dla Ciebie egz. bezpłatny

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY

KATALOG dla kierowców

#319

Subaru Outback

TEST

Lexus UX

TEST

Volkswagen Polo 1,0 TSI R-Line

Ford Fiesta ST

Mazda 3

PRAWO

Porzucony samochód na parkingu

PORADNIK

Tajemniczy klient w serwisie

KRAKÓW

wyd.A nr 5 (319)

MAJ 2019

ISSN 1429-7078

9 771429 707009 19

Bezpieczeństwo | Poradnik | Prawo | Rozrywka | 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

Nowa Kia ProCeed. Łamie schematy.
Kia Stinger. Witamy w świecie Gran Turismo.

KIA | **IM Patecki**
Kraków - Kielce - Sandomierz

Al. 29 Listopada 180, 31-236 Kraków
tel. 12 415 77 77, www.patecki.com.pl

7 LAT GWARANCJI 7 LAT AKTUALIZACJI MAP

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

anndora GRUPA AUTOREMO

www.anndora.pl

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

TEST I Lexus UX 200 Elegance Tech

Nabój w kokonie

Lexus, chyba już każdemu, kojarzy się z modelami hybrydowymi. Tymczasem, oprócz nich, oferuje również modele napędzane jednostkami benzynowymi. Tak, to może być dla niektórych szokujące, ale tak jest w rzeczywistości. Dlatego, najnowszego i jednocześnie najmniejszego w gamie tego producenta SUVa postanowiłem przetestować właśnie z tą jednostką.

Robert Lorenc

Do testu otrzymałem UX-a w podstawowej (ale nie biednej) wersji wyposażenia Elegance. Drzwi chroniące wnętrze zakrywają próg (doskonały patent), które jest utrzymane w czarnej – matowej - tonacji z białymi punktami świetlnymi (lampki do czytania są dotykowe), ale nie wszystkimi, te umiejscowione w osłonach przeciwsłonecznych dają żółte światło. Lexus twierdzi, że jest to celowy zabieg, gdyż w takim świetle nasza twarz wygląda korzystniej. Taka kolorystyka wnętrza tworzy swoisty klimat, a matowe wykończenia powodują, że nie widać na nich kurzu i odcisków palców. Tapicerka ma strukturę zbliżoną do zamszu – jest doskonała, miła w dotyku i prowokuje żebyśmy się w nią wtulali. Fotele są wygodne i nikt nie powinien mieć problemu – bez względu na posturę – w znalezieniu odpowiedniego ustawienia. Kokpit oraz tunel środkowy umiejscowione są wysoko, co sprawia, że wewnątrz czujemy się odizolowani od świata zewnętrznego i znajdujemy się w swoim prywatnym kokonie. To miłe uczucie jednak ma swoje następstwa w postaci małej widoczności przez wszystkie szyby, co znacznie ogranicza możliwość precyzyjnego manewrowania w ciasnych uliczkach i przy parkowaniu. Wtedy jesteśmy skazani (a tego nie lubię) na wskazania czujników. W UX-ie wyposażenie w czujniki parkowania (przednie i tylne) oraz kamerę staje się praktycznie obowiązkowe. Na szczęście działają sprawnie i precyzyjnie. Oby tak zawsze i w każdych warunkach. Kończąc wycieczkę po wnętrzu należy wspomnieć o dwóch rzeczach: zabrakło miejsca na schowek na okulary oraz o fantastycznym pomyśle z otwieraniem podłokietnika (niezbyt

Lexus UX na tle Opery Krakowskiej

> Zabrakło miejsca na schowek na okulary. Fantastyczny pomysł z otwieraniem podłokietnika (niezbyt pojemnego z gniazdami USB) umiejscowionego pomiędzy przednimi fotelami. W zależności od potrzeby możemy go otworzyć na stronę prawą lub lewą.

pojemnego z gniazdami USB) umiejscowionego pomiędzy przednimi fotelami. W zależności od potrzeby możemy go otworzyć na stronę prawą lub lewą. Jak podniesiemy go, w jego przedniej części znajduje się mały schowek. Wydaje się być idealnym miejscem na kluczyk, niestety jest za mały.

Kiedy podchodzimy (z kluczykiem) do UX-a w nocy podświetlana jest nie tylko przestrzeń przy drzwiach, ale również klamka, to doskonały pomysł. Wewnątrz podświetlona zostaje przestrzeń na nogi. Najpierw intensywnie, a po odpaleniu silnika osłabia się pozostawiając jedynie poświatę. Możemy ją całkowicie wyłączyć, ale jej jasność połączona jest z jasnością zegarów.

Bagażnik jest funkcjonalny, płaski i posiada wszystkie udogodnienia - haczyk do powieszenia reklamówki (do 4 kg), gniazdo zapalniczki oraz uchwyty mocujące. Jest jednak (jak na wymiary UX-a) mikroskopijnych rozmiarów. Ma 334 litry (mniej niż VW Polo) i to licząc również z powierzchnią schowka pod podłogą bagażnika.

Lexus przyzwyczaił do przemyślanych i ułatwiających użytkowanie rozwiązań dlatego rozczarowujące są niedociągnięcia w obsłudze multimediów. Nielogiczne wydaje się umiejscowienie regulacji parametrów dźwięku – wysokich i niskich tonów oraz balansu. Tym bardziej, że możemy ustawić inne dla każdego nośnika – USB, czy też odtwarzacza CD. Racjonalnym rozwiązaniem wydaje się umieszczenie ich w konfiguracji dźwięku tymczasem, aby je zmienić musimy wejść w źródło odtwarzanego dźwięku. Pliki na USB też sortuje po swojemu (na szczęście na CD jest tak jak należy) i to w zależności jak do nich wejdziemy. Co prawda widzi foldery, ale pliki w nich posegregowane są wg jakiegoś kodu którego, nie rozumię, bo plik 01 znajduje się pod koniec listy. Jeszcze ciekawiej wygląda sczytywane plików po wybraniu albumu. Wtedy zostaną posegregowane zgodnie z alfabetem, a nie z przypisaną kolejnością. Na szczęście nie można mieć żadnych zastrzeżeń do brzmienia dźwięku docierającego do naszych uszu, jest czyste, soczyste i pełne. Automatyczna regulacja głośności – o bardzo szerokim zakresie czułości - w zależności od prędkości jazdy działa bez zarzutu, a potencjometru (fizyczny znajduje się na konsoli centralnej) będziesz używał sporadycznie. O ile sparowanie telefonu wykonamy szybko i bezproblemowo, to jego usunięcie wymaga od nas wykazania się znaczną inteligencją. Nie dokonamy tego w ustawieniach telefonu, tylko w ustawieniach Bluetootha. Obsługa książki telefonicznej sparowanego aparatu niestety również nie jest pozbawiona wad. Musisz znać dokładną nazwę jak zapisałeś kontakt, którego szukasz, inaczej go nie znajdzie. Elektrycznie składane lusterka zewnętrze, tak po prawdzie są manualno-elektryczne, musisz nacisnąć przycisk żeby się złożyły, nie złożą się automatycznie np. gdy zamykamy UX-a. Jeżeli jeździsz sam, ale zdarzyło ci się zabrać pasażera, który ustawił sobie temperaturę, to aby wyłączyć dual musisz wejść w konfigurację klimatyzacji. Tak samo jeżeli chcesz ją wyłączyć, aby działał sam wiatrak. Nie ma łatwiejszego sposobu. >>>>

>>>> Jeżeli na co dzień pracujesz na laptopie i poruszasz się po nim korzystając z Touch Pada, będziesz zachwycony sposobem nawigacji po UX-ie. Ustawienie praktycznie wszystkich funkcji odbywa się za pośrednictwem Touch Pada umiejscowionego na konsoli centralnej. Dla pozostałych rozwiązaniem może być wydawanie komend głosowych. Za ich pośrednictwem możesz ustawić trasę w nawigacji, wybrać numer z książki telefonicznej oraz utwór bądź album (mówiąc dokładnie nazwę, tak jak jest zapisana). Niestety wymaga to od nas cierpliwości, czasami anielskiej.

UX posiada dwa niezależne ekrany. Pierwszy znajduje się powyżej konsoli centralnej i zawiera multimedia, nawigację, obsługę telefonu i konfigurację. Możemy ustawić na nim obsługę w języku polskim. Rozumię przygotowaną dla niego ilość miejsca (na tej samej bazie montowany jest opcjonalny ekran z wyświetlaczem 10,3"), jednak po odpaleniu 7" ekranu pozostaje nieproporcjonalnie dużo miejsca. Miejsca które możemy wykorzystać na umieszczenie karteczek wyglądają jak rogi (nie wiem jak można je inaczej nazwać). Lewa deaktywuje system trakcji, a prawa zmienia tryby jazdy pomiędzy Eco, Normal i Sport. O ile przejście na Eco lub Sport wymaga przekręcenia gałki, to aby przejść na tryb Normal musimy nacisnąć jej bok. Tryb Normal jest trybem podstawowym (zawsze na nim odpalamy silnik).

Jeżeli na co dzień pracujesz na laptopie i poruszasz się po nim korzystając z Touch Pada, będziesz zachwycony sposobem nawigacji po UX-ie. Ustawienie praktycznie wszystkich funkcji odbywa się za pośrednictwem Touch Pada.

samoprzylepnych ze sprawunkami – będą się idealnie trzymać i niczego nie zasłonią. Obok ekranu znajduje się (charakterystyczny już dla Lexusa) analogowy zegarek – to naprawdę miły dodatek. Dodatek, który może poprawić nastrój. Jeżeli dołuje cię upływający czas, zmień w ustawieniach godzinę, a zobaczysz jak wskazówki płynnie cofają się. Co prawda nie zmienisz faktycznego czasu, ale sama funkcja wygląda efektownie. Drugi ekran znajduje się przy zegarach i nim konfigurujemy samochód. Język polski jest dla niego nieznany (jest przykładowo turecki, czy też hiszpański). Trochę to nie przystoi.

Powyżej zegarów znajdują się dwie gałki, które Skrzynia biegów w nim ma tendencję do żeglowania, jednak na polecenia wydawane przez pedał gazu reaguje szybko i bez charakterystycznego dla przekładni CVT wycia. Tryb Sport zmienia kolor zegarów na czerwony. Na szczęście robi nie tylko to. Silnik wkręca się na wyższe obroty, układ kierowniczy utwardza się i przestajemy żeglować – cały czas mamy do dyspozycji jakiś bieg gotowy do pracy, co powoduje jeszcze szybszą reakcję na pedał gazu. UX-a napędzał benzynowy silnik o pojemności dwóch litrów generujący 171 KM. Może nie katapultuje samochodu do przodu jak samolot rozpędzający się do startu, ale jego przyspieszenie powoduje uśmiech i to nie politowania, a radości. Naprawdę >>>>

100% elektryczny, doładowany Audi

Nowe Audi e-tron to pierwszy w pełni elektryczny samochód spod znaku czterech pierścieni. Łączy moc i doskonałe prowadzenie z szybkim ładowaniem i innowacyjnymi systemami wsparcia kierowcy. Odkryj naładowane emocjami Audi e-tron.

Dealer Audi
Auto Special

ul. Prof. Adama Różańskiego 28-30
Modlnica k. Krakowa
Tel. 12 639 20 50
www.autospecial.audi.pl

Od 1 września 2018 r. wszystkie nowe pojazdy wprowadzane do obrotu w Unii Europejskiej muszą być badane i homologowane zgodnie z procedurą WLTP określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151. WLTP zapewnia bardziej rygorystyczne warunki badania i bardziej realistyczne wartości zużycia energii w porównaniu do stosowanej do tej pory metody NEDC. W zależności od wariantu i wersji zużycie energii elektrycznej Audi e-tron w cyklu mieszanym od 22,7 - 26,2 kWh/100 km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie energii elektrycznej zostało określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie audi.pl/danewltp. Montaż akcesoriów w pojeździe może mieć wpływ na poziom zużycia energii elektrycznej.
Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.

>>>> szybko „połyka" kolejne odcinki jezdni i to przy akompaniamencie miłego dla ucha gangu silnika. Subiektywnie wydaje się, że nawet jakby UX miał większą moc, to szybciej by nie przyspieszał – i to obojętne czy w trybie Normal, czy Sport. Przy obecnym rozwiązaniu konstrukcyjnym odnosi się wrażenie, że moc jest ograniczana przez systemy ponieważ, koła tracą przyczepność. Bez względu na to w jakim trybie poruszamy się UX poddaje się woli kierowcy i grzecznie podąża zgodnie z jego poleceniami. Jedziemy jakbyśmy byli w pocisku. Chcemy szybciej? Proszę bardzo. W prawo? Nie ma problemu, a wszystko to bez denerwujących przechyłów, opóźnień czy też niepewności w działaniu układu kierowniczego bądź napędowego. Tak, ta wersja napędowa zdecydowanie ma sens. UX pozwala kierowcy na dużo, pozostawiając spalanie na poziomie 10,6 l/100 km (średnie w trakcie testu).

Systemy wspomagające pracę kierowcy mają dużą możliwość konfiguracji i czułości działania. Dobrze jest poznać ich funkcjonowanie i ustawić pod swoje preferencje. Dla mnie - przy maksymalnych ustawieniach - działały zbyt mocno i zbyt wcześnie, ocierając się niejednokrotnie o wrażenie, że to one, a nie ja, prowadzą samochód. Możliwe jest całkowite ich wyłączenie. Nie włączą się również po ponownym uruchomieniu silnika – brawo, tak powinno się to robić. System start-stop jest wychowany. Jeżeli stoimy, a nie mamy mocno wciśniętego hamulca, prosi nas abyśmy nacisnęli go mocniej bo chciałby wyłączyć silnik. Automatyczne światła są bardzo czułe. Wolą za wcześnie przełączyć ze świateł dziennych na mijania niż za późno. Potrafią to zrobić nawet jak wjedziemy w większy cień.

Cennikowo wersja Elegance z silnikiem benzynowym została wyceniona przez Lexusa na 153 000 PLN. Wartość testowanego egzemplarza po dodaniu kilku elementów (inteligentnego kluczyka, systemu Lexus Premium Navigation, innych felg, lakieru oraz pakietu Tech) wzrosła do 177 300 PLN.

