ODBIERZ DARMOWĄ REKLAMĘ >>>

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG dla kierowców

dla Ciebie egz. bezpłatny

Skróty rządzą w wiadomościach

#328

TEST

Mazda 3

Volkswagen Grand California i **Navitel** T757 LTE

PRAWO

Videorejestrator w samochodzie

HISTORIA

Infiniti M30

KRAKÓW
wyd.A nr 2 (328)
LUTY 2020

ISSN 1429-7078

Historia | Prawo | Rozrywka | Rynek | Technika | Testy

SPRZEDAŻ - MONTAŻ - WYMIANA

TŁUMIKI

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

www.tlumiki.krakow.pl

MECHANIKA SAMOCHODOWA

Katalizatory – Haki / Wulkanizacja
Pompowanie azotem

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH

CITROËN PEUGEOT RENAULT

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

AUTO RADAR

www.auto-radar.pl

PRUSY, ul. Kocmyrzowska 162
32-010 Kocmyrzów
tel. +12 387 30 52; +48 881 931 352
pn.-pt.: 8.00 - 17.00, sob.: 8.00 - 13.00

WYMIANA OPON

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

HARP

SERWIS OPON I FELG

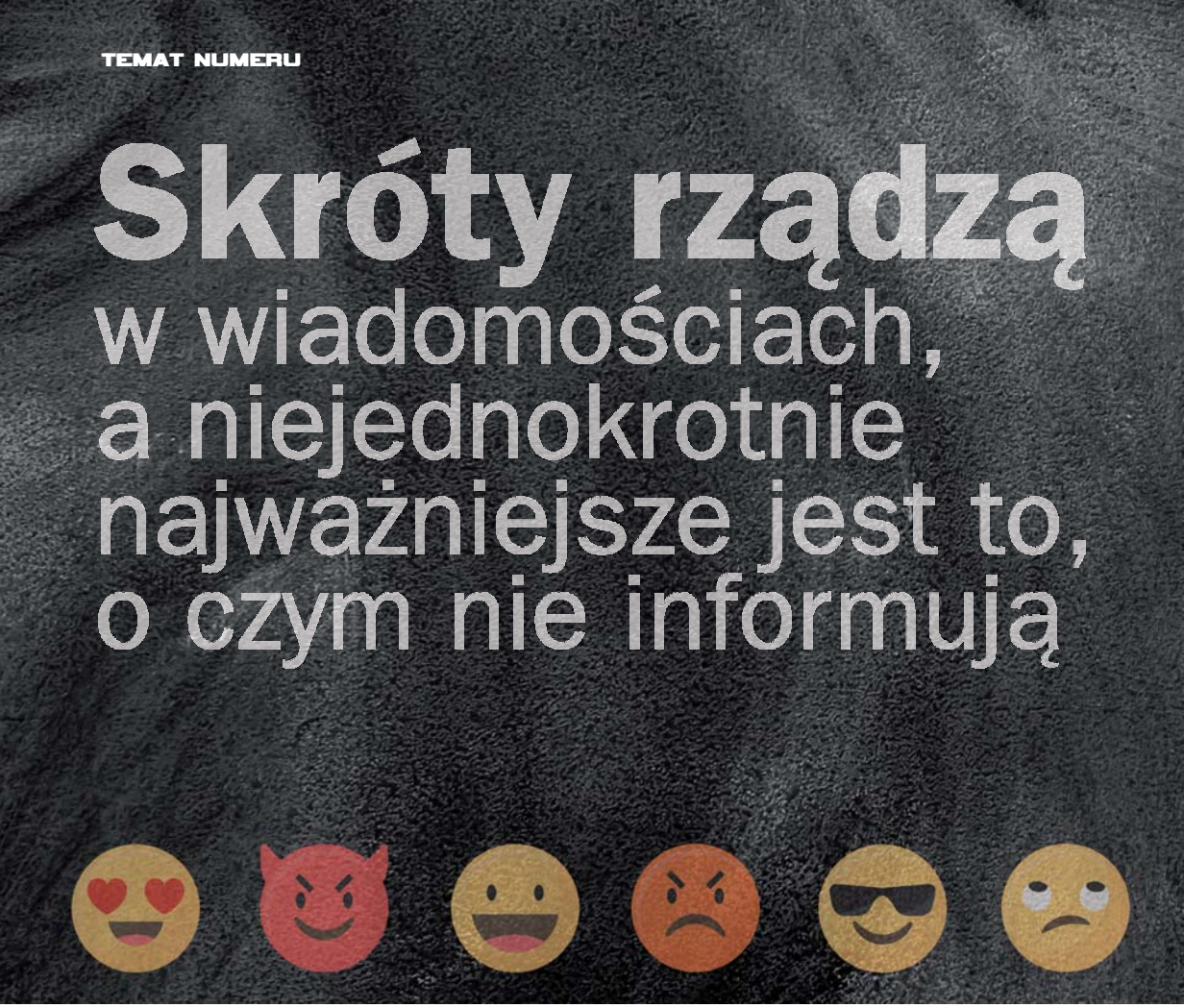
TEL: 12 423 55 55
TEL: 12 656 52 52
WWW.HARP.COM.PL
30-512 KRAKÓW
PL. SERKOWSKIEGO 5

ad POLSKA
AUTO SERWIS
Magdalena i Wiesław Banasik
Zapraszamy: pn-pt: 8-17 sob.: 8-14
31-625 Kraków, os. Piastów 61
tel./fax: 12 645 92 20
e-mal: adserwis.wmbanasik@interia.pl
warta. MTU ERGO HESTIA BRE BANK SA
✓pełny serwis mechaniczny
✓elektronika samochodowa
✓naprawy powypadkowe - bezgotówkowe
✓blacharstwo, lakiernictwo
✓klimatyzacja, wymiana opon
✓samochody zastępcze
SPECJALIZUJEMY SIĘ W NAPRAWACH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, DOSTAWCZYCH

www.kia.com
Ekscytująca. Nowa Kia XCeed.
Nowa Kia XCeed już od
79 900 PLN
XCEED
KIA
Nowa Kia XCeed. Już jest.
The Power to Surprise
KIA | IM Patecki
Kraków - Kielce - Sandomierz
Al. 29 Listopada 180, 31-236 Kraków
tel. 12 415 77 77, www.patecki.com.pl
Zużycie paliwa 5,1-7,2 l/100 km. Emisja CO2 134-162 g/km. (Cykl mieszany).
Wartości zużycia paliwa i emisji (cykl WLTP) wynikają z wersji/wariantu pojazdu oraz z jego wyposażenia. Dane zużycia paliwa mają charakter porównawczy i zostały uzyskane na stanowisku pomiarowym zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia (WE) 715/2007, uzupełnionego Rozporządzeniem Komisji 2017/1151. Wartości rzeczywiste mogą być inne w zależności od warunków i stylu jazdy. 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.
7 LAT GWARANCJI
7 LAT AKTUALIZACJI MAP

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

Skróty rządzą w wiadomościach, a niejednokrotnie najważniejsze jest to, o czym nie informują



Mocne zamknięcie na koniec dobrego 2019 roku. Od początku roku przybyło 625 470 nowych pojazdów do 3,5t i sprowadzono ponad milion używanych.

Co wiemy:
Rok 2019 okazał się kolejnym rokiem ze wzrostem sprzedaży nowych samochodów osobowych. Wzrostem, który trwa nieprzerwanie od 2012 roku, kiedy to zarejestrowano ponad 270 000 samochodów (w 2013 – 289 913 sztuk, 2014 – 327 709, 2015 – 354 975, 2016 – 416 123, 2017 – 486 352, 2018 – 531 889). Na koniec 2019 roku zarejestrowano 555 598 samochodów osobowych, a w samym tylko grudniu 52 499 (wobec 45 390 sztuk w roku poprzednim). Klienci najchętniej nabywali samochody napędzane silnikiem benzynowym (71% wszystkich zarejestrowanych) oraz Diesla (20%). 7% klientów kupiło modele hybrydowe, 0,3% elektryczne, a 0,2% hybrydowe plug-in. Najczęściej wybieranymi markami były Skoda (12,36% udziału w rynku), Toyota (11,30%) oraz Volkswagen (9,69%). Najchętniej wybieranym modelem przez firmy była Skoda Octavia (zarejestrowano 16 567 egzemplarzy, wobec 17 438 w roku 2018), Toyota Corolla (14 170 – wzrost sprzedaży o 166,9%) oraz Skoda Fabia (11 738, wobec 13 197 rok wcześniej). Klienci indywidualni najczęściej wybierali Dacię Duster (9 140 sztuk), Toyotę Yaris (7 153) oraz Toyotę Corollę (5 529).

