Giorgetto Giugiaro. Włoski mistrz samochodowych kreacji zarówno w jednym, jak i drugim przypadku stworzył zupełnie ponadczasowe formy, które mogą się podobać nawet dzisiaj. Zgrabne kształty, udane proporcje nadwozia czy brak zbędnych ozdobników to cechy cenione bez względu na panującą w danej chwili modę. W pierwszych wcieleniach Golfa i Scirocco można je dostrzec bez najmniejszego problemu. Jak widać, obydwa auta bardzo dużo łączy, ale jest między nimi też pewna różnica. Chodzi tutaj mianowicie o miejsce produkcji. Golf wytwarzany był bowiem w Wolfsburgu, natomiast montażem Scirocco zajęła się firma Karmann z Osnabrück, współpracująca z Volkswagen od końca lat 40. To właśnie tam powstawały Garbusy w wersji Cabrio, a także Karmanny-Ghia Typ 14 oraz Typ 34. Udane partnerstwo zaowocowało kolejnym zleceniem. Taki układ był korzystny zarówno dla jednej, jak i dla drugiej firmy. Volkswagen, który przeżywał wówczas kłopoty finansowe chciał się skupić na produkcji wolumenowych modeli mających przynieść realne zyski (nikt nie przypuszczał, że niewielkie coupé będzie cieszyć się aż takim powodzeniem). Natomiast Karmann zyskał następcę dla kończącego już rynkową karierę Typu 14. Zważywszy na charakter tego samochodu była ona bardzo udana - łącznie powstało ponad 440 tysięcy sztuk (z czego nieco więcej niż 20% miało składany dach). Jednak pierwsze Scirocco jeszcze bardziej wyśrubowało ten wynik przekraczając granicę 0,5 miliona egzemplarzy. Sukces nie był tutaj absolutnie dziełem przypadku. Złożyły się na niego nie tylko atrakcyjne ceny, ale także przemyślana kampania reklamowa, a przede wszystkim samo auto, które po prostu spodobało się klientom. Scirocco miało około 3,85 metra długości, dzięki czemu bardzo przyjemnie jeździło się nim po mieście. W kabinie wygospodarowano miejsca dla czterech osób, jednak na wygodę mogli liczyć tylko kierowca i pasażer siedzący obok, natomiast tylna kanapa stanowiła klasyczne rozwiązanie awaryjne. Oferowała zbyt mało przestrzeni, ale w razie konieczności i przy pewnej dozie dobrej woli dało się tam jakoś podróżować, chociażby na krótkich dystansach. Trudno się jednak temu dziwić - Scirocco to coupé typu 2+2, przewidziane dla dwojga dorosłych i ewentualnie dwójki dzieci. Drugi rząd mógł również służyć jako miejsce na bagaż, jeśli nie zmieściłby się on pod dużą tylną pokrywą otwieraną wraz z szybą (Scirocco było samochodem trzydrzwiowym). Po jej uniesieniu oczom ukazywała się foremna przestrzeń o objętości 347 litrów (dało się ją dodatkowo powiększyć poprzez złożenie oparcia kanapy). Jak na gabaryty auta była to naprawdę przyzwoita wartość. Całkiem nieźle prezentowała się również gama silnikowa, w której każdy mógł znaleźć coś dla siebie. Pod maskę Scirocco pierwszej generacji trafiały następujące jednostki: 1.1 (50 KM), 1.3 (60 KM), 1.5 (70 i 85 KM), 1.6 (75 i 85 KM) - wszystkie wyposażone w gaźnik, oraz 1.6 (110 KM) z wtryskiem paliwa Bosch K-Jetronic. Ten ostatni silnik uzupełnił ofertę w 1976 roku, a napędzane nim odmiany nosiły oznaczenia GTi oraz GLi. To właśnie one wzbudzały największe pożądanie z latach świetności modelu. Nie inaczej jest również i dzisiaj, gdy pierwsze Scirocco stało się już pełnoprawnym przedstawicielem klasycznej motoryzacji. Najbardziej cenione są egzemplarze sprzed liftingu z 1977 roku, które najłatwiej rozpoznać po chromowanych zderzakach oraz lusterkach bocznych, a także po mniejszych przednich kierunkowskazach. Jednak takie samochody, szczególnie w topowej wersji i oryginalnym stanie zachowania, to obecnie prawdziwe rarytasy. Bardzo trudno je znaleźć, ale jeżeli szczęście komuś dopisze, radość z posiadania małego, lekkiego i zwinnego coupé Volkswagena z nawiązką wynagrodzi czas poświęcony na poszukiwania.

> Scirocco zostało zaprezentowane w 1974 roku, kilka miesięcy przed Golfem, z którym dzieliło rozwiązania techniczne, takie jak płyta podłogowa, zawieszenie oraz silniki. Co więcej, nadwozia obydwu modeli wyszły spod ręki tego samego designera - słynnego Giorgetto Giugiaro.

Paradoks planowania

Jedna z życiowych prawd mówi, żeby wszystko planować. Druga: pokaż mi swoje plany, a będzie się z czego śmiać.