UX z silnikiem benzynowym to pełnoprawny i przemyślany model. Może być doskonałym wyborem dla osób, które chcą mieć samochód z tradycyjnym napędem. Doskonały będzie również dla osób nieśmiałych i chcących odizolować się od świata zewnętrznego – w nim naprawdę czujemy się jak w kokonie – tylko nie wiem jak to pogodzić z zaciekawieniem nim wszędzie tam, gdzie się pojawiałem. On naprawdę przyciąga spojrzenia. UX ma również niewytłumaczalną dla mnie cechę – z każdym dniem robi się coraz lepszy, jakby dopasowywał się do kierowcy.

Dziękuję firmie Lexus Kraków – Autoryzowanemu Dealerowi Lexusa – za udostępnienie samochodu do testu oraz Operze Krakowskiej za umożliwienie wykonania zdjęć.

Przymierzalnia

Kompletny bagażnik bazowy THULE z belkami aluminiowymi wingBar Edge (959X+4XXX) na zintegrowane relingi

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

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

ŁG SERWIS
ul. Gromadzka 22e, Kraków
tel. 607 939 500
e-mail: info@autoserwis.co
www.autoserwis.co

ŁG AUTO SERWIS

Sprawdzenie wtryskiwaczy
(oferta tylko dla warsztatów)

kwota do zapłaty **39,00 zł/szt.**

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**

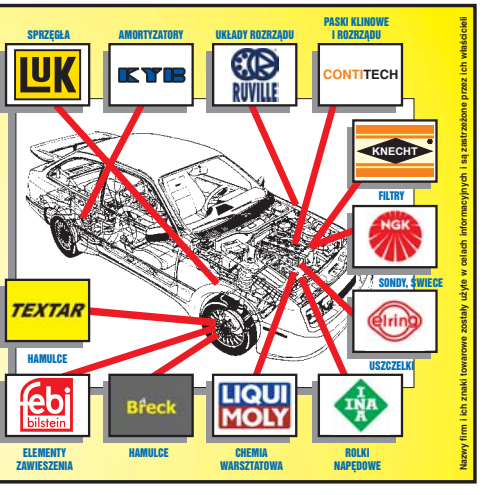
HURT - DETAL

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



Dobrze, że jesteś

Subaru Outback jest podwyższonym kombi, czyli przedstawicielem segmentu samochodów, który u coraz większej liczby producentów (jeżeli był w gamie) zastępowany jest SUVami. Postanowiłem sprawdzić, czy faktycznie ten segment jest już przeżytkiem i niepotrzebny w gamie modeli, a na miejsce testu wybrałem Ustkę.

Robert Lorenc

Wybór miejsca testu nie był przypadkowy. Po pierwsze, trasa z Krakowa do Ustki jest na tyle długa i urozmaicona, że pozwala na poznanie samochodu. Po drugie, Ustka zgodnie z zapowiedzią burmistrza Jacka Graczyka, chce zerwać z wizerunkiem sezonowego kurortu wypoczynkowego i stać się całorocznym.

Zacznijmy od samochodu. Dostęp bezkluczykowy (w dwóch przednich drzwiach) działa sprawnie. Nie zamknie jednak sam samochodu, a jak oddalimy się od niego nie przypomni, że zostawiliśmy go otwartego. Dzięki szerokiej regulacji fotela zajęcie odpowiedniej pozycji za kierownicą nie wymaga żadnych kompromisów. Przednie fotele mają trzystopniowe podgrzewanie i dorobiły się nowych przycisków – brawo. Mają również pamięć. Po ponownym włączeniu silnika, grzeją z taką samą mocą z jaką grzały jak go wyłączaliśmy. Pasażerowie tylnej kanapy również nie powinni narzekać w podróży. Ich kanapa jest dzielona w stosunku 1/3 do 2/3 i dla zwiększenia komfortu ma regulowane oparcie. Na szczęście przy otwarciu drzwi podświetla się podłoże, co znacznie ułatwia wsiadanie – i wysiadanie – szczególnie nocą. Docenisz je również jak Outback nie będzie idealnie czysty, gdyż drzwi nie zakrywają progu i łatwo pobrudzić się o niego. Elektryczne składanie lusterek zewnętrznych jest manualno-elektryczne tzn. składają się elektrycznie, ale tylko jak naciśniemy przycisk. Nie możemy również zaprogramować ich tak, żeby składały się samoczynnie np. przy zamykaniu samochodu. Pomimo bardzo dużej ilości miejsca w kabinie dla

Pakując się na dłuższy wyjazd nie musisz zbytnio przejmować się ilością rzeczy, które chcesz zabrać.

wszystkich pasażerów, nie znajdziemy miejsca (schowka) w którym zmieści się 1,5-litrowa butelka. Jeżeli chcesz, aby podróżowała w kabinie, ale nie po całym jej wnętrzu, najbezpieczniej będzie zapiąć ją w pas na tylnej kanapie.

Outback wyposażony był w szyberdach, nie ukrywam jestem ich fanem. Do jego obsługi służą dwa niezależne przyciski – jednym uchylasz, drugim otwierasz. Jak masz uchylony, najpierw musisz zamknąć odpowiednim przyciskiem, a potem drugim go otworzyć. Niestety, jeżeli zapomnisz go zamknąć przed opuszczeniem Outbacka nie zrobisz tego z pilota. Duże uznanie, że wraz z nim znalazło się również miejsce na schowek na okulary (u większości producentów jeżeli jest szyberdach, brakuje na niego miejsca).

Pakując się na dłuższy wyjazd nie musisz zbytnio przejmować się ilością rzeczy, które chcesz zabrać. Subaru twierdzi, że ten mierzący ponad 4,8 metra model, zmieści 559 litrów naszego bagażu na płaskiej powierzchni bagażnika. Organoleptycznie wrażenie jest jakby powierzchni było zdecydowanie więcej. Dostępu do niego „broni" elektryczna (z regulowaną wysokością) klapa bagażnika, którą otworzysz pilotem lub przyciskiem wewnątrz pojazdu – pod warunkiem, że skrzynia biegów będzie ustawiona na P (parking).

Bez problemu sparujemy swój telefon z samochodem, a późniejsze wyszukiwanie kontaktów telefonicznych jest banalne. Wpisujesz jakiekolwiek słowo, pod którym zapisałeś szukany kontakt i pokazuje wszystkie, w którym występuje. Wyrazy uznania należą się również projektantom zestawu głośnomówiącego. Jakość dźwięku – w obie strony – jest doskonała, jakbyśmy rozmawiali z aparatem przy uchu.

Oprogramowanie obsługujące multimedia projektował i zatwierdzał chyba stażysta i to nie po informatyce. Jest nie tylko niedopracowane, ale przede wszystkim bez możliwości jakiejkolwiek ingerencji i możliwości uporządkowania chaosu, który stworzył. Jeżeli ustawimy automatyczny odczyt USB, zawsze będziemy go słuchać. Jeżeli nie zrobimy tego, a słuchamy muzyki z tego nośnika, każdorazowo przy wyłączeniu silnika będziemy delektować się dźwiękami stacji radiowej. Nie inaczej jest z uporządkowaniem utworów na USB. Jeżeli przygotowałeś sobie foldery, a w nich utwory jako jedną zawartość np. płyty. Wszystko to na darmo, Subaru ich nie widzi. Widzi albumy (nie foldery) i wykonawców. Nawet jeżeli uda się, że przeczyta album, to i tak utwory w nim poukłada alfabetycznie, a nie wg faktycznej kolejności. Ogólnie mamy chaos. Na szczęście jeżeli preferujesz muzykę z CD (tak, na wyposażeniu Subaru ciągle jest odtwarzacz) przy ponownym uruchomieniu dalej będziesz słuchał płyty. Kolejnym niedociągnięciem (w obecnych czasach) jest brak możliwości ustawienia automatycznej głośności w zależności od prędkości jazdy. Trochę trzeba nakręcić się potencjometrem (na szczęście fizycznym) jeżeli chcesz wszystko dobrze słyszeć, a nie jedziesz ciągle z tą samą prędkością. Na szczęście system audio sygnowany logiem Harman / Kardon zapewnia bardzo dobrą i „mięsistą" jakość dźwięku w kabinie. Ma również szybki procesor, który – jeżeli już ogarniesz sposób sortowania plików – pozwoli na słuchanie podzielonego miksu bez słyszalnych przerw między utworami.

Nawigacja niby mówi do nas po polsku, ale jak obcokrajowiec po lekcjach. Mylą jej się końcówki w przekazie. Do pewnego momentu jest to urocze, ale na dłuższą metę denerwujące. Wyjściem jest wyciszenie komunikatów głosowych.

Czas na jazdę. Silnik ma miłe dla ucha brzmienie i (oczywiście jak każdy bokser) po zgaszeniu chłodzi się strzelając. System start-stop (wyłączany przyciskiem) nie jest nastawiony na zbyt częste działanie. W zasadzie jego działanie można nazwać bezkonfliktowym i zapomnieć, że w ogóle jest. W prawidłowym zaparkowaniu i poruszaniu się ciasnymi uliczkami bardzo pomocne są: kamera przednia i boczna po stronie pasażera – włączane przyciskiem na konsoli centralnej – oraz kamera tylna. Wszystkie są precyzyjne jednak pozbawione czujników parkowania, a co za tym idzie nie ostrzegają dźwiękiem o przeszkodzie. System monitorowania ruchu poprzecznego za samochodem działa rewelacyjnie i jest bardzo pomocny przy wycofywaniu z miejsca parkingowego spomiędzy zaparkowanych >>>>

>>>> samochodów. Nie musimy centymetr po centymetrze cofać się. Jest na tyle czuły, że informuje nas o zbliżającym się pojeździe wcześniej niż jesteśmy w stanie wypatrzyć go w bocznej szybie. Tempomat adaptacyjny (z regulowaną czułością) dobrze trzyma ustawiony dystans do poprzedzającego pojazdu, a w momencie zwolnienia pasa jezdni dosyć dynamicznie przyspiesza do zadeklarowanej prędkości. Wszystkie systemy wspomagające kierującego w które został wyposażony Outback działają sprawnie i w odpowiednim momencie. Przy dłuższym korzystaniu z nich sprawiają nawet wrażenie jakby zaprojektował je Anglik – mają swoistego rodzaju „flegmę" jakby „mówiły": spokojnie, poradzimy sobie, bez nerwów. Szacunek dla Subaru za wiarę, którą pokłada w swoich klientach – wszystkie systemy wspomagające pracę kierowcy da się wyłączyć (łatwo dostępnymi przyciskami) i to wyłączyć na stałe, nie aktywują się po ponownym uruchomieniu silnika, a dopiero jak sami to zrobimy. Dodatkowo system utrzymania auta w osi jezdni możemy ustawić jako pasywny (tylko informuje) lub aktywny (będzie starał się utrzymać auto w pasie drogi).

Do dyspozycji mamy dwa tryby pracy: Intelligent oraz Sport. Intelligent to tryb podstawowy (zawsze na nim odpalamy silnik), zapewnia on bardziej niż zadowalające wrażenia z jazdy. Skrzynia (automatyczna, bezstopniowa) nie szuka biegów i na wciśnięcie pedału gazu reaguje żwawo, tak przy wyprzedzaniu jak i prędkościach autostradowych. Jazda w nim jest satysfakcjonująca, a tryb dobrze skonfigurowany i w zupełności wystarczający. Tryb Sport zapewnia (w teorii) szybsze osiągnięcie momentu i bardziej sportową jazdę. Subiektywnie, oprócz zmiany biegów przy wyższych obrotach oraz głośniejszej pracy silnika, nic nie wnosi. O ile jeszcze na początku będziesz – bardziej dla sprawdzenia – przełączał na niego, to po dłuższym użytkowaniu pozostaniesz na Intelligent i zapomnisz, iż istnieje drugi.

> Praktycznie nie ma szansy, aby zmęczyć się prowadzeniem Outbacka. Powody są dwa. Pierwszy to wygodny i w pełni regulowany – elektrycznie – fotel kierowcy. Drugi to spalanie, które wymusza częste postoje.

Subaru twierdzi, że Outback przyspiesza od 0 do 100 km/h w 10,2 sekundy rozpędzając model maksymalnie do 198 km/h, a dwu i pół litrowy silnik generuje 175 koni. Jeżeli tak jest faktycznie, to muszą to być konie wyścigowe. Każde ostrzejsze naciśnięcie pedału gazu praktycznie katapultuje pojazd, a wrażenie przyspieszenia sprawia, że wartość katalogowa została zaniżona. Na autostradzie, bez względu na prędkość, jest pewny i stabilny w prowadzeniu. Wyprzedzając ciężarówki nie reaguje na zawirowania powietrza. Inaczej jest z ostrymi bocznymi podmuchami wiatru, są one odczuwalne i wymagają od kierującego wzmożonej uwagi przy prowadzeniu (potrafi bujnąć kabiną). Przy prędkości autostradowej słychać jednostajny szum. Nie da się go zignorować – musimy trochę głośniej >>>>

Subaru Outback - test z fotelikami dziecięcymi

Jak testowaliśmy: Wybraliśmy 4 popularne 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 18 lub 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: duży otwór drzwi tylnych (tak na wysokość jak i szerokość); wygodny dostęp do systemu Isofix (plastikowe piloty); dzielona kanapa z regulowanym oparciem, co umożliwia regulowanie kąta nachylenia fotelika, a w przypadku RWF-ów z bazą znacząco ułatwia ich dopasowanie do potrzeb dziecka; łatwo demontowane zagłówki z tyłu (nie powinny przeszkadzać przy montażu fotelików dla starszych); ogólna ilość miejsca z tyłu.

Największe rozczarowania: zadarta do góry i twarda kanapa utrudnia uzyskanie optymalnego pochylenia w niektórych fotelikach montowanych tyłem, a nisko osadzone mocowania Isofix potęgują ten efekt.