W poprzednim roku do Polski zostało sprowadzonych ponad milion samochodów (dokładnie 1 009 184 sztuk), a ich średni wiek wyniósł prawie 12 lat Najchętniej sprowadzano Volkswageny (ponad 117 000) i Ople (prawie 102 000). Zaskoczeniem nie okazał się również kraj, z którego zaimportowano najwięcej pojazdów. Jak łatwo można było przewidzieć chodzi o Niemcy. Ściągnięto z nich 582 712 samochodów. Drugim najpopularniejszym krajem okazała się Francja, z której do Polski trafiło 98 635 pojazdów. Jeśli natomiast chodzi o rodzaj napędu, to niegasnącą popularnością wśród Polaków cieszą się samochody napędzane silnikiem Diesla (dane za Instytutem Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar). Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA średni wiek auta w Polsce to ponad 13 lat (wg danych za 2018 rok). Jest lepiej niż w 2017 roku, kiedy to wynosił on 17 lat.

Dobrze byłoby wiedzieć:
Analizując powyższe dane dochodzimy do wniosku, że wzrost sprzedaży nowych samochodów jest praktycznie liniowy i nie powinien wzbudzać jakiegokolwiek niepokoju. Z roku na rok jest coraz lepiej. Kierowcy wymieniają samochody, dzięki czemu ich flota poruszająca się po polskich drogach jest coraz młodsza. W zasadzie można by odtrąbić

Ludzie nie znają prawdy i mają braki w wiedzy, ponieważ nie czytają długich tekstów, które są dla nich nieatrakcyjne. A ponieważ nie czytają, to przekaz często jest skracany. Taką tezą podzielił się Chris Evans (aktor, znany m.in. z roli Kapitana Ameryki). Powyższą teorię znają i najprawdopodobniej zgadzają się z nią osoby piszące informacje z branży motoryzacyjnej, które coraz częściej zawierają tylko podstawowe wiadomości, pozostawiając masę niedomówień i niedopowiedzeń, a to właśnie one są niejednokrotnie najważniejsze.

Robert Lorenc

sukces i zgłosić się po medale (tylko do kogo?) za dobrze wykonaną pracę, bo z przytoczonych wskaźników każdy wydobędzie coś pozytywnego dla siebie. Jedni, że został pobity kolejny rekord sprzedaży samochodów, a co za tym idzie kondycja branży motoryzacyjnej jest doskonała. Drudzy, że flota samochodów w Polsce jest coraz młodsza (przemilczą oczywiście jej obecny wiek). Tak, każdy znajdzie powód do dumy. Szkoda tylko, że w większości przypadków duma podszyta jest nerwicą. Dlaczego? Ostatnie lata to ciągły wzrost kosztów dla branży motoryzacyjnej i niekończące się zmiany w przepisach i otoczenia prowadzonego biznesu. Otoczenia, w którym znacząco zmniejszył się okres na rzetelne i wiarygodne planowanie oraz jakikolwiek organiczny rozwój, który został zastąpiony dostosowywaniem się do przepisów. Oczywiście za wygospodarowane przez siebie pieniądze, co ma znaczący wpływ na rentowność całego przedsięwzięcia w Europie. Zresztą pierwsze „ofiary" już są. Po 1 kwietnia 2020 roku marka Infiniti przestanie być oferowana na rynkach Europy Zachodniej, jednak jej samochody ciągle będą dostępne w Europie Wschodniej.

Wróćmy jednak do polskiego rynku. Wzrosty w ostatnich dwóch latach w praktyce zawdzięczamy zmieniającym się przepisom, które nałożyły na >>>>

>>>>

producentów konieczność spełniania nowych – bardziej restrykcyjnych - norm czystości spalin. W 2018 było to wejście normy WLTP (drugiego etapu), a 1 stycznia 2020 opłaty emisyjnej. Tym samym w sierpniu 2018 znacząco wzrosła ilość rejestracji modeli niespełniających nowej normy WLTP (niezarejestrowany samochód niespełniający jej nie mógł zostać sprzedany). Centralna Ewidencja Pojazdów odnotowała wtedy wzrost rejestracji o 64,3% (sierpień 2018 w stosunku do sierpnia 2017) co przełożyło się na 56 701 sztuk samochodów (wobec 34 505 w roku 2017). Ten sam manewr zastosowali producenci w grudniu 2019. Jego skala była jednak zdecydowanie mniejsza, ale i wchodzący przepis był inny. Nazwano go CAFE czyli Clear Air For Europe (Czyste powietrze dla Europy) i dotyczy ograniczenia emisji dwutlenku węgla i gazów cieplarnianych przez branżę transportową. Określa on normy i limity ich emisji przez pojazdy. Nie dotyczy jednak konkretnych sztuk i sprzedaży w obrębie państwa, a globalnie wszystkich sprzedanych samochodów przez producenta na terenie Unii Europejskiej. W dużym skrócie, bo przepis jest mocno rozbudowany i w dodatku z niezłą ilością zawiłości: za sprzedaż modelu emitującego ponad 95 g/km dwutlenku węgla producent będzie musiał wnieść opłatę emisyjną wynoszącą 95 euro za każdy 1 gram ponad normę. Wejście CAFE w obecnej formie diametralnie zmieniło sposób prowadzenia biznesu przez producentów. Dotychczas odpowiadały za niego oddziały producenta umiejscowione w danym państwie. Obecnie liczy się sprzedaż, analiza i monitoring sumarycznej sprzedaży na terenie Unii Europejskiej. Brak takiej kontroli może w konsekwencji oznaczać duże opłaty z tytułu niespełnienia wymogów CAFE. Co to oznacza dla klientów i dealerów? Najbardziej prawdopodobne jest ograniczenie dostępności modeli, które nie spełniają powyższej normy, jak również przekierowanie sprzedaży na rynki o dużej marżowości. Polska do takowych nie należy.

Pomimo że producenci próbują zakrzywiać rzeczywistość i w planach sprzedażowych samochodów nowych na rok 2020 planują wzrosty, to obserwatorzy i analitycy branży nie są już takimi optymistami. Twierdzą oni, że utrzymanie dotychczasowej wielkości sprzedaży będzie sukcesem, ale bliżsi są stwierdzeniu, że odnotowany zostanie spadek. Ich tezę potwierdzają dane z rejestracji po pierwszych 20 dniach stycznia. Zarejestrowano w nich 20 720 samochodów osobowych, co stanowi spadek do analogicznego okresu 2019 roku o 18,89%. oraz 2 169 sztuk samochodów dostawczych - spadek o 26,50% (dane za Instytutem Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar). Oczywiście za wcześnie jeszcze na ogłoszenie recesji, czy też zapaści rynku, bo okres jest zbyt krótki, jednak jeżeli tendencja zostanie zachowana wyniki sprzedażowe mogą niejedną osobę – w najlepszym przypadku – przyprawić o ból głowy.

Kierowcy pokochali samochody elektryczne

Co wiemy:
Zgodnie z najnowszym rankingiem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w Polsce zarejestrowanych jest już 8 637 samochodów elektrycznych, a liczba ogólnodostępnych stacji ładowania została podwojona. Obecnie jest ich ponad 1000, a 28% z nich to szybkie stacje ładowania prądem stałym. W samym tylko 2019 roku zarejestrowano o 97% więcej elektrycznych samochodów osobowych (nowych i używanych) niż w roku 2018.