Robert Lorenc

Czym droższy przedmiot tym bardziej staramy się, aby jego zakup był przemyślany. Sprawdzamy jego parametry, przydatność dla nas jak również cenę. Tak robimy chcąc kupić chociażby komputer, komórkę czy telewizor. Nie inaczej jest z samochodem, jednak on traktowany jest przez państwo jak jakiś nadzwyczajny produkt. Nie tylko w trakcie swojego żywota wymaga ciągłego inwestowania, traci na wartości, ale jeszcze podlega zmieniającym się regulacjom. Zmieniającym się na tyle szybko, że – w szczególności jeżeli osoba kupująca prowadzi firmę – w momencie zamówienia wybranego egzemplarza uwarunkowania prawne mogą być zdecydowanie inne aniżeli w dniu jego odbioru. Takiej osobie, jeżeli już poczyniła i wydrukowała swoje plany, pozostaje tylko potraktować je jako podpałkę do kominka i zacząć od nowa. A nie, przepraszam. Lepiej nie traktować ich jako podpałkę bo jeszcze – przynajmniej w Krakowie – zapłaci za to karę. Przesadzam? Sprawdźmy zatem zmiany z ostatnich miesięcy, wprowadzone i zaplanowane. Chcieliście kupić samochód droższy niż 150 tysięcy (co przy obecnych cenach nie jest jakimś górnym pułapem) i wprowadzić go w firmę? Dalej możecie, ale teraz każda złotówka, którą na niego wydacie ponad ustalony przez państwo limit zostanie zapomniana. Innymi słowy: obojętne za ile kupicie samochód i tak na potrzeby kosztów maksymalnie będziecie mogli zaliczyć 184 500 zł (dla samochodów z napędem spalinowym i hybrydowym). Kupiliście auta za 200 tysięcy? W koszty ujmiecie maksymalnie 184 500 zł. Kupiliście za 400 tysięcy? Kwota do zaliczenia w koszty nie ulega zmianie. Prawda, że uczciwie? Idźmy dalej. Wprowadzono opłatę emisyjną do ceny paliwa. Niby nic, raptem 10 groszy do każdego litra, ale to kolejna danina pobierana w paliwie, którą odczujemy przy każdym tankowaniu. Urodziliście się w czasach, gdzie samochód stanowił symbol wolności? Stanowił, teraz już tak nie jest, szczególnie w dużych miastach. Jeżeli nie jeździcie codziennie, a tylko co jakiś czas wybieracie się na przejażdżkę, lepiej sprawdźcie czy dalej tam gdzie chcieliście jechać czy też zatrzymać się ciągle możecie to zrobić. Takich przykładów można mnożyć.

O ile jeszcze zmiany przepisów dla osób planujących dopiero zakup da się jeszcze obronić, o tyle ciężko o argumenty dla tych, którzy chcą sprzedać samochód. Bo samochód jest takim przedmiotem, którego nikt w momencie zakupu nie zakłada użytkować do „końca jego dni", tylko kiedyś sprzedać. W idealnym świecie zasady, które obowiązywały w dniu jego zakupu byłyby takie same w dniu jego sprzedaży. W idealnym, jednak w takim nie żyjemy. Przykład? Proszę bardzo. Ileś tam lat temu kupiliście nowy samochód, teraz chcielibyście zamienić go na bardziej ekologiczny i przyjazny środowisku. Oczywiście prowadzicie firmę, jesteście płatnikiem VATu i cały czas rozliczaliście auto w niej. Przyjmijmy, że znaleźliście kupca, który wyłożył 49 200 zł za wasze dotychczasowe auto, czyli sprzedaliście go za równe 40 000 zł. Skąd ta różnica? To tylko VAT należny państwu i nieważne, że nigdy nie odliczyliście 100% naliczonego VATu od samochodu. Teraz, sprzedając go, musicie wystawić fakturę z 23% VATem. Prawda, że to uczciwe? Swoją drogą, coraz ciekawiej wygląda neutralność tego podatku dla przedsiębiorców, a przecież z takim hasłem był wprowadzany.

Starając się coś dobrze zaplanować bierzemy pod uwagę wszystkie okoliczności, elementy i zmienne, które mają wpływ na realizację naszego planu. Jedyne czego nie możemy przewidzieć to zbieg okoliczności, pech czy też zmienna, której nie znaliśmy przy planowaniu. Nie jesteśmy w stanie przewidzieć również chciwości, a w szczególności chciwości urzędników państwowych i posłów. Po co zatem planować obecnie na dłużej niż parę miesięcy?

NOWOŚĆ

SHINE TECS®

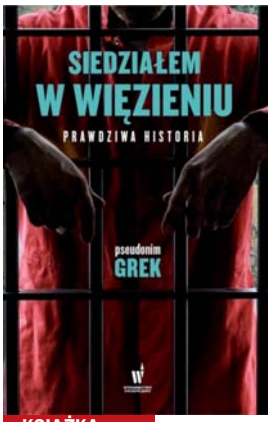
OCHRONA LEPSZA NIŻ WOSK

ShineTecs®

Opatentowana formuła Acrylionic, lepsza niż wosk:

- *wzmacnia warstwę ochronną z każdym myciem,*
- *zapewnia większy połysk na dłużej.*

CIRCLE K®



KSIĄŻKA

PREMIERA: 27.02.2019

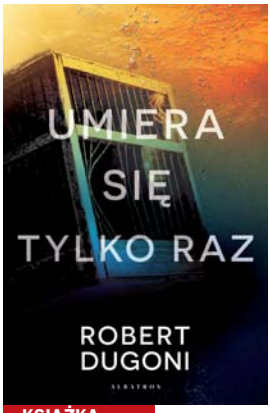
pseudonim GREK
Siedziałem w więzieniu. Prawdziwa historia

Wydawnictwo: Dolnośląskie

Grek po „Byłem gangsterem. Prawdziwa historia" i „Napadałem na banki. Prawdziwa historia" powraca z nową książką! Jest to opowieść o jego ośmioletnim pobycie w zakładzie karnym. Tym razem autor skupia się nie na samej gangsterce, ale na jej konsekwencjach.