Nosidełko Maxi Cosi Rock z bazą FamilyFixOne
Bardzo dobre dopasowanie do kanapy, łatwy montaż bazy. Niestety - pomimo, że Maxi Cosi słynie z dużego wychylenia - konstrukcja kanapy nie pozwoliła na uzyskanie dobrego kąta pochylenia fotelika, a tym samym dziecko miało nieprawidłową pozycję.
Nasza ocena: 2/5

RWF Britax Römer Max-Way Plus
Możemy wykorzystać pełne możliwości Britaxa. Fotelik można nawet przesunąć w stronę deski rozdzielczej co zapewnia większą ilość miejsca na nogi dla dziecka, nie ograniczając ilości miejsca na przednim fotelu. Plus za możliwość przełożenia pod szynami pasów kotwiczących bez konieczności ich odkręcania. Największą wadą Outbacka jest twardość kanapy oraz jej zadarcie do góry, które sprawiły, że kąt pochylenia był mierny. Do Britaxa można dokupić podkładkę w celu poprawienia pozycji, ale dla tego modelu fotelika jest to bardzo rzadka praktyka.
Nasza ocena: 3/5

Test przeprowadzony przez CENTRUM FOTELIKÓW

Obrotowy Cybex Sirona Z i-Size z bazą Base Z
Bardzo dobre dopasowanie do kanapy i wzorowy kąt fotelika dla pozycji RWF. Łatwa obsługa funkcji obrotu. Fotelik mieści się bez najmniejszego kłopotu w pozycji tyłem i przodem do kierunku jazdy.
Nasza ocena: 5/5

BeSafe iZi Flex 100-150 cm
Fotelik przylegał odpowiednio zarówno do siedziska jak i do oparcia. Dopasowanie do kanapy nie sprawiło najmniejszego problemu. Oparcie ma delikatne przetłoczenie co może być kłopotliwe przy dopasowaniu niektórych fotelików jednak możliwość regulacji (odchylenie do tyłu) rekompensuje tę wadę. Dodatkowo na plus bardzo dużo miejsca na nogi.
Nasza ocena: 5/5

Wyjaśnienie: Nie dobieraliśmy fotelików "na siłę", po prostu wzięliśmy kilka 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 Subaru Outback jest samochodem prorodzinnym.

>>>> rozmawiać z pasażerami – jednak nie jest on męczący, a jak lubisz jednostajny dźwięk przypominający przyciszoną suszarkę do włosów, to może ci się on nawet podobać. Outbackowi praktycznie nie robi różnicy po jakiej nawierzchni się porusza. Jemu nie, mi już tak. Jazda po nieutwardzonej nawierzchni, której znaczną część stanowią kamyczki powoduje walkę z psychiką. Słychać każdy z nich jak odbija się od nadkola (pomimo zamontowanych plastikowych osłon) i powoduje nieodpartą chęć zatrzymania się i sprawdzenie czy jeszcze jakakolwiek część lakieru ocalała, czy już cały jest zdarty.

Nocą wnętrze Outbacka nabiera swoistego uroku dzięki czerwonemu podświetleniu. Podróżując wtedy w bocznej szybie odbijają się zegary. Nie jest to uciążliwe i przyciągające wzrok, jednak powoduje dyskomfort i zdziwienie, skoro zostały one umieszczone w tubach które (chyba) miały temu zapobiegać. Automatyczne światła mijania znacznie poprawiają jazdę w nocy. Działają naprawdę dobrze, jakbyśmy to my, a nie automatyka, włączali i wyłączali je. Inaczej sytuacja ma się z doświetlaniem zakrętów, powinny bardziej doświetlać wnętrze łuku. Trzeba trochę powodzić wzrokiem aby stwierdzić, czy model jest w nie wyposażony (a był).

Trwa budowa nowej stacji PKP oraz dworca autobusowego. Co warte podkreślenia, nie odbywa się to tworząc jeden gigantyczny plac budowy utrudniający wszystkim (mieszkańcom i turystom) codzienne funkcjonowanie. Z ulicy Wczasowej zrobiono reprezentacyjny deptak, a okolice portu (jak i on sam) z latarnią morską i promenadą zachęcają do spacerów i leniwego spędzania dnia. Tym bardziej leniwego, że Ustka przed sezonem jest miejscem cichym, a przy tym urokliwym. Nie ma nadmiaru turystów, a mieszkańcy praktycznie nie przebywają w turystycznej części miasta. Spacerując po nim można w spokoju chłonąć jego klimat, zatrzymać się na kawie w wybranej kawiarni, a jeżeli zechcesz wrócić do cywilizacji w odległości paru przecznic będzie czekała na ciebie.

Wróćmy do Outbacka. Subaru zadbało o wybór i dokonało go za nas, oferując model w jednej wersji wyposażenia z jednym silnikiem oraz tylko z automatyczną skrzynią biegów. Został on wyceniony na 41 900 euro (tak, Subaru ciągle operuje tą walutą), co przeliczeniu daje niecałe 180 000 PLN.

Praktycznie nie ma szansy, aby zmęczyć się prowadzeniem Outbacka. Powody są dwa. Pierwszy to wygodny i w pełni regulowany – elektrycznie – fotel kierowcy. Drugi to spalanie, które wymusza częste postoje. Prędkością graniczną jest 140-145 km/h, nie dla elastyczności i przyspieszenia, ono cały czas jest na poziomie bardziej niż wystarczającym, ale dla jakiejkolwiek ekonomi jazdy. Przy prędkości ponad 165 km/h tempo ubywania paliwa z baku sprawia wrażenie jakby pojawiły się w nim dziury którymi ucieka. Jako słowo się rzekło do Ustki dotarliśmy w doskonałej kondycji.

Skoro już jesteśmy przy Ustce, poświęćmy jej kilka słów. Widać, że przytoczone na początku zapowiedzi burmistrza są wdrażane w życie. W najstarszej części miasta szachulcowe budynki zostały zrewitalizowane tworząc obecnie zachwycający klimat tego miejsca.

Jaki zatem jest Outback?
Na pewno nie jest fanaberią, a zdecydowanie przemyślanym modelem. Modelem, który wart jest rozważenia przez każdego kto zastanawia się nad zakupem dużego SUVa. Modelem, który stara się – tak jak i Ustka – trochę iść „pod prąd" przeciwstawiając się trendom i próbując zmienić przyzwyczajenia ludzi. Subaru do bezrefleksyjnego (ostatnimi czasy) pędu kierowców w kierunku SUVów, a Ustka w postrzeganiu jej jako paromiesięcznego (wakacyjnego) tworu, jakby znikała z mapy Polski na jesień, zimę i wczesną wiosnę. Mam nadzieję, że i Subaru i Ustka wyjdzie z tej walki zwycięsko.

Dziękuję UM Ustki za pomoc przy realizacji testu.

Kulisy testu

Jak wyglądała trasa, gdzie nocowaliśmy czyli wszystko to, co cię interesuje tylko nie masz śmiałości się spytać.

Za miejsce docelowe testu wybrana została Ustka, a na nocleg Hotel Grand Lubicz*****. Zanim jednak o hotelu kilka słów o trasie. Z Krakowa od Ustki jest do przejechania niecałe 730 kilometrów w znacznej większości dwupasmowymi drogami. Szczególnie na południu nie jest to trasa gdzie możemy cieszyć się z jazdy. Samochód przed tobą oraz za tobą, do tego światła na dwupasmowej drodze, czyli jazda w stylu gaz-hamulec i zero płynności. Przyjemność z jazdy zaczyna się od Łodzi. Ruch jest zdecydowanie mniejszy, a sama jazda płynna. Taka sielanka trwa do Trójmiasta, a jadąc dalej w kierunku Słupska możesz mieć całkiem pokaźną sesję zdjęciową. Natężenie fotoradarów na tym odcinku wygląda jakby był to odcinek testowy ich producentów lub główne źródło dochodu z nich w Polsce.

Za miejsce pobytu wybraliśmy Hotel Grand Lubicz***** w Ustce. Dlaczego? Wygrała wrodzona przekora. Nasza ekipa testowa składała się z dwóch dorosłych osób, a hotel ten znany jest jako doskonałe miejsce dla rodzin z dziećmi, które słynie z bogatego programu animacyjnego zarówno dla dzieci jak i dorosłych. Nie ma się czemu dziwić, bez względu na pogodę nie sposób się w nim nudzić. Mamy do dyspozycji Aquapark (m.in. z: basenem sportowym, rekreacyjnym ze zjeżdżalnią i sztuczną rzeką, oraz jedynym na Pomorzu, basenem z wodą solankową – który posada wspaniałe właściwości lecznicze. Dodatkowo kompleks saun i grota solna), Centrum SPA to blisko 30 gabinetów. Dla osób chcących się „podremontować" Medical Resort z lekarzem na etacie. Czy zatem tak rodzinny hotel będzie równie przyjazny dla dwóch dorosłych osób?

Pokój był standardowy, ale jak okazało się na miejscu, standardowy w Grand Lubicz w większości innych hoteli oznaczałby duży apartament. Po rozlokowaniu wszystkich bagaży pozostało w nim tyle miejsca, że jakbyśmy mieli ochotę, moglibyśmy tańczyć i to nie wyzbywając się pokus na wykonywanie wszystkich figur, które przyjdą nam do głowy. W pokoju widać dbałość o szczegóły, jak przykładowo szuflady wyłożone materiałem, aby nic się w nich nie przesuwało przy otwieraniu.

Hotel posiada 2 Restauracje. Jedna w której serwowane posiłki są w formie bufetu szwedzkiego i uwierzcie, każdy znajdzie tu coś dla siebie, oraz bardziej wyszukana Restauracja „Chapeau Bas" - a'la carte - mistrzowskie połączenia smaków! Tylko w trakcie posiłków widać było jak dużo ludzi znajdowało się w hotelu (podobno obłożenie nie przekraczało 70%), jednak jeżeli chcesz zjeść w ciszy i o tym pomyśleli konstruktorzy. Idealnym miejscem, aby zobaczyć panoramę Ustki, jest kawiarnia Panorama Lounge Cafe znajdująca się na ostatnim piętrze hotelu. Nie tylko posiada obszerny taras słoneczny, ale przede wszystkim jest obrotowa i siedząc przy swoim stoliku zobaczysz całą Ustkę. Grand Lubicz***** to również ogromny potencjał konferencyjny – doskonałe połączenie biznesu i relaksu.

Po kilku dniach spędzonych w Grand Lubicz w Ustce szczerze należy przyznać, że wszystkie dobre opinie o tym hotelu nie są kupione, a realne. Hotel sprawdzi się jako doskonałe miejsce do wypoczynku (również regeneracji) nie tylko rodzinom z dziećmi, ale również parom, które niekoniecznie chcą i lubią wszechobecny jazgot tworzony przez dzieci.

Na koniec trochę danych. Ceny za paliwo są praktycznie identyczne tak na południu, jak i północy Polski. Nie dotyczy to oczywiście ich cen na stacjach na autostradzie – tam są zdecydowanie wyższe. Na trasie znajduje się jeden odcinek płatny (29,90 PLN) między Toruniem, a Trójmiastem. Według mapy trasę powinniśmy pokonać w około 8 godzin, nam – wyjeżdżając po południu - zajęło to niecałe 9, co i tak uznajemy za niezły wynik zważywszy na ilość zwężeń i remontów. W trakcie testu przejechaliśmy 1800 kilometrów.

Nie spodziewałem się, że jest aż TAK dobra!

W końcu jest, nowa Mazda 3 – samochód, na który czekało tak wiele osób. Jeden z obiektywnie najładniejszych modeli w klasie kompaktów, który już w poprzedniej generacji porywał swoim wyglądem. Tym razem bryła samochodu u niektórych wzbudziła kontrowersje, ale to jest tylko potwierdzeniem konsekwentnego rozwijania stylistyki KODO, która z japońskiego oznacza „duszę ruchu". Co jeszcze wiadomo o Maździe 3? Silniki benzynowe na pewno nie będą wspomagane przez turbosprężarkę.

Michał Gruszczyk AutoCentrum.PL

Oto jest, nowa Mazda 3

Kiedy w zeszłym roku po raz pierwszy zaprezentowano nową Mazdę 3 w wersji hatchback, niektórzy krytykowali samochód za nowy projekt tylnej części nadwozia. Osobiście przyznam, że też nie do końca byłem do niej przekonany. Jednak kiedy po raz pierwszy, w okolicach Lizbony w Portugalii miałem okazję zobaczyć nowy kompakt Mazdy, byłem już pewny, że żadne, nawet najlepsze zdjęcia nie są w stanie oddać tego, jak ten samochód wygląda na żywo. I wszystkim krytykom, którzy dotychczas nie widzieli samochodu na własne oczy, a znają jego kształt ze zdjęć, polecam przejażdżkę do najbliższego salonu Mazdy, żeby upewnić się, jak to nadwozie, grając odbijanym od wielu przetłoczeń karoserii światłem, prezentuje się w rzeczywistości.

Stylistyka wciąż dążąca do perfekcji

Choć widać nawiązania do niedawno odświeżonej Mazdy CX-5 czy Mazdy 6, to nie ma sensu szukać większych analogii. Dlaczego? Ponieważ projektanci marki z Hiroszimy postanowili, że to właśnie kompaktowa „Trójka" otworzy nową generację linii modelowej tego producenta. Jeśli widziałeś Mazdę wyprodukowaną w przeciągu ostatnich kilku lat, na pewno zauważysz, że stylistyka nowej Mazdy 3 to kolejna ewolucja dotychczas stosowanego języka stylistycznego. Trzeba powiedzieć, że każdy kolejny debiutujący na rynku model Mazdy wygląda lepiej.

Sylwetka nowej Mazdy 3 jest niezwykle dynamiczna, wręcz sportowa, ale w sposób, do którego japoński producent zdążył nas przyzwyczaić. Nienachalna i elegancka, ale bezkompromisowa i nie do pomylenia z żadnym innym modelem. Grill jest naprawdę spory i nisko osadzony, a ozdobna listwa w kolorze czarnym (na całe szczęście nie jest chromowana!) płynnie łączy się z również nisko zamontowanymi reflektorami o bardzo agresywnym „spojrzeniu". Przód samochodu został optycznie wydłużony poprzez unoszącą się po łuku linię maski. Linia dachu delikatnie opada od słupka B i została przedłużona o lakierowany na czarno spoiler zintegrowany z klapą bagażnika. Najbardziej kontrowersyjny element linii bocznej, czyli projekt masywnego słupka C, jak już wcześniej napisałem, wygląda zupełnie inaczej na żywo, a zupełnie inaczej na zdjęciach czy filmach.

Ja osobiście, mogąc oglądać ten samochód o różnych porach dnia, w różnych kolorach nadwozia stwierdzam, że ta stylistyka jest spójna i przekonywująca, ale dopiero po obejrzeniu samochodu w rzeczywistości.