Dobrze byłoby wiedzieć:
Dotychczas wszelkiego rodzaju innowacje w samochodach były wprowadzane systematycznie, a klienci przekonywali się do nich przez dłuższy czas. Tak było chociażby z modelami pięciodrzwiowymi. Długo obowiązywała opinia, że lepiej kupować trzydrzwiowe, ponieważ dodatkowe drzwi to dodatkowe miejsca tworzenia się rdzy, a zatem modele trzydrzwiowe są bardziej odporne na korozję. Podobnie było również z wprowadzeniem do samochodów systemu ABS (zapobiega zablokowaniu kół w momencie gwałtownego hamowania, utrzymując tym samym sterowność samochodu). Inaczej postanowiono przekonać kierowców do samochodów elektrycznych. Szybko, szokowo i zachęcając ich różnego rodzaju przywilejami. Największe przywileje otrzymali Norwegowie. I tak, każdy użytkownik samochodu elektrycznego może w tym państwie poruszać się buspasami, za darmo parkować w mieście, czy chociażby bezpłatnie wjeżdżać do wyznaczonych stref. Nabywcy nie musieli płacić podatku VAT przy zakupie, uzyskiwali zwolnienia podatkowe, a same samochody były zwolnione z opłat celnych. Takie działania spowodowały, że w 2019 roku udział w rynku samochodów elektrycznych (wliczając >>>>

Nowe Audi A4

Tworzymy przyszłość

Nowe Audi A4 to perfekcyjna kompozycja sportowej stylistyki i zaawansowanych technologii jutra. Odświeżony, dynamiczny design znakomicie podkreśla jego charakter, a innowacyjne systemy wsparcia kierowcy oraz najnowsze cyfrowe rozwiązania, takie jak system infotainment z dotykowym ekranem MMI, gwarantują komfort i pewność prowadzenia.

DealerAudi
Auto Special

ul. Prof. Adama Rożańskiego 28-30
Modlnica k. Krakowa
Tel. +48 (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 paliwa w cyklu mieszanym od 5,0 l/100 km do 8,0 l/100 km, emisja CO_2 od 131 g/km do 181 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie paliwa i emisja CO_2 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 paliwa i emisji CO_2. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.

>>>> również hybrydy typu plug-in) w Norwegi osiągnął poziom 55,9%, a rządzący powiedzieli „stop" i zaczęli ograniczać przywileje. W Oslo zniesiono bezpłatny wjazd do wyznaczonych stref. Co prawda opłaty są czterokrotnie niższe niż te dla samochodów spalinowych, ale przywilej został zmniejszony. Dodatkowo od marca kierowcy samochodów elektrycznych będą musieli również płacić za parkowanie (20% stawki podstawowej). W Polsce lista przywilejów nie jest szczególnie długa i w zasadzie ogranicza się do możliwości poruszania się buspasami oraz darmowego parkowania w płatnych obszarach parkowania. Od 2020 roku każdy nabywca samochodu elektrycznego będzie mógł skorzystać również z dopłaty do jego zakupu. Oczywiście pod pewnymi warunkami i w ramach środków zabezpieczonych na ten cel przez rząd. Maksymalne dofinansowanie określono na 30% ceny zakupu, jednak nie może ono być większe niż 37 500 PLN, co oznacza że cena samochodu nie może przekroczyć 125 000 PLN. Wprowadzono również zwolnienie z podatku PIT i CIT na zakup e-pojazdu udzielanego z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Obecnie procentowy wskaźnik rejestracji elektrycznych samochodów osobowych wygląda naprawdę imponująco (wzrost sprzedaży o 97% r/r), jednak już w wartościach bezwzględnych nie jest tak optymistycznie. W 2018 roku zarejestrowano ich 2033 sztuki, a w 2019 roku 4003. Nie inaczej przedstawia się infrastruktura ogólnodostępnych stacji ładowania. Pomimo podwojenia ich liczby, obecnie w Polsce znajduje się ich tyle co w Londynie.

Od 2022 roku każdy model z nowym obowiązkowym wyposażeniem mającym zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych

Co wiemy:
Regulacje przewidują wprowadzenie w nowych modelach samochodów obowiązkowych systemów, które mają zwiększyć bezpieczeństwo na drogach i zmniejszyć liczbę ofiar wypadków. Zgodnie z powyższym, od maja 2022 roku, niezależnie od wersji wyposażeniowej, samochody będą musiały posiadać system automatycznego hamowania przed przeszkodą, system wspomagania utrzymania pojazdu w pasie ruchu, system wykrywający zmęczenie i rozkojarzenie kierowcy, system wspomagający cofanie (czujniki lub kamera), instalację umożliwiającą łatwy montaż blokady alkoholowej, czarną skrzynkę oraz system ISA (Inteligent Speed Asisstance), którego działanie polega na automatycznym dostosowaniu maksymalnej prędkości pojazdu do dozwolonej na danym odcinku drogi wartości. Posługuje się on mechanizmem odczytywania wskazań znaków drogowych oraz pozycjonowaniem pojazdu za sprawą GPS-u.

Dobrze byłoby wiedzieć:
Nie jest to pierwsza regulacja wprowadzona przez Unię Europejską. Wszystkie dotychczasowe miały ten sam cel: zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, dokładając obowiązkowe elementy wyposażenia dostępne w każdym modelu. Jak łatwo można wywnioskować z obecnie zatwierdzonej regulacji, dotychczasowe działania nie przyniosły spodziewanych efektów. Czy powinniśmy się temu dziwić? Nieszczególnie, ale winą nie obarczałbym systemów, a naturę kierowcy i człowieka jako takiego. Każdy z nas jest leniwy, to fakt, a nie opinia. Jeśli daną rzecz może za nas wykonać ktoś inny, chętnie korzystamy z tej opcji. Tak też dzieje się z kierowcami. Mimo że nieustannie komunikowane nam jest, że systemy zamontowane w samochodzie są systemami wspomagającymi pracę kierowcy, a nie zastępującymi go, to co raz większa grupa osób traktuje je jako „wykonywacze poleceń", a nie pomocników. Analogicznie, skoro mamy się kimś wysłużyć, to robimy to bezrefleksyjnie. Efektem jest zanik umiejętności, a skoro są one coraz gorsze, to i bezpieczeństwo się nie zwiększa. Cały czas poruszamy się w trybie ręcznego sterowania samochodem, a nie w jeździe autonomicznej, jednak zachowanie niektórych kierowców wyraźnie temu zaprzecza. Mamy więc coraz mądrzejsze samochody i kierowców o coraz mniejszych umiejętnościach, którzy (niejednokrotnie) nawet nie są tego świadomi. Przy takiej mieszance nie ma możliwości, aby na drogach było bezpieczniej. Co zatem się robi? Zamiast podnosić świadomość i umiejętności kierowców, zwiększa się „inteligencję" samochodów. Już dawno wpadliśmy w tą spiralę, a najnowsza regulacja tylko potwierdza, że Unia Europejska w ogóle nie myśli o tym, aby znaleźć z niej drogę ucieczki.

Powyższe zagadnienia zawierają opublikowane informacje z krótkiego czasookresu. Jednak już na ich podstawie widać, że komunikaty dostosowane są do ich odbiorców. Następnym etapem będzie chyba umieszczenie emotikonek zamiast liter ułożonych w słowa, które z kolei tworzą zdania. Jest krótko, a to najważniejsze. Przecież wnioski każdy może wyciągnąć samodzielnie. Z pewnością tak, jednak na podstawie cząstkowych informacji nie da się dojść do właściwych konkluzji. Do tego trzeba bowiem pełnej wiedzy, której nie zapewnią krótkie wiadomości, tylko wymazana przed publikacją treść, która nie zmieściła się w ramie określającej dopuszczalną ilość znaków.