„Jak mówi Grek – resocjalizacja to mrzonka. Zamykają się za tobą drzwi i zostajesz sam. Stajesz się numerem w kartotece i zaczynasz na co dzień obserwować PATOLOGIĘ, o jakiej nawet dotychczas nie miałeś pojęcia.
Subkultura więzienna okazuje się mitem, a kumple, którzy jeszcze niedawno mówili o lojalności i braterstwie, przestają odbierać telefony. Najgorszy jest jednak oddział „N" – więzienie w więzieniu. Miejsce, w którym możesz wykonać zaledwie jeden krok, a twoim jedynym towarzyszem staje się pająk, który przypałętał się do celi.
Dla wielu osadzonych permanentna samotność i odizolowanie sprawiają, że marzenie o gangsterskiej sławie zamienia się w marzenie o szybkiej śmierci.
To nie jest film. To wszystko przeżył na własnej skórze Grek – autor tej książki."
Filip Czerwiński - redaktor naczelny online-mafia.pl, najpopularniejszego serwisu o przestępczości zorganizowanej w Polsce

„Posłuchajcie Greka, wie co mówi. Chcesz być gangsterem – nie zakładaj rodziny. Stracisz ją, kiedy trafisz za kraty, między samych „niewinnych" Z krwią na rękach. Więzienie to wylęgarnia kłamców, intrygantów i próżniaków bez zasad.
Grek opowiada o życiu w kryminale: tam trzeba omijać zasady, aby przetrwać. Grypsujący to w gruncie rzeczy frajerzy, a wśród cweli trafiają się charakterniacy. Kryminał to teatr, w którym wszyscy wymieniają się rolami.
Grek odsiedział swoje, wyszedł już na wolność, kupił mamie zegarek. Wrócił do życia."
Piotr Pytlakowski - dziennikarz, scenarzysta, autor m.in. Alfabetu mafii i Świadka koronnego, od 1997 związany z tygodnikiem POLITYKA, laureat nagrody Grand Press w kategorii „dziennikarstwo śledcze"



KSIĄŻKA

PREMIERA: 13.03.2019

Robert Dugoni
Umiera się tylko raz

Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Lech Z. Żołędziowski

Nieustraszona detektyw po raz kolejny będzie musiała położyć na szali swoje życie, by stawić czoła psychopacie.

Kiedy w pozostawionej w chłodnych wodach cieśniny Puget pułapce na kraby zostaje odnalezione ciało kobiety, Tracy jest przekonana, że będzie to jedna z najtrudniejszych spraw w jej policyjnej karierze. Po pierwsze, musi zidentyfikować ofiarę. A sekcja zwłok ujawnia, że zamordowana włożyła wiele wysiłku w ukrycie swojej tożsamości. Najwyraźniej się kogoś bała…

Gdy ustalenia policji zaczynają wskazywać, że ofiarą może być kobieta, która przed kilkoma miesiącami zaginęła w górach, sprawa staje się dla detektyw Tracy Crosswhite bardziej osobista. Wciąż nękają ją bolesne wspomnienia w związku z morderstwem młodszej siostry i świadomością, że z winy policji przez dwadzieścia lat Tracy nie mogła zamknąć tej sprawy. A historia lubi się powtarzać. Choć śledczy wnikliwie badają przeszłość zabitej kobiety, znajdują więcej pytań niż odpowiedzi. Dopiero dociekliwość Tracy doprowadza do odkrycia pełnej niespójności historii, w której zdrada i chciwość odgrywają główną rolę.

TAXI 191 91
www.radiotaxi919.pl
RADIO 919
+48 12 19191, 419 00 00
www.radiotaxi919.pl

REKLAMY / OGŁOSZENIA

Zeskanuj kod i kup książkę

Przełożył: Jan Szkudliński

Dermot Turing

X, Y, Z. Prawdziwa historia złamania szyfru Enigmy

Gdy pod koniec 1932 r. oficer francuskiego wywiadu fotografował w łazience belgijskiego hotelu wykradzione instrukcje Enigmy, nie wiedział, że już kilka tygodni później polscy matematycy będą odczytywali tajne depesze III Rzeszy. I że położą fundament pod przyszłą działalność ośrodka Bletchley Park oraz oznaczoną kryptonimem „X, Y, Z" współpracę Francji, Wielkiej Brytanii i Polski. X, Y, Z pokazuje, jak wywiady państw alianckich współdziałały przy złamaniu szyfrów Enigmy, jak pod nosem Niemców polscy kryptoanalitycy kontynuowali swą pracę na terenach kontrolowanych przez rząd Vichy, a potem w Wielkiej Brytanii, i jak później wspierali tajne służby Jego Królewskiej Mości, przyglądając się pierwszym krokom Związku Radzieckiego w zimnej wojnie.
Ludzie tworzący X, Y, Z byli oryginałami i ekscentrykami, którzy dostali się w potężne tryby historii. Oto opowieść o nich.

Liczba stron: 352, **Wydawnictwo:** Rebis

Nulle Part

Listopad 1918 roku był dla Maksymiliana Ciężkiego dobrym miesiącem. Cesarstwo Niemieckie ogarnęły chaos i rewolucja. Buńczuczny kajzer abdykował i wymknął się do Holandii. Dowódcy cesarskiej armii zostali zmuszeni do podpisania zawieszenia broni w wagonie kolejowym gdzieś we Francji*. Jako jeden z żołnierzy tejże armii być może nie powinien się tym wszystkim radować, jednakże Maksymilian Ciężki nie był zwyczajnym niemieckim żołnierzem.