Z tyłu znajdziemy, po raz kolejny, wiele detali podbijających dynamiczny charakter „Trójki". Światła pozycyjne w kształcie ściętych od góry okręgów umiejscowiono w ostro ciętych kloszach. Muskularny zderzak lakierowany jest w dolnej części na czarno i wkomponowano w niego również dwie spore końcówki układu wydechowego. Klapa bagażnika jest niewielka,

ale po jej otwarciu dostęp do przestrzeni bagażowej jest optymalny, choć przeszkadza znacznie wyższy niż w poprzedniej generacji próg załadunku – tutaj pierwszy z niewielu minusów, które należy przypisać nowemu modelowi Mazdy.

Lepsza jakość w każdym detalu, czyli zaglądamy do wnętrza

Wnętrze to zupełnie nowa jakość. Pamiętacie naszą opinię o odświeżonej latem 2018 roku Maździe 6? Mówiliśmy, że w końcu jest tak, jak być powinno, że czekaliśmy na to od 2012 roku, kiedy ten model pojawił się na rynku. To teraz powiem z pełną odpowiedzialnością: takiego poziomu wykonania i projektu wnętrza w nowej Maździe 3 raczej nikt się nie spodziewał. Od kilku lat Mazda podaje, że jest producentem aspirującym do klasy premium i – moim zdaniem – nowa Mazda 3 jest kamieniem milowym na tej drodze.

Przede wszystkim ogromne wrażenie robi jakość materiałów zastosowanych do wykończenia wnętrza nowej Mazdy 3. Bardzo szeroko, również na drzwiach (tylnych także!) zastosowano miękkie, wysokogatunkowe tworzywa. Projekt deski rozdzielczej nie daje możliwości, aby zapomnieć o tym, że to kierowca jest najważniejszy. Pomimo tego, że prędkościomierz jest wyświetlany na kolorowym ekranie, to grafika w idealny sposób imituje analogowy wskaźnik. Klasyczny jest natomiast obrotomierz i po latach do łask wrócił wskaźnik temperatury cieszy chłodzącej, który zastąpił stosowane w poprzedniej generacji kontrolki ciepło-zimno.

Sama kierownica zyskała zupełnie nowy projekt, który bardzo mocno przypomina ten z jednej z niemieckich marek premium. Nawiązań do rozwiązań znanych z tej niemieckiej marki jest więcej, na przykład nowe pokrętło sterujące systemem multimedialnym. Ale czy to zarzut? Nie! Bo skoro Mazda aspiruje do bycia marką premium, to skądś musi czerpać wzorce.

Kierowcę i pasażera otula obszyty skórą okrąg, biegnący od drzwi do drzwi przez całą deskę rozdzielczą, to wygląda naprawdę dobrze i robi doskonałe wrażenie. Ilość przycisków i pokręteł została ograniczona do minimum, a mimo to całe sterowanie klimatyzacją automatyczną jest możliwe z niewielkiego segmentu z fizycznymi przyciskami i pokrętłami. W tunelu środkowym, poza pokrętłem, sterującym funkcjami odświeżonego i znacznie poprawionego (względem dotychczas stosowanego MZD Connect) systemu multimedialnego, mamy też fizyczny potencjometr głośności systemu rozrywki.

Chcecie więcej? W 2019 Mazda 3 nie ma ani jednego dotykowego ekranu! W dzisiejszych czasach to może szokować. Ale czy to źle? Podczas wprowadzania adresu do nawigacji brak dotykowego ekranu może być uciążliwy, ale przy interfejsie Apple CarPlay oraz Android Auto w zasadzie problem staje się wydumany.

W nowej Maździe 3 poszerzono także tunel środkowy, a podłokietnik, na który wiele osób narzekało w poprzedniej generacji, tym razem jest ogromny i można regulować jego pozycję. To kolejny dowód na to, że Mazda słucha uwag swoich klientów i dostosowuje swoje samochody do realnych potrzeb tych, którzy chcą nimi jeździć.

Wisienka na torcie? Dla mnie jest to zupełnie na nowo zaprojektowany system nagłośnienia firmowany przez markę BOSE. Po pierwsze, system rozszerzono z 9 do 12 głośników, a głośniki niskotonowe są wbudowane w nadwozie, a nie w plastikowe elementy drzwi. To pozwoliło uniknąć wibracji tworzyw przy bardzo głośno słuchanej muzyce, a jakość dźwięku została wyniesiona do nieznanego dotychczas w tej marce poziomu. Dlatego system BOSE należy dodać do listy must have w przypadku nowej Mazdy 3.

To, co dobre i znane w Maździe 3, zostało

Pozycja za kierownicą i ergonomia są właściwe dla Mazdy – czyli takie, jak być powinny. Projektanci >>>>

>>>> bardzo dużo czasu poświęcili na ulepszenie konstrukcji foteli tak, aby zarówno podparcie ciała w trakcie dynamicznej jazdy, jak i komfort podczas długich tras nie wykluczały się wzajemnie. Moim zdaniem fotele są o wiele bardziej komfortowe niż sportowe, ale boczne podparcie ciała podczas dynamicznie pokonywanych zakrętów jest na odpowiednim poziomie.

Rewolucja, na którą wciąż musimy czekać

Nowa Mazda 3 wprowadza rewolucję w kwestii napędu, ponieważ to właśnie w tym modelu po raz pierwszy zagości silnik Skyactiv-X. Jest to wolnossący silnik benzynowy o zapłonie samoczynnym, sterowany iskrą, czyli takie połączenie zalet silnika benzynowego o wysokim stopniu sprężania wraz z zaletami silnikami wysokoprężnego.

Jak ta jednostka sprawuje się w praktyce? Tego jeszcze nie wiemy, ponieważ Skyactiv-X pojawi się w sprzedaży dopiero w drugiej połowie roku 2019. Tymczasem pod maską testowanych przeze mnie egzemplarzy pojawiła się jednostka Skyactiv-G o pojemności 2.0 oraz mocy 122 KM i momencie

obrotowym na poziomie 213 Nm przy 4000 obr./min.

Silnik, choć ma podobne osiągi do tego stosowanego w poprzedniej generacji, tym razem współpracuje z układem Mild Hybrid z instalacją elektryczną 24V. Choć zgodnie z oficjalnymi danymi technicznymi nowa „Trójka" jest wolniejsza od starszej generacji (sprint od zera do setki według danych producenta zajmuje 10,4 sekundy, wcześniej 8,9 sekundy), to podczas jazdy nie jest to odczuwalne. Samochód jest spokojny – aż do osiągnięcia pułapu 4000 obr./min. Wówczas nowa Mazda 3 budzi się do życia po raz drugi. Silnik brzmi bardzo charakternie i z łatwością pracuje aż do czerwonego pola na obrotomierzu. Dynamiczna jazda Mazdą 3 jest naprawdę satysfakcjonująca, a układ kierowniczy i zawieszenie pozwalają w pełni wykorzystać potencjał samochodu.

Tak jak dotychczas, ci, którzy naprawdę cenią sobie radość z jazdy, raczej zdecydują się na zakup samochodu z manualną sześciobiegową skrzynią biegów. Automat, który również ma sześć biegów i tryb sport, to opcja dla tych, którzy przeważnie jeżdżą w mieście.

Nowa Mazda 3 prowadzi się bardzo pewnie, komfortowo wtedy, kiedy trzeba (choć zawieszenie zestrojono raczej sztywno), a w przypadku chęci szybszego pokonywania zakrętów czy wykonywania gwałtownych manewrów harmonijnie współpracuje z kierowcą.

Kontrowersje związane z ceną – czy słusznie?

Cennik Mazdy 3 w wersji bazowej KAI otwiera kwota 94 900 zł, niezależnie od tego, czy zdecydujemy się na wersję hatchback czy sedan. W tej cenie otrzymujemy samochód z silnikiem 2.0 Skyactiv-G 122 KM z manualną skrzynią biegów. Dopłata do automatu to 8000 zł, lakier metalizowany kosztuje 2000 zł, chyba że zdecydujemy się na jeden z lakierów premium (grafitowy Machine Gray kosztuje 2900 zł, a sztandarowy Soul Red Crystal 3500 zł).

Zaskakująco bogate jest wyposażenie standardowe. Ciężko jednym tchem wymienić wszystko, na co możemy liczyć w tej cenie, ale na pewno warto wspomnieć o tym, że w standardzie znajdziemy: system monitorowania martwego pola, aktywny tempomat, wyświetlacz head-up wyświetlany na przedniej szybie, przednie reflektory i tylne lampy w technologii LED, aluminiowe felgi 16" czy możliwość integracji ze smartfonami w standardach Apple CarPlay i Android Auto.

Aktualnie dostępna najwyższa wersja HIKARI kosztuje od 109 900 zł i dodatkowo ma już system nagłośnienia BOSE z 12 głośnikami, felgi aluminiowe 18", system bezkluczykowego dostępu, podgrzewane fotele i kierownicę czy system kamer 360 stopni o naprawdę imponującej rozdzielczości.

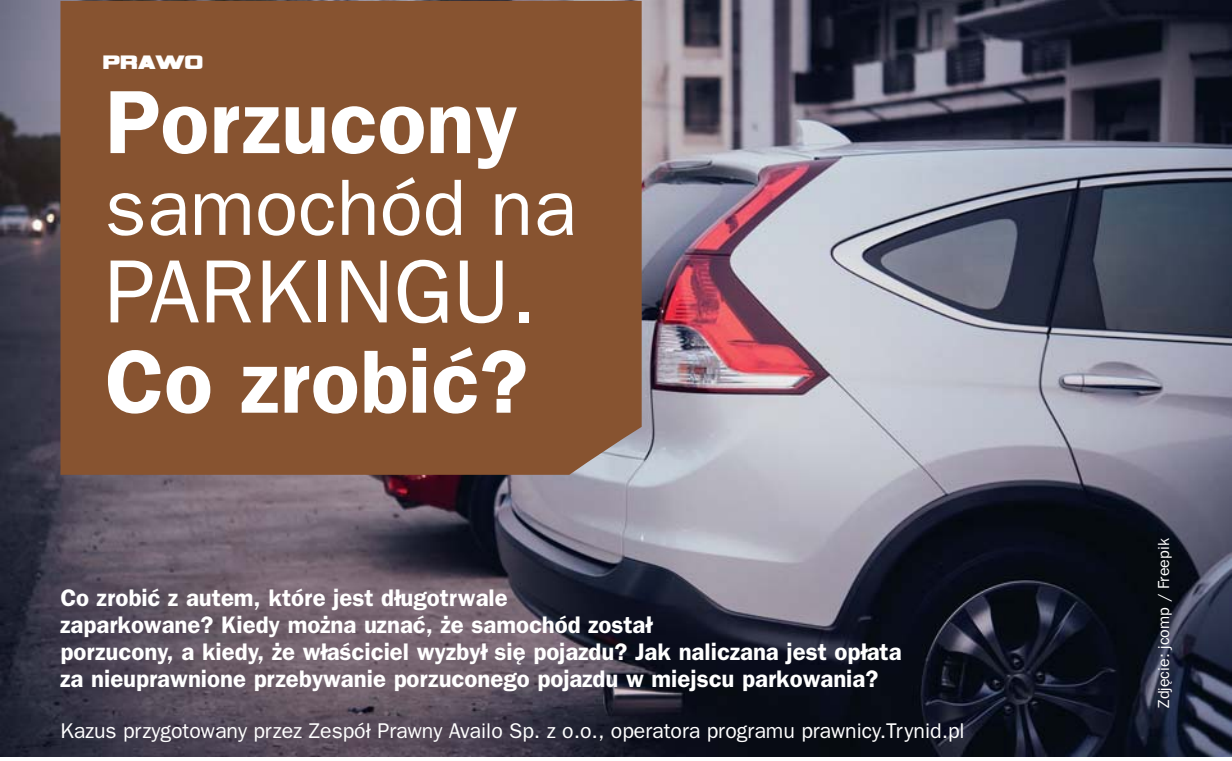
Do oferty niedługo dołączy silnik Skyactiv-X oraz wersje z napędem na cztery koła, a ceny najdroższej możliwej konfiguracji oscylować będą w okolicach 150 000 zł. Patrząc na hatchbacki marek premium, ta kwota pozwala na nieznaczne doposażenie samochodu skonfigurowanego z podstawową jednostką napędową. A więc Mazda wie doskonale, z kim i o co walczy.

Nowa Mazda 3 – od aspiracji do realizacji

Nowa Mazda 3 jest samochodem, na który wielu czekało, a który zaskoczył wszystkich tym, jak wielki krok naprzód poczynił niewielki japoński producent z Hiroszimy. Swoim nowym kompaktowym modelem Mazda jasno dała wszystkim do zrozumienia, że powtarzane od kilku lat deklaracje o aspiracjach do bycia marką premium, powoli przestają być aspiracjami, a za kilka lat staną się faktem.

Na tę chwilę Mazda 3 jest jedynie alternatywą dla BMW Serii 1, Audi A3 czy Mercedesa Klasy A, ale znając te samochody, muszę przyznać, że są momenty, kiedy japoński kompakt wyprzedza niemieckich konkurentów. I nie chodzi tutaj o wyprzedzanie podczas jazdy, bo dostępny obecnie jedynie 122-konny silnik nie zadowoli wszystkich. Patrząc jednak na poziom wykonania wnętrza, wyposażenie i prezencję, jestem przekonany, że wiele osób, które dotychczas nie zauważały Mazdy 3, mogą zacząć brać zakup tego samochodu bardzo poważnie pod uwagę.

Porzucony samochód na PARKINGU. Co zrobić?



Zdjęcie: jcomp / Freepik

Co zrobić z autem, które jest długotrwale zaparkowane? Kiedy można uznać, że samochód został porzucony, a kiedy, że właściciel wyzbył się pojazdu? Jak naliczana jest opłata za nieuprawnione przebywanie porzuconego pojazdu w miejscu parkowania?

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

Ustawa Prawo o ruchu drogowym reguluje sytuacje, w których pojazd bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi.

Czynności tej może dokonać Straż Gminna lub Policja na koszt właściciela lub posiadacza. Warto zwrócić uwagę, że czasokres nieużywania pojazdu nie może być krótki, gdyż nie będzie to spełniało przesłanek do usunięcia go w przewidzianym trybie.

Zgodnie z Postanowieniem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 13 maja 2008 r. I OW 10/08 (w rozumieniu art. 50a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997) nieużywanie pojazdu jest stanem trwającym dłuższy czas. Inne rozumowanie prowadziłby do wniosku, że można usuwać pojazdy niewykorzystywane przez właściciela, np. przez tydzień.