Wszystkie dane sprzedaży samochodów za Centralną Ewidencją Pojazdów. Zdjęcia bazowe: Tim Mossholder/unsplash; rawpixel.com/Freepik. Kolaż: kdk.pl

DIESEL-KLINIKA tel. 600 150 006

Profesjonalna naprawa i regeneracja:

- Filtrów DPF/FAP
- Turbosprężarek
- Wtryskiwaczy
- Pomp

32-125 Wawrzeńczyce
Stęgoborzyce 78

tel. 600-150-006
e-mail: biuro@diesel-klinika.pl

www.diesel-klinika.pl ▪ www.dpf-klinika.pl

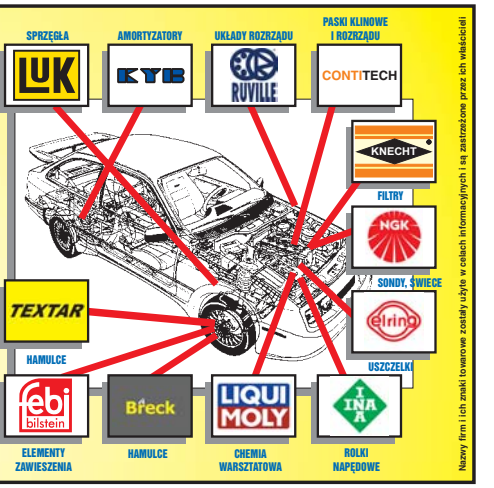
HURT - DETAL

AUTO EURO S.A.
CZĘŚCI SAMOCHODOWE

HURTOWNIA CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH

Wieliczka, ul. Narutowicza 24
tel. 12 686 30 60, 12 686 30 61
tel. 12 686 10 66, 12 686 10 55
www.autoeuro.com.pl

RABAT DLA TAXI
DOSTAWA GRATIS



Videorejestrator w samochodzie

Coraz więcej kierowców używa podczas jazdy kamery, która rejestruje trasę i zachowanie na drodze. Podyktowane jest to często własnym bezpieczeństwem podczas ewentualnych kolizji lub mandatów. Czy jednak jest to w dobie obecnych przepisów i RODO legalne? Czy na kierowcy używającym tego typu narzędzi spoczywają jakieś dodatkowe obowiązki?

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

Jedna z łacińskich sentencji prawnych brzmi – quod lege non prohibitum, licitum est – a znaczy to, że czego prawo nie zakazuje, to jest to dozwolone. Idąc tym tropem, żaden obecnie obowiązujący przepis prawny w Polsce nie zakazuje montażu w samochodzie videorejestratora i jego używania. Należy jednak mieć na względzie, że kwestia posługiwania się nagraniami z zamontowanego urządzenia może spotkać się już z pewnymi ograniczeniami.

Ochrona wizerunku i dóbr osobistych

Publikacja wizerunku innej osoby bez jej zgody może stanowić naruszenie jej dóbr osobistych, nawet jeśli próbujemy wykazać, że ktoś popełnił wykroczenie. Zgodnie z art. 24 kc *Ten, czyje dobro osobiste zostaje zagrożone cudzym działaniem, może żądać zaniechania tego działania, chyba że nie jest ono bezprawne.* Osoba, wobec której dokonano naruszenia (np. opublikowano w sieci nagranie z możliwym do identyfikacji wizerunkiem) może żądać, od osoby, która tego dokonała, aby takie nagranie usunęła, a także zadbała o usunięcie jego skutków m.in. przez złożenie odpowiedniego oświadczenia. Dodatkowo osoba, której prawa zostały naruszone może żądać zadośćuczynienia pieniężnego lub datku na wskazany cel społeczny.

Walka o swoje racje – tylko w zgodzie z prawem

Niezaprzeczalnie, dzięki kamerze zamontowanej w samochodzie dużo łatwiej jest udowodnić winę np. sprawcy kolizji. Trzeba jednak pamiętać, że jeśli opublikujemy w internecie nagranie lub zdjęcie „pirata drogowego", na którym widoczne są zarówno tablice rejestracyjne, jak i wizerunek sprawcy, to możemy narazić się na odpowiedzialność cywilną. Dlatego też, zawsze należy zadbać o to, aby zarówno osoby, jak i jak numery rejestracyjne nie były widoczne.

Postępowanie sądowe

W przypadku, gdy wkraczamy w ramy postępowania sądowego, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby nagrania z miejsca popełnienia czynu zabronionego dostały dopuszczone jako dowód. Taki materiał jak każdy inny podlega swobodnej ocenie sądu, jeśli zostanie dopuszczony przez sąd w poczet materiału dowodowego.

Partner rubryki prawnicy.Trynid.pl

zdjęcie: toptp26/Freepik

Umieszczenie nagrania na blogu o charakterze zarobkowym uruchamia konieczność stosowania przepisów RODO, a co za tym idzie wdrożenia wszystkich wytycznych i obowiązków jakie rozporządzenie nakłada na administratora danych.

Videorejestrator a RODO

Analiza unijnego rozporządzenia wskazuje, że nie ma ono zastosowania do przetwarzania danych osobowych przez osobę fizyczną w ramach czynności o czysto osobistym lub domowym charakterze, a także przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych lub wykonywania kar, w tym ochrony przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa publicznego i zapobiegania takim zagrożeniom.

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)

Przenosząc zatem powyższe na grunt zagadnienia użytkowania kamerek trzeba zauważyć, że kierowca ma prawo używać videorejestratora i ma prawo wykorzystać takie nagranie do czynności o charakterze czysto osobistym, czego rozporządzenie unijnie nie wyłączyło. Z drugiej strony oznacza to, że umieszczenie nagrania na blogu o charakterze zarobkowym takiego kryterium już raczej nie będzie spełniało, co uruchamia konieczność stosowania przepisów RODO, a co za tym idzie wdrożenia wszystkich wytycznych i obowiązków jakie rozporządzenie nakłada na administratora danych.

Nie można pominąć, że RODO nie ma także zastosowania do działań organów postępowania przygotowawczego, które m.in. zmierzałyby do wykrywania i ścigania czynów zabronionych, ale tutaj pojawia się pytanie o prawnie dopuszczalną możliwość przekazania takiego nagrania do organów ścigania. Kwestię tę można wyjaśnić dla przykładu art. 304 kpk, który stanowi, że *każdy, dowiedziawszy się o popełnieniu przestępstwa ściganego z urzędu, ma społeczny obowiązek zawiadomić o tym prokuratora lub policję.*

Zatem, jeżeli nasz videorejestrator uchwycił jak inny kierowca popełnia czyn zabroniony, to w zasadzie na operatorze rejestratora ciąży prawnie i społecznie uzasadniony obowiązek przekazania takiego nagrania organom postępowania przygotowawczego do wykorzystania służbowego.

Używanie videorejestratora w pojeździe posiada zarówno plusy, jak i minusy oraz wiąże się z realizacją specyficznych obowiązków. To indywidualna decyzja każdego kierowcy, może jednak stanowić jedyny dowód, gdy w sprawie mamy tylko słowo przeciwko słowu.

Partner rubryki prawnicy.Trynid.pl

Rzędowe pompy wtryskowe Bosch

Silnik Diesla został opatentowany w 1893 roku, jednak jego kariera jako źródła napędu samochodów rozpoczęła się dużo później. Początkowo problem stanowił bowiem niedoskonały sposób wtrysku paliwa, realizowany za pomocą skomplikowanych sprężarek. Były one duże, ciężkie i wymagały systematycznego serwisowania, co znacznie ograniczało możliwości zastosowań jednostek wysokoprężnych. Przełomem okazało się dopiero skonstruowanie przez firmę Bosch rzędowej pompy wtryskowej.