We wschodnich prowincjach cesarstwa większość ludności nie była Niemcami, nie chciała mówić po niemiecku i z pewnością nie pragnęła być rządzona przez Niemców. Od poprzedniego roku niektórzy z tych ludzi snuli pewne plany; Ciężki też się do nich zaliczał. Przed powołaniem do wojska i służby na froncie zachodnim Ciężki był członkiem skautów, lecz bycie skautem w tak zwanej Prowincji Poznańskiej nie oznaczało nauki wiązania węzłów, rozpalania ognisk i przeprowadzania staruszek przez jezdnię. „Skauci" stanowili przykrywkę dla paramilitarnego skrzydła polskiego ruchu niepodległościowego – POWZP, czyli Polskiej Organizacji Wojskowej Zaboru Pruskiego. „Zabory", czyli podział Polski między sąsiadujące z nią mocarstwa, były same w sobie obrazą dla Polaków.

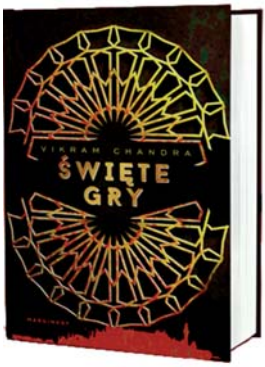
Dla Ciężkiego fakt odesłania go do domu z powodów zdrowotnych w lutym 1918 roku był korzystny. Pod Reims czy Soissons został na poły pogrzebany po wybuchu miny. Pył, który dostał się do jego płuc, wywołał infekcję. Wskutek tego jednak mógł spędzać więcej czasu ze „skautami", organizując i powiększając ich szeregi oraz gromadząc broń. Po powrocie do zdrowia oszczędzono mu wyjazdu na front, a zamiast tego posłano na szkolenie radiotelegraficzne. Od tego momentu tajemnice komunikacji radiowej zapewniały zajęcie dla umysłu, jednakże w duszy skrywał niebezpieczny zamysł – przywrócenie niepodległości Polski. Gdy Niemcy ogarnęły zamęt i chaos, nadszedł czas działania. Polscy przywódcy przejęli władzę w Warszawie. Administracja cywilna w zaborze pruskim nie mogła funkcjonować bez poparcia ludności polskiej. Dla zachowania porządku w Posen, czyli Poznaniu, potrzebna była polska Gwardia Ludowa. Maksymilian Ciężki został wybrany do miejscowej Rady Żołnierskiej. To mógł być początek końca niemieckiego panowania w zaborze pruskim.

Zabór pruski był złowrogim widmem przeszłości, a w Polsce historia ma zgubny zwyczaj powtarzać się. W roku 1918 na horyzoncie majaczyła kolejna konferencja pokojowa. Poprzednia nie przyniosła Polsce nic dobrego. W listopadzie 1814 r., po pokonaniu Napoleona Bonaparte, w Wiedniu zebrał się kongres. Ówczesny brytyjski minister spraw zagranicznych wicehrabia Castlereagh uważał, że znalazł rozwiązanie „kwestii polskiej": odtworzenie Królestwa Polskiego. Tymczasem Rosja była zainteresowana zdobyciem Krakowa i Torunia, mimo że te ważne miasta znajdowały się głęboko w austriackiej i pruskiej strefie wpływów (i nie miały nic wspólnego z pokonaną Francją). Car Aleksander I był jednakże człowiekiem rozsądnym. Zamiast upierać się przy Krakowie i Toruniu, zadowolił się tytułem króla Polski. Castlereagh powinien być z tego powodu szczęśliwy. Brytyjski minister od dawna powtarzał, że pragnie odbudowy Polski. Wszystko więc skończyło się dobrze.

Jak się jednak okazało, Królestwo Polskie nie obejmowało wielu polskich terytoriów, gdyż wielkie połacie dawnych ziem polskich pozostały w granicach Austrii i Prus oraz Cesarstwa Rosyjskiego, poza granicami nowego królestwa. Królestwo nie miało też szerokiej autonomii. W roku 1830 i 1863 wybuchły powstania przeciwko ustanowionym przez Rosjan rządom. Po drugim z nich car Aleksander II miał już dość narodowego niezadowolenia. Polskie instytucje zostały zlikwidowane, administracja w języku polskim stopniowo zniesiona. Car „zrzekł się obowiązków" króla polskiego, co oznaczało wcielenie królestwa do Rosji; do 1874 roku Polska przestała istnieć. Jak powiedział ówczesny francuski satyryk, określenie „w Polsce" stało się tożsame z „nigdzie".

Polska mogłaby pozostać w niebycie, gdyby nie mężczyzna z wąsem. W roku 1918 wąsy były modne, ale te wąsy były znane na całym świecie. Zwisały, teatralnie obfite, z wyzywającą swobodą. Były symbolem....

** Rozejm w Compiegne podpisała delegacja republiki – przyp. tłum.*



KSIĄŻKA

PREMIERA: 13.03.2019

Vikram Chandra
Święte gry

Wydawnictwo: Marginesy

Mistrzowski thriller, okrzyknięty hinduską wersją Ojca chrzestnego i obsypany wieloma prestiżowymi nagrodami i wyróżnieniami. Epicka, wielowątkowa opowieść o przyjaźni i zdradzie, przemocy i wielkiej miłości – oraz o współczesnym Bombaju. Serial na podstawie książki dostępny w serwisie Netflix.