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)

Podmiotem właściwym do złożenia wniosku o usuniecie pojazdu jest organ gminy lub zarządca drogi. Dyspozycję usunięcia wydaje niezwłocznie, w formie pisemnej funkcjonariusz lub pracownik uprawnionego podmiotu, po upewnieniu się, że istnieją przesłanki do usunięcia pojazdu.

W przypadku wydania dyspozycji ustnej, organ zobowiązany jest ja potwierdzić pisemnie. Samochód umieszcza się w miejscu zapewniającym właściwy dozór pojazdu.

Wyzbycie się

Pojazd usunięty, a nieodebrany na wezwanie Gminy przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się.

Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy. Taki sam skutek obowiązuje, jeżeli z uwagi na brak tablic rejestracyjnych i innych możliwości ustalenia właściciela pojazdu nie można było powziąć decyzji o tym kim jest jego właściciel.

O zamiarze wyzbycia się rzeczy mówimy także zgodnie z art. 180 k.c., kiedy właściciel ma zamiar porzucenia rzeczy. Trzeba pamiętać, że usunięty pojazd nie przechodzi na własność Gminy, jeżeli nieodebranie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od osoby zobowiązanej (art. 50a ust. 3 p.r.d.).

Opłaty za łamanie regulaminu

Kwestia zaparkowania pojazdu w mieście w strefie parkowania i nieodbieranie go przy jednoczesnym nieopłacaniu pojazdu rodzi konsekwencje, które zostały przewidziane w regulaminie – jest to w większości przypadków konieczność zapłaty tzw. opłaty dodatkowej. Opłata jest egzekwowana na drodze postępowania egzekucyjnego w administracji, kiedy właściciel nie uiści jej dobrowolnie w wymaganym terminie. Opłaty mogą się zsumować, kontrolerzy mogą bowiem wystawić pokwitowanie wzywające do zapłaty za każdym razem, kiedy stwierdzą, brak uregulowania podstawowej opłaty. Standardowo w regulaminach przewiduje się, także zapisy informujące, że pojazdy parkujące w takiej strefie utrudniające ruch lub zagrażające bezpieczeństwu, będą usuwane na koszt właściciela pojazdu, zgodnie z powszechnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa.

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

BLACH-POL 2
AUTO-CZĘŚCI
32-052 Radziszów
koło Skawiny
ul. Przemysłowa 13A
tel. 12 275 17 79
tel. 604 422 124, 539 364 390

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)

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

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

Części nowe i używane
importowane z Francji
do samochodów marki
AUTO - COM
Kraków, ul. Rybitwy 38a
tel./fax 12 653-00-99, tel. 601 42-05-00
CITROËN
PEUGEOT
RENAULT

CB
KERCB
CB RADIO - CAR AUDIO
ŚWIATŁA DO JAZDY DZIENNEJ
ZABEZPIECZENIA, STEROWNIKI
CZUJNIKI PARKOWANIA
MONTAŻ - SERWIS
Kraków
ul. Jana Brzechwy 1
tel.: 501 809 408
503 626 219
www.twojecbradio.pl

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

Tajemniczy **KLIENT** w serwisie

Ikona: Freepik

Praktycznie każda sieć posiada wewnętrzne reguły i normy, które muszą spełniać wszyscy jej członkowie. Nie inaczej jest w branży motoryzacyjnej. Jedną z metod kontrolujących czy wszystkie standardy są spełniane jest tajemniczy klient.

Robert Lorenc: Kim jest tzw. tajemniczy klient?

Tomasz Dziadur (kierownik serwisu Bosch Car Service Transbud Nowa Huta): Autoryzowana sieć Bosch Car Service składa się z ponad 400 punktów zlokalizowanych na obszarze całej Polski. Każdy z nich musi spełniać ujednolicone standardy, normy i kryteria określone przez markę Bosch. Nie chodzi tu tylko o sposób i technologię serwisowania pojazdów, ale także o wizualizację serwisu. Sprawdzeniu, czy rzeczywiste tak jest służy test tajemniczego klienta. Jest to osoba z zewnętrznej, wynajętej przez Bosch Polska firmy, która ocenia, czy dany punkt serwisowy przestrzega wszystkich zasad wynikających z przynależności do sieci Bosch.

Jak wygląda taki test?

Na pierwszy rzut oka nie różni się on od wizyty zwykłego klienta. W pewnym momencie dzwoni do nas osoba chcąca się umówić na serwis samochodu. Najczęściej chodzi tutaj o przegląd po określonym przez producenta przebiegu lub serwis olejowy. Ustalamy więc szczegóły i klient przyjeżdża do nas w wyznaczonym terminie. Wydaje się, że to po prostu rutynowa praca. Jest jednak pewien haczyk - auto posiada specjalnie spreparowane usterki, o których klient nam nie wspomina, a które musimy sami wychwycić. Przykładami są tutaj zbyt niski poziom płynu chłodniczego w zbiorniczku wyrównawczym, zbyt niskie ciśnienie w jednym z kół, brak gaśnicy czy przepalona żarówka w reflektorze. Musimy je naprawić i zgłosić ten fakt klientowi, nie zapominając o podaniu kosztów usługi. Podlega to oczywiście skrupulatnej ocenie. Tak samo zresztą jak rozmowa z doradcą serwisowym, która jest dyskretnie nagrywana. Na tym nie koniec, ponieważ ocenia się także to, czy wydana została kopia zlecenia, czy wszystkie usterki i naprawy zostały właściwie i jasno omówione, czy faktura została poprawnie wypełniona, czy jest ona czytelna, czy zostały w niej ujęte wszystkie wymienione części, czy właściwie wypisano jednostki czasu pracy itd. Musimy być więc czujni na każdym kroku.

Czy tajemniczy klient normalnie płaci za przegląd samochodu?

Tak. Co więcej, tajemniczym klientem może być nawet nasz klient, którego już dobrze znamy. Czasami jest bowiem tak, że Bosch dzwoni do takich ludzi proponując im pokrycie kosztów rutynowego przeglądu w zamian za wzięcie udziału w teście tajemniczego klienta.

Rozumiem, że po teście dostajecie jakąś informację zwrotną.

Oczywiście. Maksymalnie po upływie miesiąca czasu od testu otrzymujemy wiadomość, kiedy i jak został on u nas przeprowadzony oraz jaki jest jego wynik. Przy okazji dostajemy również kopię rozmów nagranych podczas przyjęcia i wydania samochodu.

Czy w zależności od otrzymanej oceny przewidziane są jakieś nagrody lub kary?

Tak. Dobry wynik testu jest najczęściej

premiowany bonusami przydzielanymi przy okazji corocznego podsumowania. Może to być np. dodatkowy rabat na zakup części. Kara również jest przewidziana, ale żeby ją dostać test musi wypaść już naprawdę bardzo źle.

Załóżmy, że człowiek wcielający się w tajemniczego klienta ma akurat zły dzień i dużo rzeczy mu nie pasuje. W efekcie dostajecie opinię, która w waszej ocenie jest krzywdząca. Czy możecie się od niej odwołać?

Jak najbardziej. Trzeba jednak pamiętać, że karta przetargowa jest po stronie tajemniczego klienta, ponieważ jest on do testu bardzo dobrze przygotowany. Poza tym sporządza dokumentację dźwiękową, a dodatkowo może nawet fotograficzną i filmową. Łatwiej mu więc bronić swoich racji. Doradca serwisowy jest natomiast w dużo gorszej sytuacji, ponieważ nie wie, że trwa akurat test, a poza tym niekiedy jest zestresowany aktualną sytuacją w serwisie (nieprzewidziane kolejki, niezadowoleni klienci itd.). Nietrudno wtedy o pomyłkę czy zbyt emocjonalną reakcję. Generalnie doradca serwisowy zawsze stara się być opanowany, ale życie jest życiem. Naprawdę zależy nam na tym, aby być miłymi dla każdego klienta bez wyjątku. Rozumiemy, że ktoś może w ogóle nie znać się na samochodach i w celu wyjaśnienia zasadności przeprowadzenia danej naprawy trzeba mu cierpliwie omówić nawet najbardziej podstawowe rzeczy.

Jak często przeprowadzane są takie testy?

Przynajmniej raz w roku, jednak nie zdarzyło się, aby były częściej niż co sześć miesięcy.

Zachodzi zatem obawa, że po przejściu takiego testu i otrzymaniu jego wyników, serwis przez następne pół roku obniży loty, bo będzie wiedział, że w tym czasie tajemniczy klient i tak go ponownie nie odwiedzi, więc po się nadmiernie przemęczać.

Byłoby to pozbawione sensu. Testy tajemniczego klienta mają nam pomóc, a nie zaszkodzić. Kryteria, które musimy spełniać będąc w sieci Bosch Car Service wcale nie są jakoś bardzo wygórowane. Tak naprawdę większość z nich jest spełniana już z „automatu" podczas otwierania takiego serwisu. Poza tym pozwalają one utrzymać jakość usług na odpowiednio wysokim poziomie i tym samym przyciągać klientów, przykładowo tych, którzy dotychczas korzystali z autoryzowanych serwisów.

> Tajemniczym klientem może być nawet nasz klient, którego już dobrze znamy. Czasami jest bowiem tak, że Bosch dzwoni do takich ludzi proponując im pokrycie kosztów.

Uważa pan, że takie testy są dobrym rozwiązaniem?

Zdecydowanie tak. Testy tajemniczego klienta są dla nas czymś dobrym, bo często dopiero na podstawie ich wyników możemy dostrzec coś, co wymaga w naszym serwisie poprawy.

Czy Bosch udostępnia wam rankingi dzięki którym moglibyście się porównać z innymi serwisami?

Nie. Mamy wgląd tylko i wyłącznie do naszego wyniku. Opiekun naszego serwisu mówi nam, co powinniśmy poprawić i ewentualnie radzi - na wzór jakiegoś innego serwisu, w przypadku którego dany punkt świetnie funkcjonuje - co zrobić. Serwisy należące do sieci Bosch Car Service nie chcą konkurować ze sobą w bezpardonowy sposób, a wręcz przeciwnie – są nastawione na współpracę, która ma im przynieść pozytywne efekty tak przy rozwiązywaniu ewentualnych problemów jak i zadowolenia klienta z obsługi jego samochodu.

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**

PORADNIK

Pompowanie kół **azotem** – fanaberia, **CZY** uzasadniony wybór?

Zdjęcie: jcomp / Freepik

Będąc w wulkanizacji, chociażby przy okazji zmiany ogumienia z zimowego na letnie, nie raz i nie dwa spotykamy się z ofertą napompowania kół azotem. Czy zlecenie takiej usługi jest uzasadnione? Do rozmowy na powyższy temat zaprosiliśmy eksperta w tej dziedzinie pana Grzegorza Trojan z firmy Harp.

Czy napompowanie kół azotem cokolwiek nam daje?

Grzegorz Trojan: Daje i to całkiem dużo. Przede wszystkim koła napompowane azotem utrzymują prawidłowe ciśnienie prawie pięciokrotnie dłużej niż te napompowane powietrzem. Dzieje się tak dlatego, gdyż azot nie zmienia swojej objętości w zależności od temperatury. Ważne jest to chociażby przy długotrwałej jeździe, gdzie opony w jej trakcie nagrzewają się, wtedy w oponie napompowanej powietrzem rośnie ciśnienie, a w napompowanej azotem utrzymuje się cały czas na tym samym – idealnym – poziomie.

Czy azot nie zmienia objętości również przy niskich temperaturach?

Tak, nie zmienia. Możemy nim pompować koła, tak w sezonie letnim, jak i zimowym.

Jeżeli już zdecydujemy się na napompowanie kół azotem, to musimy wszystkie, czy możemy przykładowo tylko te, które są na osi napędzającej samochód?

Oczywiście, że możemy, jednak nie widzę w tym sensu. Przy takim napompowaniu dwie opony – napompowane powietrzem - będą zmieniały swoje ciśnienie, a dwie nie. Należy pamiętać, że już różnica pół bara jest bardzo duża i realnie wpływa na szybsze lub złe zużycie opon.

Czy w takich samych odcinkach czasowych kontrolować ciśnienie w kołach napompowanych azotem, jak powietrzem?

W teorii możemy kontrolować rzadziej. Zalecam jednak kontrolowanie ciśnienia dosyć często, a w szczególności przed dłuższą jazdą, gdyż przykładowo niedopompowane koło może znacznie zmniejszyć właściwości opony. Należy pamiętać również, aby nigdy nie sprawdzać i nie spuszczać ciśnienia gdy opona jest rozgrzana.

Czy do koła napompowanego azotem możemy dopompować powietrza?

Oczywiście. Azot jej przecież jednym ze składników powietrza.

Mając taką mieszankę azotowo-powietrzną w kole, kiedy traci ona swoje właściwości jakby koło było napompowane tylko azotem?

W kole nigdy nie będzie 100% azotu, jednak czym będzie go więcej tym bardziej będzie utrzymywane stałe ciśnienie w kole. Polecam obserwować wskazania czujników ciśnienia kół w samochodzie. Gdy zauważymy, że wskazania naszego dopompowanego powietrzem koła zaczynają mieć znaczące wahania, oznaczać to będzie, że straciło ono pierwotne właściwości, wtedy wskazane jest napompowanie go w całości azotem.

Czy napompowanie azotem nie wpłynie na wadliwe wskazania czujników ciśnienia kół w naszym samochodzie?

Absolutnie nie. Dla ich prawidłowego działania nie ma znaczenia czym napompowane jest koło.

Ile kosztuje napełnienie kół azotem?

U nas w firmie jest to koszt 5 PLN od koła.

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

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

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców
Czytaj tak jak lubisz

WSZYSTKO BEZPŁATNIE

Cyfrowa prenumerata:
www.prenumerata.kdk.pl

Numery bieżące i archiwalne
Dedykowane rubryki

kdk.pl
motoryzacja inaczej

A po ilu **zakrętach** ty się **uśmiechniesz?**

Niegdyś testowanie samochodów segmentu B nie mówiąc już o A było znacznie łatwiejsze. Głównym zarzutem dla samochodu miejskiego była niewielka ilość przestrzeni w miejscu pracy kierowcy. Co stanowi szczególny problem dla kogoś kto ma niemal 1,90 metra wzrostu. Szczęścia ani emocji nie przysparzał również dychawiczny silnik.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, Zdjęcia: Ford

Tak było chociażby z dwiema pierwszymi generacjami Punto. W trzeciej, produkowanej od 2005 roku aż po koniec 2018 roku jest lepiej. Chociaż Fiat naprawdę powinien w miejsce „kropki" wprowadzić tysięczną wariację 500-tki. Tylko musi się solidnie przyłożyć, by nie przypominała kolejnego nieudanego efektu z „Władcy Pierścieni".