Zdjęcie: Bosch
(na zdjęciu: Pierwsza pompa wtryskowa Bosch, rok 1927)

W pierwszych latach motoryzacji samochody napędzane były za pomocą silnika benzynowego lub ewentualnie elektrycznego. Diesla nikt nie brał nawet pod uwagę. Zmiana myślenia nastąpiła na początku lat 20., kiedy to wielu ekspertów zaczęło dostrzegać w jednostkach wysokoprężnych napęd przyszłości. Charakteryzowały się one co prawda mniejszą mocą niż porównywalne benzyniaki, ale rekompensowały to znacznie niższym zużyciem paliwa. Jedną z osób, które zauważyły, że diesle mają spory potencjał i wkrótce mogą stanowić poważną alternatywę dla silników benzynowych był Robert Bosch. W rezultacie postanowił opracować komponenty do jednostek wysokoprężnych, aby bez żadnych przeszkód można je było montować w samochodach. Na początek skupił się na udoskonaleniu systemu wtrysku paliwa. W trakcie rozpoczętych w 1922 roku prac bardzo pomocne okazało się dla niego doświadczanie, które nabył dzięki produkcji pomp oleju wykorzystywanych w silnikach samochodowych i stacjonarnych. Owe pompy dostarczały w konkretne miejsca ściśle odmierzone porcje środka smarnego. Co ważne, robiły to pod wysokim ciśnieniem. Opierając się na takiej właśnie zasadzie działania Bosch skonstruował rzędową pompę wtryskową. Zdobyta wcześniej wiedza pozwoliła mu znacznie przyspieszyć prace. W rezultacie, już w 1924 roku innowacja Boscha przeszła testy w pierwszych seryjnie produkowanych wysokoprężnych samochodach ciężarowych. Wypadły one bardzo pomyślnie, dzięki czemu pod koniec 1927 roku rzędowa pompa wtryskowa zaczęła być wytwarzana na masową skalę. W następnym roku miała miejsce dostawa do pierwszego odbiorcy, którym była niemiecka firma MAN.

Klientów przybywało w szybkim tempie, co sprawiło, że zdobycie mocnej pozycji na rynku nie zajęło Boschowi zbyt wiele czasu. Warto dodać, że przedsiębiorstwo dostarczało nie tylko pompy wtryskowe, ale także przewody, pompy paliwa, filtry paliwa, rozpylacze i korpusy wtryskiwaczy, regulatory wtrysku, a nawet świece żarowe. Jako że wszystko pochodziło od jednego producenta doskonale do siebie pasowało i funkcjonowało bez żadnych zastrzeżeń. Z układu wtryskowego Boscha korzystały nie tylko wysokoprężne ciężarówki, ale także lokomotywy, statki, sterowce, a nawet samoloty. W 1936 roku przyszedł czas także na samochody osobowe, a pierwszym z nich był Mercedes 260 D. Po drugiej wojnie światowej stosowanie rzędowych pomp wtryskowych w silnikach Diesla coraz bardziej się upowszechniało. W związku z rosnącym zapotrzebowaniem w 1950 roku Bosch świętował wyprodukowanie miliona

sztuk pomp, a już dwa lata później - dwóch milionów. Niedługo później pojawiło się nowocześniejsze rozwiązanie w postaci pompy rozdzielaczowej. Nie oznaczało to jednak kresu konstrukcji rzędowych. Przez długie lata były one bowiem nadal wykorzystywane w pojazdach użytkowych, ciesząc się przy okazji całkowicie zasłużoną renomą. W tego typu zastosowaniach sprawdzały się bowiem doskonale. Wiadomo, że w przypadku pojazdów użytkowych wytężona eksploatacja to „chleb powszedni". Wiele z nich (np. ciągniki siodłowe) pokonuje w ciągu roku olbrzymie przebiegi, będąc w trasie praktycznie cały czas ponieważ każdy przestój oznacza opóźnienia mogące prowadzić do trudności z wywiązywaniem się ze zleceń i w efekcie utratę pieniędzy, a nawet klienta. Stąd też tak ważne jest, aby komponenty silników takich pojazdów były naprawdę wytrzymałe i niezawodne. Rzędowa pompa wtryskowa bez wątpienia spełnia powyższe oczekiwania, przez lata dała się bowiem poznać jako bardzo trwała konstrukcja. Owszem, jak każde mechaniczne urządzenie z czasem ulega przewidywalnemu, naturalnemu zużyciu, ale dzięki łatwości naprawy bez problemu można jej przywrócić pełną sprawność.

Rzędowa pompa wtryskowa zwana jest też pompą sekcyjną, co wynika z tego, że składa się z sekcji, których liczba odpowiada ilości cylindrów w silniku. Sekcje ułożone są w rzędzie. Każdy cylinder zasilany jest paliwem przez konkretną sekcję. Pojedyncza sekcja zbudowana jest z: elementu tłoczącego mającego postać cylinderka, który otula tłoczek posiadający komorę wysokociśnieniową, a także otwory odprowadzające i doprowadzające paliwo, zaworu tłoczącego, króćca, śruby łączącej, kołnierza, ochraniacza, przeciwnakrętki, płytki regulacyjnej.

Wszystkie sekcje posiadają również dwa wspólne elementy, którymi są:
- wałek napędowy,
- listwa regulacyjna.

Ze względu na zastosowanie i unowocześnienia wprowadzane na przestrzeni lat wśród rzędowych pomp wtryskowych wyróżniamy:
- pompy mechaniczne typu A (najstarsze pompy wtryskowe, generujące ciśnienie nieprzekraczające 500 barów),
- pompy mechaniczne typu Z, ZW (przeznaczone do ciężkiego sprzętu),
- pompy mechaniczne typu MW, P,
- pompy mechaniczne z elektrycznym sterowaniem dawką paliwa typu P, R EDC,
- pompy mechaniczne z elektrycznym sterowaniem dawką paliwa i kątem wtrysku typu H EDC (generujące ciśnienie dochodzące nawet do 1200 barów).

Mimo że od jakiegoś już czasu w układach wtryskowych silników wysokoprężnych tryumfy święci system Common Rail, to starszych rozwiązań, takich jak rzędowa pompa wtryskowa nie należy absolutnie skreślać ani się ich obawiać. Jak już bowiem wspomniano, nadal mogą one uchodzić za wzór trwałości i odporności na trudy wysilonej eksploatacji. Ciągle istnieją też wyspecjalizowane, renomowane serwisy, które znają rzędowe pompy „na wylot", potrafią je naprawiać zgodnie ze sztuką oraz mają dostęp do części zamiennych o najwyższej jakości. Doskonałym przykładem jest tutaj krakowski Bosch Diesel Centrum w przedsiębiorstwie Transbud Nowa Huta. Specjaliści z tej firmy mogą się pochwalić ogromnym doświadczeniem w profesjonalnym serwisowaniu układów zasilania silników wysokoprężnych, w tym także rzędowych pomp wtryskowych. W razie potrzeby jest więc gdzie szukać pomocy, co sprawia, że samochody wyposażone w takie rozwiązanie konstrukcyjne nadal można ze spokojem użytkować.

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**

Jak długo można użytkować opony

Opony są jednym z najważniejszych elementów samochodu mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jazdy. To właśnie one odpowiadają za kontakt z podłożem, zapewniając przyczepność podczas pokonywania łuków, przyspieszania oraz wytracania prędkości. Jednak aby mogły prawidłowo spełniać swoje funkcje nie mogą być uszkodzone oraz muszą posiadać odpowiednio wysoki bieżnik. Istotne jest również to, aby opony nie były zbyt stare, ponieważ wraz z upływem czasu ich właściwości ulegają pogorszeniu.