Detektyw Sartadź Singh najlepsze lata ma już za sobą. Jest czterdziestokilkuletnim rozwiedzionym policjantem, cynicznym, bez perspektyw zawodowego rozwoju. Jednak gdy dowiaduje się, że w mieście przebywa jeden z najbardziej nieuchwytnych przywódców mafijnego półświatka, Ganeś Gaitonde, a kryjówka, w której się zabarykadował, jest szczelnie otoczona przez policję, zaczyna wierzyć w odmianę losu. Ale Gaitonde popełnia samobójstwo, zostawiając masę brudnych pieniędzy i więcej pytań niż odpowiedzi. Choć oficjalnie sprawa zostaje zamknięta, na polecenie służb wywiadowczych Sartadź zaczyna dociekać przyczyn owego samobójstwa. Ślady prowadzą go w głąb ciemnych podziemi metropolii, w świat przestępczości zorganizowanej i powszechnej korupcji.

Święte gry – nie bez powodu przyrównywane do światowego bestsellera Shantaram – ukazały się w kilkunastu krajach. Powieść uzyskała nominację do National Book Award i została wyróżniona Salon Book Award i indyjską Hutch Crossword Book Award.

Tak samo jak trudno ją wziąć do ręki, tak samo trudno ją odłożyć. - „New York Times Book Review"
Chandra doskonale wie, kiedy łamać reguły, a kiedy się do nich stosować. - „Los Angeles Times"
Ambitna i napisana z rozmachem. Łączy zalety dziewiętnastowiecznej powieści i współczesnego kryminału. - „Elle"

KSIĄŻKA

PREMIERA: 20.03.2019

Tim Weaver
To, co zostaje

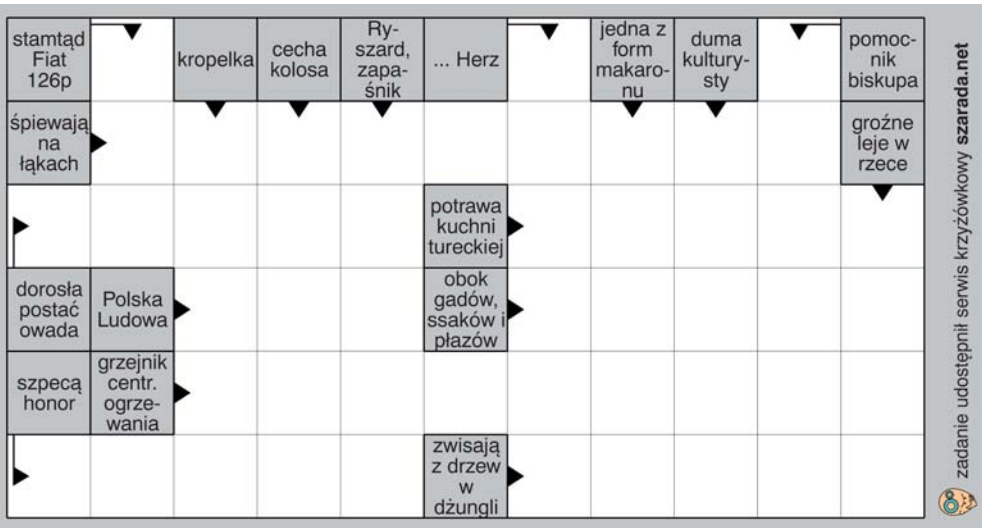
Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Lech Z. Żołędziowski

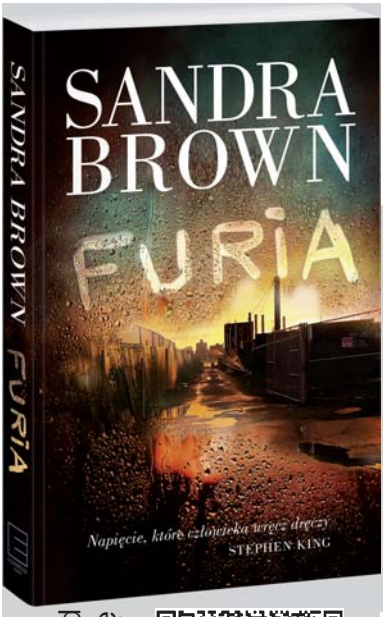
Nierozwiązana sprawa przeradza się w obsesję.
Są tragedie, które nie dają o sobie zapomnieć…
To śledztwo złamałoby każdego detektywa. Trafiło na Colma Healy'ego, jednego z najlepszych. Niewyjaśniona zagadka morderstwa matki i dwóch córek, bliźniaczek, kosztowała go wszystko. Karierę i rodzinę. Całe jego życie. Dlaczego ktoś dokonał tak przerażającej zbrodni? Ta sprawa stała się jego obsesją. Mordercy nie znaleziono.

David Raker to jedyny człowiek, który jeszcze go nie opuścił. Ostatni przyjaciel, specjalista od spraw beznadziejnych. Jest mistrzem w szukaniu tych, których inni nie potrafią znaleźć. Tylko on rozumie Colma. Wie, że jedyna droga, aby mu pomóc, to rozwiązać tę mroczną zagadkę.
Nie wiedzą, co ich czeka.

Gdy wspólnie wznawiają śledztwo, okazuje się, że obsesja przestaje być wyłącznie problemem Colma… Raker i Colm odkryją prawdziwe przyczyny tragedii, której korzenie sięgają wiele lat wstecz. Ale by to zrobić, będą musieli poświęcić wszystko, co dla nich najważniejsze…

David Raker – były dziennikarz, który rzuca pracę, by zaopiekować się śmiertelnie chorą żoną. Nie udaje mu się jej uratować. Zostaje za to prywatnym detektywem. Mistrzem w swoim fachu, potrafiącym znaleźć każdego. Odważnym. Bezkompromisowym. Skutecznym.