Weźmy na przykład Kię Picanto. Mały, tani, miejski samochód. Co fan motoryzacji dla innego fana może o nim napisać? Że nie jest ani szybki ani też szczególnie sportowy. Nie zapewnia ponadprzeciętnej wygody na długie trasy i nie jest wybitnie przestronny. Jest praktyczny jak rękawice ogrodowe, a na co dzień nie będziecie zauważali w ogóle jego istnienia. Będzie jak kolejny autobus, który podjechał na przystanek.

W ten sposób sytuacja będzie wyglądała w przypadku każdego przedstawiciela samochodów miejskich. Zatem nie ma nadziei? Segment zalany jest nijakimi samochodami: Clio, i20, Ibiza, Fiesta. Wszystkie w swoich bazowych wersjach mają tyle charyzmy co zjawisko medialne znane jako siostry Godlewskie. Na szczęście część z nich można kupić w bardziej sportowych wersjach. Samochody miejskie, nie naprawdę nieudane efekty specjalne bez odrobiny talentu. Możecie na przykład Fiestę ST, która debiutuje w nowym wydaniu z zupełnie nowym silnikiem.

Fiesta siódmej generacji nie serwuje rewolucji w stylistyce nadwozia. Chyba że mówimy o zmianie ułożenia tylnych lamp z pionowych na poziome, przez co wygląda jak B-Max. Co nie jest zaletą jeśli nie chcecie jeździć B-Maxem. Całość zmian przypomina bardziej głębszy lifting niż zupełnie nowy model.

Nowa generacja to lepsze materiały wykończeniowe i śladowo więcej miejsca.

Plastiki udające włókno węglowe nie zmienią faktu, iż większość elementów przeniesiono ze zwykłej Fiesty, więc nie liczcie na wodotryski.

W przypadku wersji ST Ford doposażył Fiestę w kilka sportowych dodatków typowych dla każdego z producentów. Nieco szersze nadkola, większe felgi, wydatniejsze zderzaki oraz dyskretna lotka dopełniają obrazu dyskretnego sportowca. Dopóki nie zorientujecie się, że do każdej Fiesty można dokupić pakiet ST-Line, który sprawi, że będzie wyglądała identycznie jak najmocniejsza wersja.

NAPIS
ZWRÓCIŁ UWAGĘ?
Zastanów się ile jeszcze osób go zauważyło.
Biuro reklamy: tel. 12 632 09 32, www.reklama.kdk.pl

Nowa generacja to lepsze materiały wykończeniowe i śladowo więcej miejsca. Domorosłych ścigantów ucieszy niższa pozycja za kierownicą i kilka sportowych dodatków. Niestety, ale plastiki udające włókno węglowe nie zmienią faktu, iż większość elementów przeniesiono ze zwykłej Fiesty, więc nie liczcie na wodotryski. Organoleptycznego szoku nie zapewnią wam również materiały wykończeniowe, aczkolwiek jest zdecydowanie lepiej. Dla bardziej rosłych pasażerów ilość miejsca będzie wyłącznie dostateczna, ale Ford w razie czego przewidział wariant pięciodrzwiowy. Niestety nie suponował, że ktoś może być nieco tęższy, bowiem fotele Recaro są wyjątkowo ciasne, zwłaszcza w rejonie ud. Za to nie wyślizgniecie się z nich na zakręcie.

Jak przystało na nowoczesny model znajdziecie tu kilka elektronicznych zabawek, aczkolwiek w końcu to Fiesta, więc bez przesady. Niestety większością z nich zawiaduje brzydki ekran, który sterczy z deski rozdzielczej niczym naprędce przyklejony. Poza tym wygląda jakby go kupili w świątecznej promocji w Biedronce. Naprawdę tak ciężko jest go ładnie wkomponować w deskę rozdzielczą albo zażądać parę stówek więcej za wysuwany?

Największa zmiana względem poprzedniej generacji to silnik. Pewnie wielu z was już o tym słyszało, ale Ford postanowił zaoszczędzić dziesięć kilogramów i oferuje wersję ST w wersji trzycylindrowej, która bywa też dwucylindrowa za sprawą dezaktywacji cylindra, obniżając spalanie o sześć procent. Fascynujące, z pewnością wielu z was czekało na tę znaczącą innowację.

Niestety, Fiesta przytyła w innych miejscach i to o dobre sto kilogramów. Na całe szczęście mały silniczek w całym zakresie obrotów ma sporo werwy, więc koniec końców jest minimalnie szybsza od poprzedniczki.

Brzmi przy tym mało charyzmatycznie i zaczepnie, aczkolwiek nawet nieźle, niewiele zdradzając z okrojonej konstrukcji silnika. Co prawda bardziej zasługa w tym dobrego systemu audio niż układu wydechowego. Dopiero ostro smagany pedał gazu ujawnia płaski i mało przekonywający dźwięk.

Pewną osłodą jest precyzyjna i wydajna skrzynia biegów, świetnie dobrana do temperamentu silnika. Jadąc na wyższym biegu często ma się ochotę zredukować z międzygazem dla czystej szczenięcej zabawy. Szkoda tylko, że nasz organ słuchu nie jest w żaden sposób wynagradzany, przypominając efekty dźwiękowe z gry na Play Station.

W przypadku szybkich Fordów najważniejsze jest, jak jeżdżą. Mam wrażenie, że dywizja Performance bardziej przyłożyła się do konstrukcji zawieszenie niż w przypadku Focusa, którego po prostu napakowali mocą i dorzucili napęd na cztery koła. Oczywiście mogę się mylić, ponieważ jak sam producent twierdzi wersja ST jest raptem o czternaście procent sztywniejsza niż zawieszenie mniej sportowych wariantów.

Odczucia są zgoła inne. Na nierównościach cały samochód wydaje się twardszy niż walec drogowy. Konstrukcja jest na tyle sztywna, że na szybkich i ciasnych zakrętach Fiesta niemal zawsze podnosi tylne koło. Niestety, dziury oraz inne ubytki nawierzchni sprawiają, że samochód dość łatwo zaburza równowagę, jednocześnie nie filtrując ich i przesyłając wprost na cztery litery kierowcy i pasażerów.

Dopiero kawałek równego asfaltu pokazuje >>>>

>>>> pełen wachlarz możliwość ST. Dzisiejsze samochody są tak skoncentrowane na bezpieczeństwie i przyczepności, że zatraciły gdzieś swój zawadiacki charakter. Fiesta to zupełnie inne zwierzę. Jadąc czysto ciężko znaleźć granicę trakcji, ale odrobina chuligańskich wybryków sprawia, że Michelin Sport zrywają przyczepność, zwłaszcza tylnej osi, ku uciesze kierowcy. Wystarczy w zakręcie odjąć lekko gazu albo zaburzyć balans, by zacząć sunąć bokiem, będąc otulonym elektroniką, która w razie draki wyciągnie cię z opresji. Za sprawą jednego z trzech trybów można się jej całkowicie pozbyć, jednak Ford do trybu „wiem co robię" pochodzi z wielką ostrożnością. Wówczas samochód wyostrza zmysły, jednocześnie otępiając ESP.

To jedno z oblicz Fiesty ST. Drugie to pełna koncentracja oraz determinacja w urywaniu sekund oraz centymetrów. Wbrew wielkości nie jest słodka, a dorosła i w pełni przemyślana. Mechanizm różnicowy skutecznie zwiększa przyczepność na pierwszy raz w samochodzie z manualem. Najlepsze jest to, że Fiesta chętnie wynagradza starania kierowcy.

Tekst zacząłem od praktycznego, miejskiego i taniego samochodu a skończyłem na sunącym bokiem, który jest dwa razy droższy. Dodatkowo nie całkiem go lubię. Jednak jest idealne rozwiązanie tego problemu. Zamiast kupować nową Fiestę ST kupcie poprzednią. Była słusznie gloryfikowana i przy odrobinie szczęścia za cenę Picanto znajdziecie ciekawy egzemplarz.

Ktoś z was pewnie zapyta czy nie łatwiej jest po prostu zaakceptować aktualny trend zmniejszania silników. W końcu Volkswagen zapowiada, że za kilkanaście lat w ogóle nie będzie produkował spalinowych samochodów, a obecna generacja

zakrętach, więc już w jego w połowie możecie mocno naciskać na gaz. Bardziej efektywny układ kierowniczy umieści przednie koła dokładnie tam, gdzie będziecie tego chcieli, a jego wydajność poprawia fakt, że skrajne położenia dzielą tylko dwa obroty kierownicy. Ciasny i precyzyjny, to jego dewiza.

Komplet swoich zdolności Fiesta serwuje kierowcy z gracją i lekkością. Im bardziej wjeżdża się w samochód, tym bardziej wszystko robi się naturalne oraz intuicyjne. Żadna elektronika, elementy ustawione na bezpieczeństwo nie otępiają wrażeń i radości. W Fieście musisz wiedzieć co robić, jednak dzieje się to w sposób bezpieczny i kontrolowany. Na koniec możesz wykonać kontrolę startu, chyba diesli jest ostatnią. Jednak spójrzcie na Mazdę, uparcie broni benzynowego bastionu i idzie jej coraz lepiej. Wbrew politykom, ekologom i społecznej presji. Trzymam za nią kciuki.

A co do Fiesty. Ford umieścił w podwoziu wiele inteligentnych inżynierskich zabiegów, dodał pewnie sztuczną inteligencję, słowem uczynił postęp, a następnie zniweczył to wszystko montując trzycylindrowy silnik. Potrzebujecie bardziej obrazującego przykładu? Trzycylindrowy silnik jest jak palce w czterech literach podczas seksu, prawdziwy facet nigdy nie powinien się na to zgodzić. Albo bardziej dosadnie, potraktujcie to jako metaforę seksu grupowego, trójkąt to za mało.

Dane adresowe	Asortyment paliw	Usługi
amic		
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
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
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

Solidnie

Segment samochodów miejskich jest w Polsce od lat jednym z popularniejszych na rynku. Powodów tego jest kilka, ale najważniejszym jest fakt, że ceny samochodów tej klasy są zazwyczaj bardzo dobrze skalkulowane w porównaniu do tego, co oferują poszczególne modele. A oferują całkiem sporo jak na niewielkie gabaryty auta. Nie inaczej jest z nowym Volkswagenem Polo, którego w niedawnym czasie miałem okazję testować.

Artur Ławnik

Od 2017 roku w salonach oferowana jest najnowsza, już szósta generacja Polo, czyli miejskiego przedstawiciela marki Volkswagen. Stylistycznie auto w porównaniu z poprzednią generacją niewiele się zmieniło. Dzięki nowym wzorom przednich reflektorów (mogą być w pełni w technologii LED) i mocniej zaakcentowanym liniom nadwozia zaczął przypominać swojego większego brata, czyli Golfa. Egzemplarz testowy dodatkowo był wyposażony w pakiet stylistyczny R-Line, który nadawał nadwoziu jeszcze bardziej agresywny, niemal sportowy charakter. Polakierowane na biało auto prezentowało się elegancko i zarazem dynamicznie.

NAPIS
ZWRÓCIŁ UWAGĘ?
Zastanów się ile jeszcze osób go zauważyło.
Biuro reklamy: tel. 12 632 09 32, www.reklama.kdk.pl

Za to we wnętrzu zmian jest bardzo dużo. Po pierwsze mamy do dyspozycji wirtualne zegary, zamiast analogowych wskaźników. Przyznam szczerze, że początkowo podchodziłem do tego sceptycznie. Jednakże po kilku dniach doceniłem to, że mogę skonfigurować wyświetlacz w niemalże dowolny sposób. Przy odrobinie wysiłku możemy tak zdefiniować prezentowanie informacji, że jest przejrzysto i czytelnie. I nawet bezpieczniej dzięki temu, że nie musimy odrywać wzroku, aby spojrzeć na nawigację. Brawa dla Volkswagena!

Kolejny ekran znajdziemy na konsoli środowej. Tym razem jest on dotykowy i służy do obsługi multimediów auta. Jest ona oczywiście prosta, a pozostawienie potencjometru i drugiego pokrętła od regulacji częstotliwości fal radiowych jest pod względem ergonomii strzałem w dziesiątkę. Panel klimatyzacji, jak już zdążył nas przyzwyczaić VAG, również nie wymaga większej nauki i przyzwyczajenia.

Wnętrze Polo urosło w porównaniu z poprzednią generacją i teraz oferuje więcej przestrzeni dla pasażerów. Wygodnie w małym Volkswagenie zasiądzie czwórka dorosłych osób. Zapakują oni także całkiem pokaźną ilość bagażu (bagażnik urósł do 351 litrów). Przednie fotele mają bardzo wygodne siedziska oraz bardzo dobre trzymanie boczne i na pewno nas nie zmęczą podczas podróżowania.

OGŁOSZENIE WYDAWCY

Jakość materiałów stoi na zaskakująco dobrym poziomie, mimo że mamy do czynienia z samochodem typowo miejskim. Podczas tygodniowych jazd nie udało mi się wychwycić żadnych podejrzanych odgłosów. Po prostu we wnętrzu wykonano solidną robotę.

> Wnętrze Polo urosło w porównaniu z poprzednią generacją i teraz oferuje więcej przestrzeni dla pasażerów. Wygodnie w małym Volkswagenie zasiądzie czwórka dorosłych osób.

Pod maską testowanego Polo znajduje się turbodoładowany, 3-cylindrowy silnik benzynowy o pojemności jednego litra. Mimo że 115 koni mechanicznych i 200 Nm momentu obrotowego nikogo na kolana nie powali, to jednostka robi bardzo pozytywne wrażenie. Pierwsze 100 km/h na prędkościomierzu ujrzyjmy po 9 sekundach, a maksymalnie rozpędzimy nasze Polo do około 200 km/h. W testowanym egzemplarzu jednostka napędowa współpracowała z 6-biegową, manualną skrzynią biegów o bardzo dobrze dobranych przełożeniach. Zawieszenie zestrojono neutralnie co zapewnia komfort podróży niemalże w każdej sytuacji.