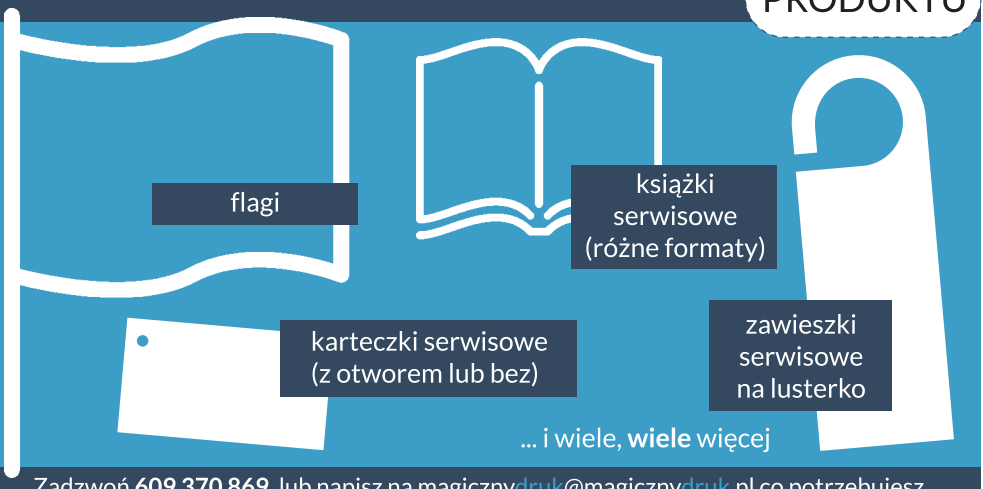
Świadomość wśród kierowców się zwiększa i coraz więcej osób przykłada wagę do opon, na jakich porusza się ich pojazd. Sprawdzamy nie tylko wysokość bieżnika, ale także równomierność jego zużycia. Jest to jak najbardziej godne pochwały, ale należy zdawać sobie sprawę, że to jeszcze nie wszystko, na co powinniśmy zwracać baczną uwagę. Warto wiedzieć, że bardzo istotna jest również data produkcji opony. Wynika to z tego, że mieszanka, z której wykonane jest ogumienie wraz z biegiem lat zmienia swoje właściwości, a konkretnie staje się twardsza, co bezpośrednio wpływa na zachowanie pojazdu na jezdni. Przyczepność opony pogarsza się, a to prowadzi między innymi do wydłużenia drogi hamowania. Datę produkcji ogumienia możemy odczytać samodzielnie z czterocyfrowego kodu DOT, znajdującego się w owalnej ramce na boku każdej opony. Dwie pierwsze cyfry oznaczają tydzień, natomiast kolejne - rok produkcji. Przykładowo, oznaczenie 4917 świadczy o tym, że opona została wyprodukowana w 49 tygodniu 2017 roku. Dla bezpieczeństwa należy przyjąć, że opon starszych niż 10 lat nie powinno się zakładać, w innych przypadkach najbezpieczniej skonsultować tą kwestię z profesjonalnym serwisem wulkanizacyjnym, gdzie doświadczeni pracownicy dokonają oględzin opon i wyrażą opinię na ich temat. Z drugiej strony, podczas zakupu nowych opon nie należy popadać w paranoję, szukając jak najświeższej daty produkcji, bowiem odpowiednio przechowywane opony zachowują pierwotne parametry nawet do 3 lat od daty produkcji. W tym momencie nasuwa się pytanie: co to znaczy „odpowiednio przechowywane”? Odpowiedź brzmi: tak, aby opony nie były wystawione na działanie niekorzystnych dla nich czynników zewnętrznych i aby się nie odkształciły. Dlatego powinno się je składować w ciemnym, suchym i chłodnym pomieszczeniu. Trzeba bowiem pamiętać, że czynnikiem który ma najbardziej niekorzystny wpływ na opony jest promieniowanie UV, czyli światło słoneczne. Ogumienie jest również bardzo wrażliwe na kontakt z różnego rodzaju chemikaliami, takimi jak benzyna, oleje, rozpuszczalniki, lakiery itd. Aby zapobiec odkształceniom, opony najlepiej jest składować na specjalnych stojakach, ale do raczej domena sklepów oponiarskch i serwisów wulkanizacyjnych. W garażowych warunkach opony można ustawić obok siebie i co jakiś czas obracać. Pamiętajmy - same opony zawsze przechowujemy w pozycji pionowej, a nie poziomej, jedna na drugiej (w taki sposób można składować jedynie kompletne koła). Możemy być pewni, że dzięki właściwemu składowaniu ogumienie uda się zachować dłużej w dobrej kondycji. Warto więc o to zadbać, tym bardziej że mamy na to wpływ. Podczas eksploatacji jest już zdecydowanie inaczej. Opony są wtedy narażone na niesprzyjające temperatury, sól czy środki chemiczne, które znajdują się na drodze i nie jesteśmy w stanie w żaden sposób temu zapobiec. Przyłóżmy się więc chociaż do tego, co zależy od nas. Dotyczy to również właściwego ciśnienia w oponach, ponieważ badania pokazują, że używanie opon z zaniżonym ciśnieniem powoduje zmiany starzeniowe, porównywalne ze zmianami opon przechowywanych przez 10 lat. Niestety, o regularnym sprawdzaniu ciśnienia w ogumieniu często się zapomina. Jak widać, jest to poważny błąd. Starajmy się więc go nie powielać.

Podsumowując, na kondycję i przydatność opony do użycia ma wpływ nie tylko jej faktyczny wiek, ale również wiele innych czynników. Ich znajomość pozwoli nam postępować z ogumieniem we właściwy sposób, dzięki czemu będzie nam ono dłużej służyć.

Dziękujemy firmie Harp z Krakowa za pomoc przy realizacji tekstu

Dedykowane produkty dla branży motoryzacyjnej

PROJEKT i DOSTAWA **W CENIE** PRODUKTU



Zadzwoń **609 370 869**, lub napisz na magicznydruk@magicznydruk.pl co potrzebujesz

komunikacja.Trynid.pl

Nielimitowana i profesjonalna pomoc prawna, przekazywana w formie telefonicznej lub mailowej, w sprawach związanych z wykroczeniami lub przestępstwami komunikacyjnymi (kolizje drogowe, mandaty, zbycie i zakup pojazdu), dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych jak i praw wynikających z umowy ubezpieczenia „komunikacyjnego".

już za 40 PLN rocznie

TWÓJ PRAWNIK OD RĘKI

Dodatkowo polecamy usługi prawne w zakresie:

Życia prywatnego i rodzinnego w tym m.in.:
- prawo: rodzinne, lokalowe i nieruchomości, pracy, spadkowe, ubezpieczeniowe, darowizn, karne i wykroczeń.
- zabezpieczenie społeczne (emerytury, renty, dodatki do emerytur i rent, świadczenia przedemerytalne, bezrobocie, pomoc społeczna, dodatki mieszkaniowe, itp.)
- postępowanie cywilne

już od 50 PLN za rok

Związanym z prowadzeniem działalności gospodarczej w tym m.in.:
- prawo: podatkowe, pracy, spółek handlowych, zamówień publicznych lokalowe i nieruchomości, darowizn, karne i wykroczeń
- postępowanie cywilne
- zabezpieczenie społeczne

już od 85 PLN za rok

zeskanuj kod i dowiedz się więcej

prawnicy.Trynid.pl

Infolinia porad prawnych:

tel. 22 22 80 814

Regulamin oraz Ogólne Warunki Świadczenia Usług dostępne są na stronie www.prawnicy.trynid.pl .

Jesteś lekiem na całe zło

Niedawna bohaterka tekstu, Toyota Corolla TS w najmocniejszej wersji hybrydowej wzbudziła we mnie pewną trwogę. Producent za możliwość wyjechania, co prawda kompletnie wyposażonym egzemplarzem, życzy sobie sto pięćdziesiąt tysięcy złotych. Jest to komfortowy i dobry samochód, ale nie zieje osiągami supersamochodu, silnik nie jest wykonany ze złota, a fotele nie są pokryte skórą z intymnych miejsc zagrożonego gatunku wieloryba.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, Zdjęcia: Mazda

Dlatego jeszcze trudniej jest mi zaakceptować politykę cenową konkurenta, czyli Mazdy. Debiutujący niedawno nowy model 3 kosztuje w podstawowej wersji dziewięćdziesiąt pięć tysięcy złotych, czyli niewiele mniej niż... Mazda 6 albo Passat. Za tę cenę otrzymujemy relatywnie słaby silnik o mocy trochę ponad stu dwudziestu koni mechanicznych, a tymczasem za wyżej wymienioną kwotę dostaniecie nieźle wyposażonego i mocniejszego Golfa. Podobnie jest z Focusem czy Megane. Jednak zgodnie z zapowiedziami samego producenta Mazda ma teraz grać w klasie Premium. Na dodatek podobno ma duszę jednoczącą kierowcę z samochodem.