Zeskanuj kod i kup książkę

Przełożyła: Edyta Jaczewska

Sandra Brown
Furia

Major Franklin Trapper jest bohaterem narodowym – przed 25 laty uratował grupę osób ocalałych z zamachu bombowego na hotel Pegasus w Dallas. Przez wiele lat był medialną gwiazdą, ale nagle przestał udzielać się publicznie i odmawia wszelkich wywiadów. Kerra Bailey to ceniona dziennikarka telewizyjna, która za wszelką cenę próbuje dotrzeć do majora i przeprowadzić z nim wywiad. Posunie się nawet do tego, aby utorować sobie drogę za pomocą jego syna – Johna. Kierują nią bowiem nie tylko zawodowe, ale także osobiste pobudki. Kiedy rozmowa dochodzi do skutku życiu obojga grozi śmiertelne niebezpieczeństwo. Wywiad, podczas którego Kerra ujawnia swoją tożsamość wywołuje lawinę niebezpiecznych zdarzeń. Kto obawia się tych dwojga i dlaczego?

Liczba stron: 432, **Wydawnictwo:** Edipresse Książki

– Może pan nie chce tego znowu słyszeć, ale ja muszę to powiedzieć. – Jej głos ochrypł z emocji. – Proszę przyjąć moje serdecznie podziękowanie za… No cóż, za wszystko. Nie umiem odpowiednio wyrazić swojej wdzięczności. Jest po prostu bezgraniczna.

– To naprawdę drobiazg – odparł mężczyzna, dostosowując się do jej poważnego tonu.

Uśmiechnęła się do niego i westchnęła.

– Czy mogę od czasu do czasu do pana zadzwonić? Zajrzeć z wizytą, jeśli kiedyś trafię w te strony?

– Będzie mi bardzo miło.

Przez długą chwilę przyglądali się sobie nawzajem, nie wypowiadając tych wszystkich jakże niewystarczających słów, wzrokiem jednak przekazując głębię emocji. Po czym, chcąc przerwać sentymentalny nastrój, Major zatarł ręce.

– Na pewno niczego się nie napijesz? – powtórzył pytanie.

– Dziękuję, chciałabym tylko skorzystać z łazienki. Płaszcz położyła na oparciu fotela, ale torbę narzuciła na ramię.

– Znasz drogę.

To była już czwarta jej wizyta u Majora, znała więc plan domu. Salon wyglądał niczym małe muzeum stanu Teksas: parkiet z postarzanego drewna, na nim bydlęce skóry, reprodukcje rzeźb Fredericka Remingtona przedstawiające w brązie kowbojów w akcji i meble, przy których ulubiony rozkładany fotel Majora z podnóżkiem wydawał się miniaturowy.

Jeden z korytarzy prowadził z głównego pomieszczenia do holu. Tam za pierwszymi drzwiami po lewej mieściła się toaleta. W dość kobiecym wnętrzu nieco absurdalnie wyglądał dozownik do mydła w kształcie łba byka rasy Longhorn.

Osuszała ręce, stojąc przy umywalce. Patrzyła w lustro, starając się zapamiętać, że ma się odezwać do swojej fryzjerki – może kilka dodatkowych jaśniejszych pasemek wokół twarzy? Zasuwka drzwi zaklekotała, odwracając jej uwagę od własnego odbicia.

– Majorze, czy ekipa już wróciła? Zaraz wychodzę.

Nie odpowiedział, chociaż czuła, że za drzwiami ktoś stał. Odwiesiła ręcznik na żelazne kółko zamontowane w ścianie obok umywalki i właśnie sięgała po torbę, gdy usłyszała huk. Natychmiast wróciła myślami do Majora. Wyjął strzelbę z szafki, ale jej tam nie zamknął. Jeśli chciał to zrobić teraz, a ona niespodziewanie wypaliła… O Boże!

Rzuciła się do drzwi i złapała za gałkę. Szybko cofnęła dłoń, słysząc z głębi domu głos, który nie należał do Majora.

– I jak ci się na razie podoba umieranie? – dobiegło jej uszu pytanie.

Kerra zasłoniła usta dłonią, chcąc powstrzymać jęk niedowierzania i przerażenia. Usłyszała głuchy stukot czyichś kroków w salonie. Czy to była jedna para nóg, czy dwie? Nie potrafiła tego ustalić, a strach nie pozwalał jej myśleć jasno. Instynktownie sięgnęła jednak do kontaktu i zgasiła światło. Wstrzymując oddech, nasłuchiwała odgłosu kroków, które to cichły na bydlęcych skórach, to odbijały się głośnym echem na deskach parkietu, a potem, ku jej rosnącej grozie, skierowały się do holu. Dotarły pod drzwi łazienki i się zatrzymały.

Poruszając się tak bezszelestnie, jak tylko to było możliwe, cofnęła się spod drzwi. Po omacku znalazła drogę obok umywalki i sedesu, aż dotarła do ściany wyłożonej drewnianą boazerią. Usiłowała oddychać jak najciszej, choć jej wargi poruszały się, wypowiadając modlitwę złożoną z jednego powtarzanego raz za razem słowa: – Proszę, proszę, proszę…

Stojący po drugiej stronie drzwi chciał obrócić gałkę, ale drzwi były zamknięte. Spróbował ponownie, a potem drzwi zadygotały, mocno pchnięte. Dla człowieka, który usiłował je otworzyć, zamknięta zasuwka mogła oznaczać tylko jedno: w środku ktoś był.

Nakryto ją.