Bardzo miłym zaskoczeniem jest niewielki apetyt na paliwo. Podczas tygodniowego testu 40-litrowy bak wystarczył na przejechanie około 650 kilometrów. Co w prostym przeliczeniu daje średnie spalanie na poziomie 6,1 litra na każde 100 kilometrów.

Volkswagen Polo jest bardzo dobrym przykładem, że nie potrzebujemy kupować samochodów za miliony złotych, aby korzystać z nowoczesnych technologii jak wirtualny kokpit. Wystarczy miejskie autko za całkiem rozsądnie skalkulowaną cenę. W przypadku auta testowanego to wydatek w okolicy 75 tysięcy złotych za prawie w pełni wyposażone auto.

Przymierzalnia

Felga aluminiowa ATT530G
6,5×15” 100/5 ET40
kolor grafitowy

ALUCAR

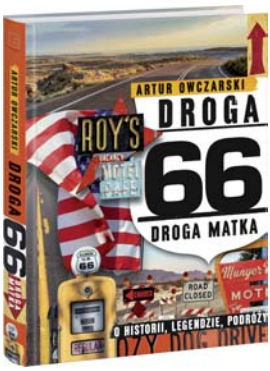
Kraków, ul. Zakopiańska 163
www.alucar.pl tel. 12 636 44 07

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

REKLAMY / OGŁOSZENIA



PREMIERA: 24.04.2019

Artur Owczarski
Droga 66

Wydawnictwo: Edipresse Książki

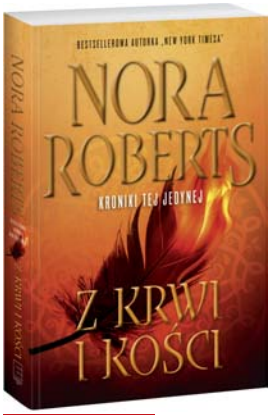
Droga 66 nazywana jest Drogą Matką nie bez powodu - była „pierwszą autostradą" Ameryki. Powstała po to, aby w latach 30 XX wieku – w czasie wielkiego kryzysu - ułatwić komunikację między wschodem i zachodem. Dawniej podróżowali nią ludzie pragnący rozpocząć na zachodzie nowe, lepsze życie. Była też najważniejszym szlakiem handlowym, którym przewożono towary pomiędzy stanami. Kiedy po II wojnie światowej generał Eisenhower doprowadził do rozpoczęcia budowy dróg w stylu niemieckich autostrad, Route 66 coraz bardziej traciła na znaczeniu. W roku 1985 oficjalnie została skreślona z listy krajowych autostrad.

Wizja przejechania drogi 66 elektryzuje. To marzenie wielu ludzi. Tak samo było w moim przypadku. Nagle zapadła decyzja – jadę.

KSIĄŻKA

Obecnie Route 66 ciągnie się na przestrzeni 2448 mil (czyli 3938 kilometrów) z Chicago do Santa Monica w Los Angeles i przechodzi przez trzy strefy czasowe. Nasza trasa była znacznie dłuższa i liczyła 5463 kilometrów. Jak wieleset tysięcy ludzi przed nami, nie mogliśmy przeoczyć atrakcji położonych w bliższym lub dalszym sąsiedztwie drogi. Kto oparłby się możliwości zobaczenia Wielkiego Kanionu Kolorado, Parku Narodowego Pertrified Forest, Monument Valley czy Kanionu Antylopy?

„Droga 66" jest skarbnicą wiedzy na temat najsłynniejszej trasy Ameryki i jej atrakcji, które warto lub powinno się zobaczyć. Można ją traktować jako subiektywny przewodnik turystyczny i korzystać z zawartych w niej wskazówek chcąc zwiedzić te rejony. Dzięki niej dowiedzieć się można choćby, gdzie zjeść największy i najsmaczniejszy stek, dlaczego wycieczka do Kanionu Antylopy nie należy do najprzyjemniejszych i że zbliżając się do granicy Arizony i Utah możemy nagle znaleźć się w dwóch strefach czasowych.



PREMIERA: 24.04.2019

Nora Roberts
Z krwi i kości. Kroniki tej jedynej.

Wydawnictwo: Edipresse Książki, Tłumaczenie: Rabsztyn-Anioł Magdalena

Fallon Swift pozornie jest normalną nastolatką - przeżywa chwile radości i smutku, bawi się, czasami buntuje przeciw mamie i ojczymowi, przekomarza z trzema braćmi, których kocha ponad wszystko. Wiedzie spokojne życie na farmie, która jest oazą spokoju pośród zgliszczy dawnego świata. Nieuchronnie zbliża się jednak dzień jej trzynastych urodzin, a wraz z nim moment, kiedy będzie musiała opuścić to, co znajome i bezpieczne. Będzie musiała stać się JEDYNĄ.

Z krwi i kości ukazuje świat po apokalipsie, do której doszło, kiedy przed kilkunastu laty czarna krew zbrukała magiczny krąg i wyzwoliła zabójczy wirus dziesiątkując ludzkość oraz budząc siły ciemności niosące śmierć i zniszczenie. Na świecie zapanował chaos i terror. Ci, którzy podczas apokalipsy odkryli w sobie magiczne zdolności musieli uciekać. Skryli się w takich miejscach, jak farma rodziny Swiftów czy osada Nowa Nadzieja. Próbują przetrwać i zbudować nowe życie. Zaś wielu oczekuje wypełnienia się dawnego proroctwa i nadejścia Jedynej.

KSIĄŻKA

A Jedyną ma stać się Fallon, dla której nieuchronność jej losu jest równie oczywista, co nieznośna. Dziewczyna nie zna świata sprzed apokalipsy, ale wie, że ma się stać tą, która poprowadzi siły dobra w walce ze złem. Dzień, w którym się zetrą jest coraz bliżej.

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

Zeskanuj kod i kup książkę

Artur Kowalewski, Piotr Pytlakowski Odwróceni

Książka na podstawie scenariusza serialu TVN!
Ta książka wiedzie czytelnika drogą prowadzącą przez Reguły do Pruszkowa. Na mapie, tam gdzie kończą się Reguły, zaczyna się Pruszków. A w życiu, tam gdzie kończą się reguły, zaczyna się bezprawie. Mroczne zaułki, gdzie trwają nieustanne zmagania dobra ze złem. Przyjaźń i zdrada. Lojalność i niewierność. Życie i śmierć. Zasady, których nikt już nie przestrzega.
Oparta na faktach opowieść o przenikających się światach gangsterów i policjantów.

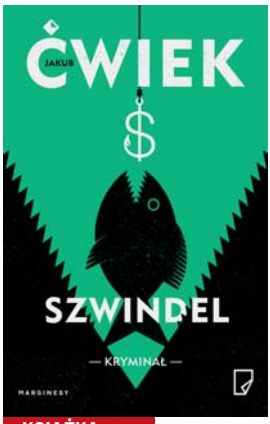
Liczba stron: 448, **Wydawnictwo:** Rebis

Rozdział I
Gwałt, czyli jak dopaść Blachę

Poranek w sam raz, ani ciepły, ani zimny, ale młody Cyga trzęsie się jak osika i podskakuje. Krąży wokół mercedesa, raz przystaje, raz przyspiesza. Przybiera postawę bokserską i wypuszcza w powietrze serie ciosów, to z lewej, to z prawej. Wygląda na człowieka, którego nagle dopadła nerwica natręctw.
Blacha przeciwnie. Stoi leniwie oparty o maskę samochodu i spokojnie obserwuje wylot ulicy prowadzącej do pobliskiej opustoszałej fabryczki. Mercedesa zaparkował obok ciągu starych murowanych garaży.
Pustkowie na końcu świata. Fabryczka splajtowała przed laty, a w garażach niczym w słojach z formaliną tkwią zakonserwowane stare łady, trabanty i maluchy, do których właściciele, emeryci z sąsiedniego blokowiska, zaglądają wyłącznie w niedzielę. To obowiązkowy rytuał. Otworzyć drzwi do garażu, wytrzeć szmatką karoserię. Zapuścić silnik, czasem wytoczyć się na uliczkę i zaraz wycofać się do garażu.
Na końcu ulicy pojawia się czarne audi. Blacha od razu je zauważa i spogląda na Cygę z niezadowoleniem.
– Jak będziesz się tak telepał, to cię wyczują – mówi. – Wyluzuj i zachowuj się.
Samochód zatrzymuje się obok mercedesa. Wysiadają Kowal i Mnich. Kowal wyjątkowo pasuje do tego obskurnego miejsca, zwalisty, nieogolony, w wytartej marynarce, pod którą nosi rozchełstane polo. Mnich natomiast jest wymuskany, pachnący, nosi okulary w metalowej oprawie, przypomina raczej profesora niż zwykłego gangusa, jakim przecież otwarcie jest. Duży złoty krzyż na łańcuchu zwieszonym na szyi sugeruje, że to człowiek pobożny. Fakt, modli się często i z uduchowieniem, ale kiedy dopada wroga, zapomina o Bogu.
Kowal i Mnich witają się z Blachą, ale ostentacyjnie pomijają Cygę. Tak jakby go nie zauważyli. Blacha postanawia ponarzekać.
– Już większego zadupia nie mogłeś znaleźć? – pyta Kowala.
– To zadupie pasuje do twojego przydupasa.
Dopiero teraz Kowal i Mnich uważnie przyglądają się Cydze.
– Co ty potrafisz? – pyta Kowal.
Cyga wzrusza ramionami.
– Wszystko.
– A modlić się potrafisz? – odzywa się Mnich.
Zaskoczony Cyga patrzy pytająco na Blachę. Ten przychodzi mu na ratunek:
– Dobra, do rzeczy. To mój człowiek. Pasuje wam?
– Spokojnie, Blacha. Mnich się grzecznie zapytał, nie? – odpowiada Kowal.
Sięga do schowka w samochodzie i wyjmuje owinięty w szmatę przedmiot. Wręcza go Cydze.
– Co to? – pyta chłopak.
Kowalowi przemyka po twarzy lekki uśmiech.
– Prezent.
Cyga bierze zawiniątko do ręki i odwija szmatę. Wyłania się pistolet. Cyga nie potrafi ukryć zachwytu.
– To dla mnie?
– Ostrożnie. Nabity – mówi Mnich, udając przestrach.
Kowal uśmiecha się pod nosem.
– Jest jeszcze niespodzianka. W pakiecie – cedzi przez zęby.
Blacha nie potrafi ukryć zaniepokojenia. Kowal podchodzi do jednego z garaży i zdejmuje kłódkę. Cyga, kompletnie nie rozumiejąc, co tu się w gruncie rzeczy odbywa, wypala z naiwnością dzieciaka, które liczy na worek prezentów:
– Fura?
Kowal otwiera drzwi garażu, ale wewnątrz nie ma samochodu. Wśród leżących tam porzuconych sprzętów klęczy związany mężczyzna. Usta ma zaklejone przylepcem. Kowal i Mnich z zimną ciekawością przyglądają się, jak zareagują Blacha i Cyga. Blacha rozpoznaje klęczącego mężczyznę. Cyga nie wie, o co chodzi. Głupio patrzy na pozostałych. Nie ogarnia sytuacji.
– Przecież to Łysy. Co to ma być? – pyta Blacha.
– Dał się odwrócić. To kapusta – oświadcza Mnich.
– Co ty pieprzysz?
– Ta gnida kablowała na nas w psiarni.
Mnich podchodzi do Cygi i wymownie patrzy na pistolet w jego dłoni.
– Rozwal go – rzuca twardo.
Związany mężczyzna miota się i pomimo plastra na ustach próbuje coś bełkotać. W jego oczach pojawiają się łzy. Cyga nie wie, jak się zachować. Spogląda pytająco na Blachę, ten jednak nie udziela mu wskazówki, bo sam nie bardzo wie, jak wybrnąć z tego ambarasu. Cyga wciąż czeka, ale Blacha ponad jego głową zwraca się wprost do Mnicha:
– Daj spokój. Chłopak jest świeży.
Mnich z nieprzeniknionym obliczem milczy. Zamiast niego odzywa się Kowal:
– To dobrze. Ma okazję się wykazać. Cyga, rozwal go, a klamka jest twoja. Wchodzisz?

Książka dostępna również jako e-book

FRAGMENT KSIĄŻKI



KSIĄŻKA

Jakub Ćwiek
Szwindel

PREMIERA: 15.05.2019

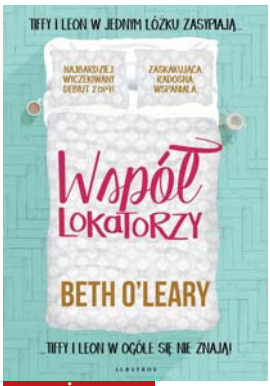
Wydawnictwo: Marginesy

Jeśli myślisz, że uśmiechnęło się do ciebie szczęście, to znaczy, że wzięli cię na cel.
W zakładzie opiekuńczym umiera jeden z przywódców legendarnej grupy oszustów. Synowi, którego opuścił, zostawia w spadku zeszyt. Są w nim nie tylko spowiedź, ale również pieniądze i obietnica fortuny. Tyle że aby ją zdobyć, musi wejść w konszachty z byłym wspólnikiem ojca w niechlubnym fachu i jego wciąż działającą grupą.

Krąg to artyści przekrętu. Wiedzą, jak za pomocą darmowej kawy wyłudzić z konta kilka tysięcy, jak zgarnąć czynsz i kaucję za wynajęcie nieswojego mieszkania, a także jak ugrać grube pieniądze na lęku przed uchodźcami.

Numer, który ma im wszystkim zapewnić pieniądze, to życiowa okazja. Każdy będzie musiał dać z siebie wszystko. Jak zwykle dobrzy ludzie staną się narzędziami, marzyciele ofiarami, a cała akcja odbędzie się w świetle reflektorów. Rzecz w tym, że robiąc ten numer, oszuści nie wiedzą wszystkiego…

Szwindel to inspirowana prawdziwymi wydarzeniami historia, która uświadamia, jak działają oszuści i jak łatwo paść ich ofiarą. I że znajomość trików wcale przed niczym nie chroni.