Z pewnością kładzie konkurentów na łopatki w kwestii wyglądu. Trójka jest nie tylko jednym z ładniejszych kompaktów, ale i samochodów dostępnych na rynku. Wygląda nawet lepiej niż tak często gloryfikowana za aparycję Alfa Romeo. Linię boczną definiują liczne przetłoczenia, wielka przednia atrapa chłodnicy złowrogo spoziera na mijanych współużytkowników drogi, przednie lampy mają agresywne spojrzenie, zaś tylne przypominają modele od Zagato.

Przód i tył zaprojektowano bez zbędnych ozdobników, cechuje je absolutny minimalizm, przez co można uznać je za czyste, użytkowe piękno. Jedyne zastrzeżenie mam do koloru fragmentu dachu z tyłu, a w zasadzie klapy, która jest czarna, podczas gdy reszta jest w ulubionym kolorze każdej Mazdy – Soul Crystal Red. Burzy to trochę jedność. Niby na co dzień tego nie zauważacie, ale wiecie, że tam jest i to doprowadza was do szału.

Niestety, o wnętrzu nie można się wyrażać wyłącznie w samym superlatywach, obiektywnie zalety równoważą się z wadami. Kierowca znajdzie coś dla siebie, doskonałą choć nieco za wysoką pozycję za kierownicą, która przywodzi na myśl tę z BMW M. Gorzej będzie z pasażerami, szczególnie z tyłu. Jest to o tyle dziwne, że samochody ciągle rosną, a „trójka" ma rozstaw osi większy niż Octavia, a miejsca jest tu mniej niż w niejednym samochodzie segmentu B. Dodatkowo uczucie klaustrofobii potęgują ciemne kolory oraz wysoka linia boczna, która zmniejsza powierzchnię bocznych szyb do wielkości paczki Tic Taca. Widoczność do tyłu także jest kiepska. Pasażerowie z tyłu wynudzą się i nie ochłodzą, ani nie ogrzeją, bowiem poskąpiono im

portu USB i nawiewów. Zatem siedzieć, nie gadać i jakoś się wcisnąć. Żeby było cieplej i weselej, to podśpiewywać i ocierać o siebie, co nie będzie trudne zważywszy na ciasnotę. Również bagażnik jest niewielki, mało funkcjonalny, a na dodatek ma wysoki próg załadunku.

Wnętrze niby jest nowoczesne, ma ekran, który niestety nie jest dotykowy, liczne systemy oraz udogodnienia, w tym cyfrowy prędkościomierz. Ten jednak nie pozwala na taką konfigurację jak w Toyocie i jest całe lata świetlne za grupą VAG. Jest niby nowocześnie, bowiem projekt i sam design nie powala i wydaje się nieco starodawny. Nie chcę siedzieć w laptopie, ale jak na samochód z końca drugiego dziesięciolecia XXI wieku wygląda zbyt konserwatywnie. Przynajmniej jest mistrzem pod względem ergonomii oraz jakości użytych materiałów, chociaż błyszczący plastik szybko się rysuje.

Nie ma diesla, przynajmniej w Polsce. Nie ma też turbosprężarek i małej pojemności. Pod maską znajdziecie silnik o słusznej ilości cm3, dwa litry, oraz właściwą liczbę cylindrów, czyli cztery. Szkoda tylko, że tak dobrze nie jest pod względem mocy i momentu obrotowego. Cierpią na tym wrażenia z jazdy oraz osiągi, z kiepskim jak sprzed dwudziestu lat automatem, który szarpie i nie potrafi się zdecydować jakie przełożenie dobrać, sprint do setki trwa prawie jedenaście sekund. To prawie o dwie sekundy więcej niż litrowy Golf z mniejszą mocą i skrzynią DSG. Podobnie jest z elastycznością silnika, do połowy skali obrotomierza jest spokojny jak tybetański mnich po melisie albo innych, zabronionych, roślinach liściastych.

> Pasażerowie z tyłu wynudzą się i nie ochłodzą, ani nie ogrzeją, bowiem poskąpiono im portu USB i nawiewów.

W przypadku wycofywanego już ze sprzedaży Golfa VII nie dostaniecie natomiast tzw. "miękkiej" hybrydy, która odzyskuje energię wytwarzającą się podczas hamowania, aby zasilać nią systemy pokładowe (we wchodzącym właśnie do sprzedaży Golfie VIII taki układ jest już dostępny). "Trójka" ma więc tutaj pewną przewagę nad rywalem z Wolfsburga. Co jednak ciekawe, zastosowano w niej instalację 24V, a nie 48V, jak to ma miejsce w typowych systemach mild hybrid, ale Mazda twierdzi, że taka instalacja jest w zupełności wystarczająca, mniej waży, a poza tym jest tańsza.

Cała ta technologia, w tym możliwość odłączania dwóch cylindrów w czasie jazdy, owocuje zużyciem paliwa poza miastem poniżej sześciu litrów, a w mieście w okolicach dziewięciu. Nie są to rekordy świata, ale świetne wyniki, szczególnie, że mówimy tu o wolnossącej jednostce o dużej pojemności jak na obecne standardy. Pomocny w obniżaniu spalania jest również system wyłączający silnik na postoju, ale wydaje się, że jego ponowne uruchomienie trwa wieczność. Lepiej odpuścić sobie oszczędność setnych części litra i zachować nerwy.

>>>>

>>>>

Mazda porzuciła układ wielowahaczowy na rzecz belki skrętnej. To prostsze i tańsze rozwiązanie, które przy okazji sprawia, że samochód nie prowadzi się tak dobrze. To zupełnie tak, jakby rozpalać ognisko, by podgrzać sobie jedzenie. Co prawda robimy to dla zabawy, ale nie na co dzień. Na dodatek zawieszenie jest głośne i mocno dobija przy pokonywaniu progów zwalniających. Nie sądzę, że winę za to ponoszą wyłącznie osiemnastocalowe felgi. Corolla z tymi o identycznej wielkości radzi sobie o wiele lepiej.

Być może to kwestia twardości ustawień amortyzatorów, które nie wszystkim przypadną do gustu. Za to spodobają się entuzjastom prowadzenia. Jak na zwykłego hatchbacka z belką skrętną, „trójka" prowadzi się dobrze, nawet bardzo dobrze. Układ kierowniczy jest precyzyjny chociaż działa nieco zbyt lekko, ale co miłe, stawia w miarę naturalny i przyjemny opór. Mimo elektrycznego wspomagania.

Przy dynamicznej jeździe mogłoby się robić naprawdę ciekawie, gdyby nie kilka rzeczy. Po pierwsze automatyczna skrzynia biegów, która ma chyba kryzys egzystencjalny połączony z depresją. Po drugie samochód wbrew ogólnym trendom przytył o prawie siedemdziesiąt kilogramów. Po trzecie na ciasnych zakrętach czuć mocną podsterowność. I o ile nadwozie obiecuje dynamiczną jazdę, a jędrne i lekko usportowione zawieszenie niemal w pełni jest spełnia, o tyle silnik i skrzynia biegów robią zupełnie co innego. Bowiem gdy zaczyna robić się naprawdę ciekawie, trafiacie na zakalec.

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

„Trójka" nie wydaje się również idealna na trasy. Jest ciasna, i chociaż układ napędowy już tak nie przeszkadza ani nie irytuje, to blisko prędkości autostradowych robi się zwyczajnie zbyt głośno. W mieście za to sprawdzi się jak każdy inny samochód.