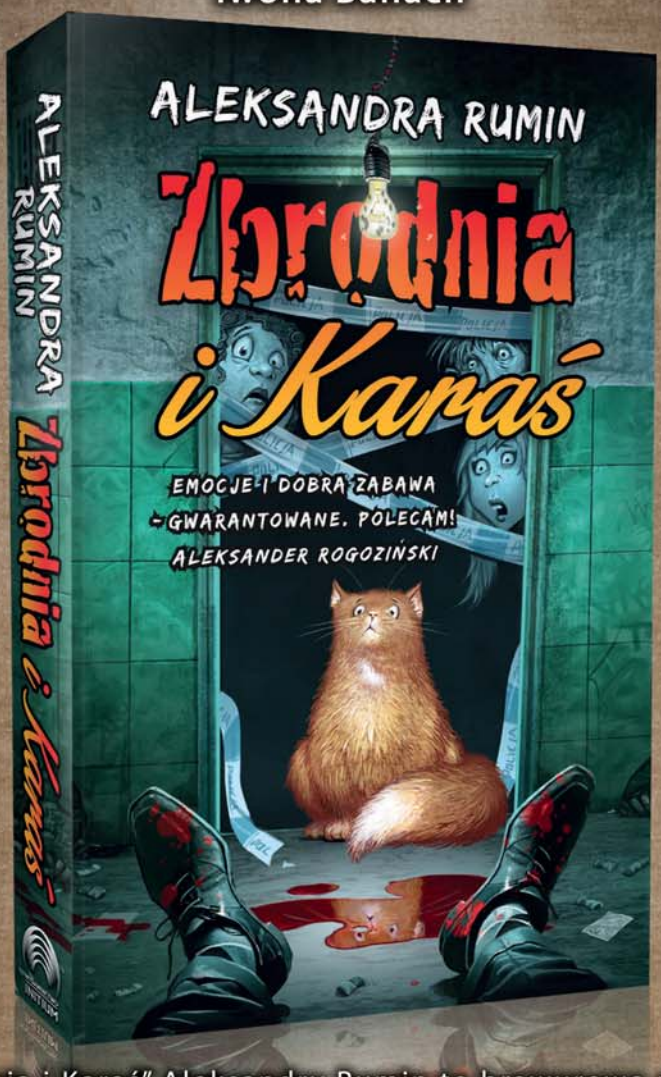
Kolejne kroki – druga osoba nadbiegła od strony salonu. W drzwi znów zaczęto walić, jak się domyśliła, kolbą strzelby. Nie miała niczego do obrony przed napastnikami. Jeśli zastrzelili Majora, to gdy sforsują te drzwi, ona też zginie. Jedynym wyjściem była ucieczka. Kerra nie miała chwili do stracenia. Okno, które miała za plecami, było niewielkie, ale tylko ono dawało jej szansę ujść z życiem. Wymacała zatrzask dolnej części, odblokowała go, a potem wsunęła palce w zagłębienie ramy i z całej siły pociągnęła. Rama ani drgnęła.

Łup, łup, łup! Kolejne, padające jedno po drugim uderzenia osłabiały zasuwkę w drzwiach. Z drewna, w którym była osadzona, posypały się drzazgi. Zachowanie ciszy nie miało już znaczenia, Kerra głośno zaszlochała, łapczywie chwytając hausty powietrza. – Proszę, proszę, proszę… – skomlała to usilne błaganie o ratunek do jakiejś siły większej od niej, bo ona była bezradna.

Raz jeszcze z całej siły szarpnęła ramę okna, a ta ku jej zaskoczeniu ustąpiła. Kerra przez sekundę stała oszołomiona. Z tego stanu wyrwała ją kolejna gwałtowna próba sforsowania zamka.

Ta autorka przewróci świat komedii kryminalnej do góry nogami!

Iwona Banach



„Zbrodnia i Karaś" Aleksandry Rumin to brawurowo napisana, pełna absurdalnego humoru powieść, która łączy elementy kryminału z satyrą na środowisko uniwersyteckie. Zawrotne tempo, nieprawdopodobne zbiegi okoliczności i galeria bohaterów – z kotem Stefanem na czele – sprawiają, że nie można się od niej oderwać. Barwne perypetie wsysają niczym błoto na drodze do budynków UKSW przy ulicy Wóycickiego w roku 2006.

DZIKA BANDA MAGAZYN NIE CAŁKIEM KULTURALNY · Czytnik · duzeka.pl · Magiczny Świat Książki i nie tylko · Nie czytasz? Nie idę z Tobą do łóżka! · MIESTRYSTYCZNY · Stacja Książka · kulturalnemedia.pl · Secretum.pl · dlaStudenta.pl · Modna Kultura

WYDAWNICTWO INITIUM

facebook.com/wydawnictwo.initium www.initium.pl

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-wydanie

kdk.pl motoryzacja inaczej

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: 23.02.2019
Zdjęcie bazowe na stronie 1: Derek Owens Unsplash.
Na stronach: 7,31, 36, 38 i 40 znajdują się reklamy.