KSIĄŻKA

Beth O'Leary
Współlokatorzy

PREMIERA: 15.05.2019

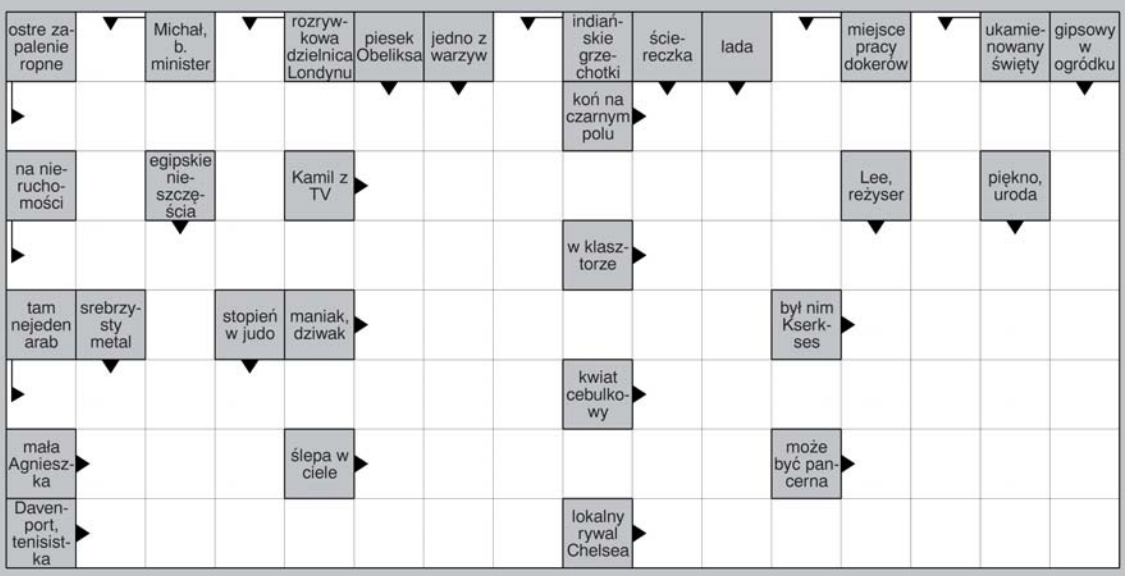
Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Robert Waliś

Przewrotna historia miłosna bezbłędnie oddająca ducha naszych czasów!
Tiffy i Leon dzielą mieszkanie.
Tiffy i Leon dzielą jedno łóżko.
Tiffy i Leon nigdy się nie spotkali…

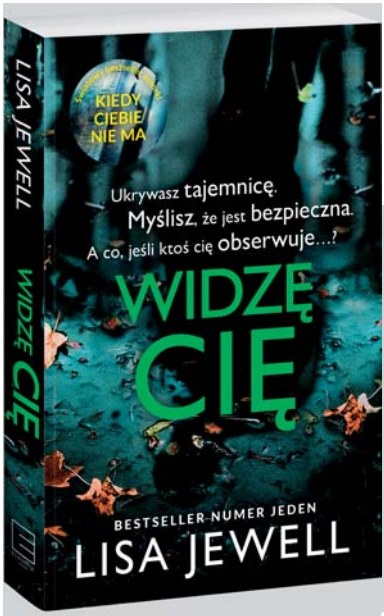
Tiffy Moore pilnie potrzebuje taniego lokum. Leon Twomey bierze nocne zmiany, bo rozpaczliwie potrzebuje pieniędzy. Choć ich przyjaciele sądzą, że to szaleństwo, oni znajdują idealne rozwiązanie: w ciągu dnia Leon będzie w ciasnej kawalerce odsypiał noce zmiany, dzięki czemu Tiffy będzie miała to samo mieszkanie wyłącznie dla siebie przez resztę doby.

Ona właśnie zerwała ze swoim zazdrosnym chłopakiem i ledwo wiąże koniec z końcem, pracując w niszowym wydawnictwie, on bardziej dba o innych niż o siebie – nocami zajmuje się pensjonariuszami domu opieki, a każdy grosz odkłada na prawników, którzy wyciągną jego niesłusznie skazanego brata z więzienia.

Na przekór wszystkim i wszystkiemu, dwoje niezwykłych współlokatorów odkrywa, że jeśli wyrzuci się wszystkie zasady przez okno, można stworzyć całkiem przyjemne i ciepłe domowe ognisko.



zadanie udostępnił serwis krzyżówkowy **szarada.net**



Zeskanuj kod i kup książkę

Przełożyła: Danuta Śmierzchalska

Lisa Jewell
Widzę cię

Nie tylko ty obserwujesz. Wróciłaś do domu po czterech latach pracy za granicą, przywożąc ze sobą męża. Chciałabyś znaleźć własny kąt. Ale na razie koczujesz w pokoju gościnnym swojego starszego brata. I wtedy – całkiem nieoczekiwanie – spotykasz mężczyznę z sąsiedztwa. To dyrektor miejscowego liceum. Jest od ciebie dwa razy starszy. I niezwykle atrakcyjny. Wkrótce zdajesz sobie sprawę, że go obserwujesz. Cały czas. Nie wiesz jednak tego, że ktoś obserwuje ciebie. Ani tego, że coś, co zaczęło się jako niewinne zauroczenie, szybko przeradza się w mroczną, śmiertelną obsesję.

Rodzinne sekrety, zakazana namiętność i niewyjaśnione morderstwo tworzą intrygę nowej, trzymającej w napięciu powieści Lisy Jewell.

Liczba stron: 328, **Wydawnictwo:** Edipresse Książki

Prolog

24 marca

Detektyw Rose Pelham klęka, dostrzegłszy coś za drzwiami do kuchni, tuż przed koszem na śmieci. Przez chwilę wydaje się jej, że jest to zakrwawiony fragment tkanki albo stary opatrunek. Potem myśli, że może zwiędły kwiat. Jednak gdy przygląda się uważniej, spostrzega, że to frędzel. Czerwony zamszowy frędzel, który mógłby zdobić torebkę albo but.

Leży w małej kałuży krwi, wyraźnie wskazując, że spadł tam w następstwie zabójstwa. Rose fotografuje go pod różnymi kątami, a potem, palcami w rękawiczce, podnosi z podłogi, wrzuca do plastikowej torebki na dowody rzeczowe i zaciąga strunowe zamknięcie. Wstaje i odwraca się, by obejrzeć miejsce zbrodni: zaniedbaną kuchnię ze staromodnymi sosnowymi szafkami, zieloną kuchenką ze stertą garnków i patelni, z dużym drewnianym stołem, na którym leżą maty, zeszyty, gazety i złożone pranie. W głębi znajdują się niewielka dobudówka o lichym przeszklonym dachu z drewnianym stemplowaniem, podwójne drzwi do ogrodu, miejsce do pracy z laptopem, drukarką, niszczarką do papieru i stołową lampą.

Pomieszczenie wygląda niewinnie, nawet nijako. Kuchnia jak miliony innych w całym kraju. Taka, w której pije się kawę, odrabia zadania domowe, je śniadanie i czyta gazety. Kuchnia nie dla mrocznych sekretów i zbrodni popełnionych w afekcie. Nie taka, by w niej kogoś zamordować.

A jednak na jej podłodze leży ciało z twarzą w wielkiej kałuży krwi, kształtem przypominającej trochę nerkę. Nóż, którego użyto, leży w zlewie, dokładnie umyty namydloną gąbką. Ofiara została zaatakowana z furią – zadano jej co najmniej dwadzieścia ciosów nożem w szyję, plecy i ramiona. Mimo to niewielka ilość krwi w pozostałych miejscach kuchni – brak odcisków dłoni, smug, kropel – prowadzi Rose do wniosku, że atak był niespodziewany, szybki i sprawny oraz że ofiara nie miała wielkich szans na podjęcie walki.

Rose wyjmuje marker z kieszeni żakietu i pisze na torebce zawierającej czerwony zamszowy frędzel.

Opis: „Czerwony frędzel z zamszu/sztucznego zamszu”.

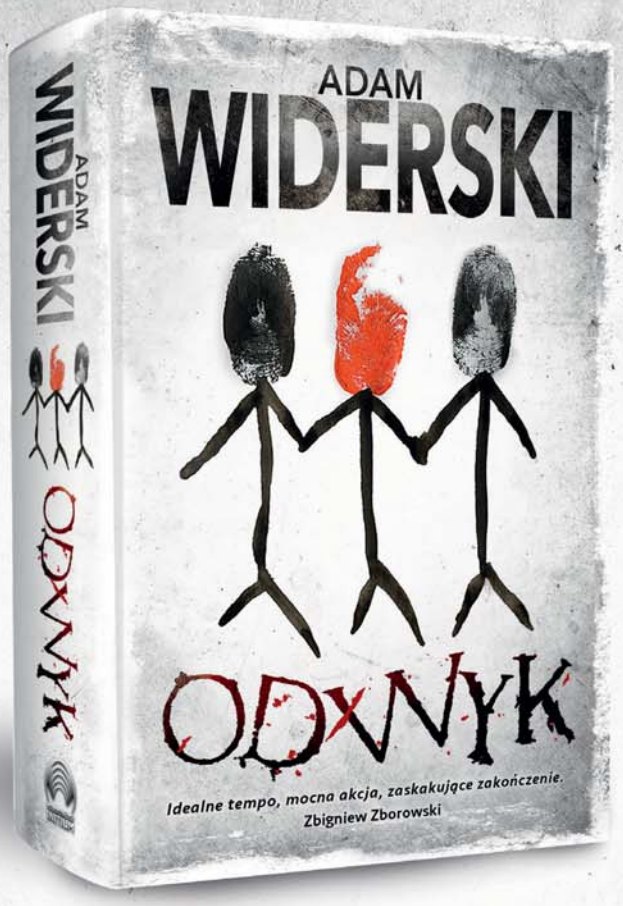
Położenie: „Przed lodówką, tuż przy drzwiach na korytarz”.

Data i czas zebrania dowodu: „Piątek, 24 marca 2017, godz. 23.48”.

To pewnie nic ważnego, myśli, po prostu coś, co odpadło z ozdobnej torebki. Ale w kryminalistyce nic nieznaczące rzeczy przeważnie znaczyły wszystko. Nic często mogło wyjaśnić całą cholerną sprawę.

Idealne tempo, mocna akcja, zaskakujące zakończenie!

Zbigniew Zborowski



W upalnej Łodzi panuje tylko pozorny spokój. W renomowanej klinice leczenia uzależnień ofiarą zabójcy pada jeden z pacjentów.

Kim jest nieuchwytny sprawca? W kogo uderzy ponownie? Dlaczego jego celem są ludzie uzależnieni i związani z narkotykowym półświatkiem? Co oznaczają symbole, które zostawia przy zwłokach? Czy psychopata prowadzi jakąś przerażającą rozgrywkę z policją?

Śledczy wchodzą do gry, mimo iż nie znają jej reguł. Mnożą się komplikacje, na jaw wychodzą skrywane sekrety. Kto zatriumfuje w ostatecznym starciu?

W debiutanckiej powieści Adama Widerskiego mieszają się zbrodnie i tajemnice przeszłości, miłość i korupcyjne układy, bolesne wspomnienia i trudy policyjnej roboty.

Wszystko to w łódzkiej scenerii, dalekiej od pocztówkowego uroku.

DOBRE KSIĄŻKI | POCISK | CzytNIK | Nie czytasz? Nie idź z Tobą do łóżka!

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

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**

Redakcja :
31-159 Kraków,
Al. J. Słowackiego 39
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: 26.04.2019
Na stronach: 7, 36, 38 i 40 znajdują się reklamy.

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców

STACJE KONTROLI POJAZDÓW

Nr stacji	Nazwa	Adres	Godziny otwarcia	Zakres
KR/002	Transbud Nowa Huta S.A.	ul. Ujastek 11, Kraków, tel. 12 643 02 00	pon.-pt.: 7-21, sobota 7-15	Okręgowa
KR/009	Wojciech Kardas Transport i Spedycja „WO-KAR"	ul. Myśliwska 55, Kraków, tel. 12 362 96 14	pon.-pt.: 7-21, sobota 7-15	Okręgowa
KRA/030	Wiesław Nazimek DIAGNOSTYKA	ul. Stary Trakt 7, Węgrzce	pon.-pt.: 8-18, sobota 8-14	Okręgowa
KR/082/P	AN-CAR	ul. Wielicka 250, Kraków	pon.-pt.: 8-18, sobota 8-14	Podstawowa ABTE
KR/088/P	Wiesław Nazimek DIAGNOSTYKA	ul. Łukasiewicza 3, Kraków, tel. 12 294 44 01	pon.-pt.: 7-19, sobota 8-14	Podstawowa ABTE
KR/112/P	Jacek Menżyński MEXOL	ul. Mogilska 118, Kraków, tel. 12 411 33 22	pon.-pt.: 8-18, sobota 8-14	Podstawowa ABT
KR/118/P	Paweł Witkowicz F.H.U. POLINAR	ul. Ofiar Dąbia 14, Kraków, tel. 12 414 10 00	pon.-pt.: 8-18, sobota 9-12	Podstawowa ABT

LEGENDA
A - motocykle i motorowery, B - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, z wyłączeniem motocykli i motorowerów, T - ciągniki rolnicze, E - przyczepy przeznaczone do łączenia z pojazdami silnikowymi, do których upoważniona jest stacja.
Okręgowa wykonuje pełny zakres usług, w tym okresowe badania techniczne, wszystkich pojazdów samochodowych.

Wszystkie części w jednym miejscu
Wyszukiwarka części samochodowych
czesci.rynid.pl

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

MADE IN JAPAN

BGŻ BNP PARIBAS
Bank zmieniającego się świata
FINANSOWANIE

Informacje na temat zlomowania 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

HONDA

Zupełnie nowa Honda CR-V HYBRID

Hybryda pełna emocji

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

ZAPRASZAMY NA JAZDY TESTOWE

Model na fotografii to CR-V 2,0 i-MMD Hybrid Executive w kolorze platinum white pearl – Zużycie paliwa i poziom emisji CR-V Hybrid: (WLTP) zakres 5,4-9,0 (l/100 km), CO_2 122-205 (g/km); (NEDC) 5,0-5,7 (l/100 km), 113-131 (g/km). Wg szacunkowych wyników testów regulowanych przez EU. Rzeczywiste zużycie paliwa i poziom emisji mogą być różne.