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców

www.
lampyostrzegawcze.pl

AUTO SERVICE
EURO-MOTO-CAR
tel. 501 172 488
ul. Niepołomska 54
(drugi warsztat)
31-572 Kraków

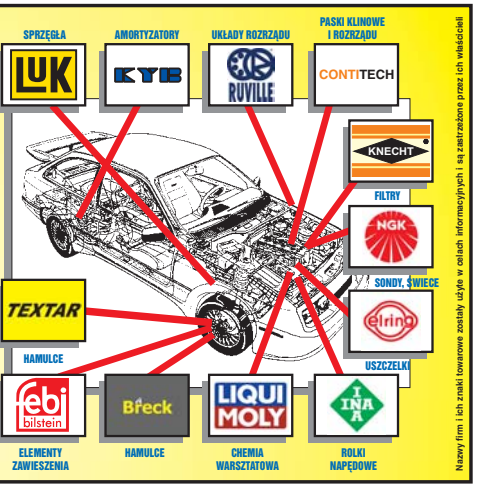
KOMPLEKSOWE NAPRAWY
WSZYSTKICH MAREK
- mechanika, elektronika
- klimatyzacja
- sprzedaż oryginalnych części do Renault
- naprawy silników - benzyna, diesel
- naprawy mechaniczne aut zabytkowych

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**

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



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

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

ECLIPSE CROSS

DLA PRZEDSIĘBIORCÓW

RABAT 6000 ZŁ
oraz OPONY ZIMOWE i LAKIER METALIZOWANY W CENIE

MADE IN JAPAN

BGŻ BNP PARIBAS
Bank zmieniającego się świata
FINANSOWANIE

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.

TURBO INJECTOR
NAPRAWA REGENERACJA

ul. Niepołomska 55
31-572 Kraków

+48 505 269 716
+48 500 272 822
+48 12 686 13 78

DIESEL SERWIS
NAPRAWA POMP WTRYSKOWYCH I WTRYSKIWACZY

- Naprawa pomp wtryskowych do pojazdów ciężarowych, autobusów oraz maszyn budowlanych
- Naprawa pomp rozdzielaczowych mechanicznych i EDC
- Naprawa wtryskiwaczy jedno i dwu sprężynowych
- Naprawa pomp rozdzielaczowych typ VP 29/30 VP44
- Naprawa pomp COMMON RAIL
- Naprawa wtryskiwaczy COMMON RAIL etap I, II, III
- Weryfikacja wtryskiwaczy CR
- Naprawa wtryskiwaczy piezoelektrycznych BOSCH
- Naprawa i testowanie pompowtrysków oraz pomp PLD z użyciem zestawu CAM BOX
- Naprawa turbosprężarek w pojazdach ciężarowych, dostawczych oraz maszyn budowlanych

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

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

MECHANIKA
ELEKTROMECHANIKA
SAMOCHODOWA
Emilos Auto SERWIS
Kraków, ul. Blacharska 2
tel.: 509-944-946, 513-143-891

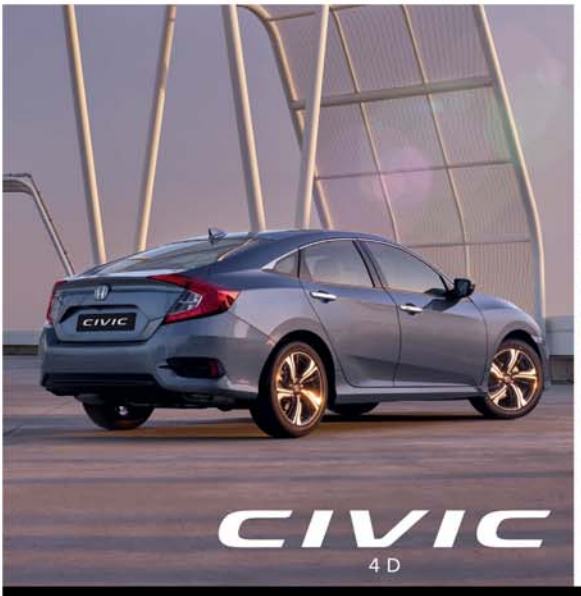
nowe opony
przekładki opon
klimatyzacja
elektromechanika
mechanika
części zamienne
elektroniczna diagnostyka

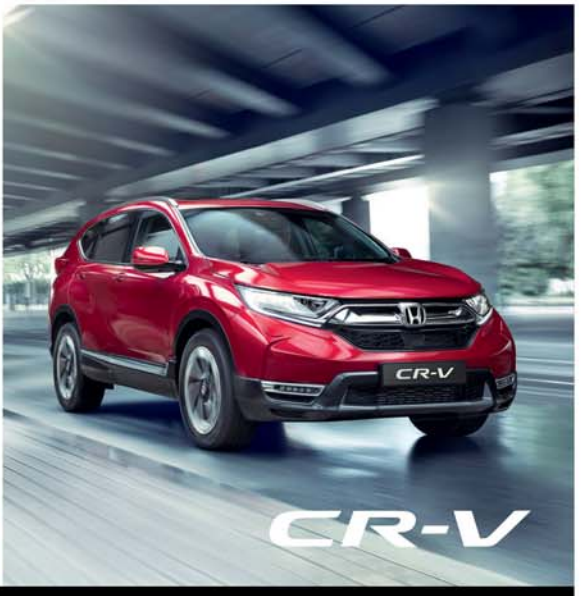
zapraszamy: pn. - pt.: 8.30 - 18.00, sob.: 8.30 - 14.00
SPECJALIZACJA:
HONDA TOYOTA Ford FIAT DAEWOO OPEL

HiuArt
Kraków-Ruczaj, ul. Łany 28
(wjazd od ul. Pszczelnej)
tel.: 12 269 65 70, 602 802 557, 604 462 325

AIRBAG SERWIS
pełny zakres usług
AUTOELEKTRONIKA
DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
wszystkie marki
SERWIS KLIMATYZACJI
pełna obsługa
czynne pn-pt 9-17
www.airbag.krakow.pl

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





WYPRZEDAŻ 2018

sprawdź naszą aktualną ofertę rabatową

ZAPRASZAMY NA JAZDY TESTOWE

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

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