Konkurencyjne kompakty kosztują średnio o dwadzieścia tysięcy mniej niż Mazda. Tyle tylko, że nie wyglądają tak dobrze jak topowe wersje, brakuje im dużych felg, atrakcyjnych lakierów, dodatków i tak dalej. Również za każdą naszą zachciankę jeśli chodzi o wyposażenie trzeba dopłacić, bowiem nawet najbardziej trywialne rzeczy okazują się płatnymi wiele dodatkami. W Maździe zrobili inaczej, odpuścili sobie bazowy model, wyposażając odpowiednio samochód oraz nadając mu atrakcyjny wygląd, ale to nie pozostało bez wpływu na cenę. Japoński producent woli walczyć wyposażeniem, a nie złotówkami. Kiedyś ten sam ruch wykonał Fiat z modelem Stilo, który jak się później okazało nie był hitem sprzedaży. U konkurentów wiele opcji wymaga dopłaty, kombinowania z pakietami i często wychodzi drożej, znacznie drożej. Nie sposób tego porównać jeden do jednego, ale nie jestem przekonany, czy droga Mazdy zaskarbi jej wysokie wyniki sprzedaży.

Na dodatek co do „trójki" mam mieszane uczucia. Po części winę za to ponoszą wszyscy, bowiem sto tysięcy za kompakt z nie najmocniejszym silnikiem i w nie najwyższej wersji wyposażenia to zbrodnia w biały dzień. Kilka lat temu za tę kwotę można było dostać gorącego hatchbacka. Co do samej „trójki", cóż jest strasznie nierówno. Niby miała być ostatnim bastionem motoryzacyjnego entuzjazmu, ale wydaje się odrobinę niedopracowana. Co prawda ma big block, który jest wystarczający do codziennej jazdy, zawieszenie wykracza poza jego możliwości, prowadzenie jest angażujące, ale to nieco za mało by podbić serca fanów motoryzacji.

Mocniejsza wersja zamontowanego pod maską „trójki" Skyactiv-G startuje od stu trzydziestu tysięcy, czyli więcej niż Renault i Skoda życzą sobie za swoje szybkie modele. Nawet najmocniejsza hybrydowa Corolla w topowej wersji wyposażenia jest tańsza, a jest lepsza pod każdym względem. No może poza niektórymi materiałami w środku.

Mazda 3 zgodnie z tytułem miała być lekiem na całe zło. Tymczasem wydaje się mieć więcej skutków ubocznych. To jakby brać Viagrę i przy okazji dostać plam na skórze oraz mieć brzydki zapach z ust jednocześnie. Trudno coś wyrwać nawet będąc gotowym do akcji.

I osobiście wolę sam dobierać opcje, szczególnie, że część systemów Mazdy jest przewrażliwiona, ingerując zbyt mocno na zagrożenie, które faktycznie nim nie jest. Co gorsza Mazda o tym wie, bowiem każda uwaga dziennikarzy motoryzacyjnych przedstawiciel firmy przyjmował z kiwnięciem głową oraz stwierdzeniem, że właśnie nad tym pracują. A więc ma trąd, halitozę i jest na dodatek niedopracowana.

OGŁOSZENIE WYDAWCY

ODBIERZ **DARMOWĄ REKLAMĘ** w 3 PROSTYCH KROKACH

Krok 1

Zrób zakupy w hurtowni motoryzacyjnej ADMAR (tel. 12 635 83 90-91, 661 502 502, 663 600 603, 661 306 301, 667 606 609, Kraków ul. Ojcowska 174b, www.admar.krakow.pl)

Krok 2

Zadzwoń na numer: 12 632 09 32 lub 609 370 869 i wybierz wariant reklamy.

Krok 3

Ciesz się w kolejnym miesiącu darmową reklamą swojej firmy.

Pamiętaj:
- wartość reklamy stanowi 10% Twojego miesięcznego obrotu w hurtowni motoryzacyjnej Admar i nie podlega zamianie na jakikolwiek inny ekwiwalent,
- wartość reklamy naliczana jest na podstawie obrotu z miesiąca poprzedniego - w marcu brany jest pod uwagę obrót z lutego, w kwietniu z marca, itd., a jej emisja nastąpi w najbliższym numerze miesięcznika motoryzacyjnego KATALOG dla kierowców,
- promocja odbywa się w cyklach miesięcznych i można z niej skorzystać w każdym kolejnym miesiącu,
- promocja obowiązuje do 30 kwietnia 2020 roku, a zgłoszenia przyjmowane są do 31 maja 2020 roku,
- z promocji wyłączone są firmy posiadające reklamę w KATALOGu dla kierowców w ciągu ostatnich sześciu miesięcy oraz niezwiązane z branżą motoryzacyjną,
- reklama może dotyczyć tylko firmy, która wykazała obrót w hurtowni motoryzacyjnej Admar, a redakcja KATALOGu dla kierowców może odmówić umieszczenia reklamy odbiegającej od tematyki gazety,
- w przypadku konieczności przygotowania reklamy przez redakcję KATALOGu dla kierowców, może zostać naliczona - uzgodniona wcześniej opłata - za jej przygotowanie,
- w celach podatkowych - bez względu na wykazany obrót i wielkość reklamy - zostanie Ci wystawiona faktura na kwotę 1 PLN netto za każdą emisję reklamy.

Pytania? Wątpliwości? Dzwoń: **12 632 09 32** lub **609 370 869**

10% MIESIĘCZNEGO OBROTU, TO WARTOŚĆ TWOJEJ REKLAMY

Partnerzy promocji:

ADMAR HURTOWNIA MOTORYZACYJNA

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY KATALOG dla kierowców

kdk.pl motoryzacja inaczej

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

Zwiększ tempo sprzedaży samochodów

- ilość promowanych pojazdów nie ma wpływu na miesięczne koszty,
- płynna zmiana promowanych pojazdów,
- klienci otrzymują bezpośredni kontakt do Ciebie,
- niski miesięczny koszt wynoszący 250 PLN netto.

zadzwoń: 12 632 09 32

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

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

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

Sklep z częściami i Serwis Aut Francuskich

ELTO Andrzej Zębala & 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 Service 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

CITROËN
PEUGEOT
RENAULT

AUTO - COM

Kraków, ul. Rybitwy 38a

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

CB KERCB

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

www.twojecbradio.pl

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

Castrol **Castrol** **Authorised Dealer**

DĘBICA Authorised Dealer

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

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

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

płatnik VAT

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

TEST I Volkswagen Grand California 2.0 TDI 177 KM DSG i Navitel T757 LTE

Rozwiązanie ograniczeń

Ja i moja rodzina od zawsze uwielbiamy nie tylko wakacyjne, ale i spontaniczne wyjazdy w nieznane kierunki. Jednak od czterech lat nasze rodzinne życie zmieniło się nie do poznania, a przyczyną tego było zachorowanie naszego syna.

Artur Ławnik

Dwie przewlekłe i nieuleczalne choroby, cukrzyca typu I oraz celiakia (zwana potocznie nietolerancją glutenu) spowodowały, że codzienna rzeczywistość wygląda zupełnie inaczej, niż wcześniej. Kiedyś wystarczyło spakować najpotrzebniejsze ubrania, wsiąść do auta, wpisać cel w nawigacji i ruszyć w drogę. Teraz każdego dnia musimy przygotować dla syna bezpieczny, odpowiednio zważony prowiant. Jest to bardzo czasochłonne i czasem męczące, jeśli wyjazd planujemy bardzo rano. Dodatkowo każda pomyłka może skończyć się bardzo źle, więc nie ma mowy o wykonywaniu tych czynności „na autopilocie". Niezależnie od pory dnia (lub nocy) trzeba być uważnym i skupionym. Niby w naszym kraju pojawiają się już restauracje czy hotele z menu bezglutenowym, ale nie dość, że jest ich tak mało, jak aut elektrycznych, to jeszcze tak naprawdę nigdy nie mamy 100% pewności, że kuchnia takiego lokalu spełnia normy przygotowania dań bezglutenowych. A my musimy mieć 100% pewności. Nawet 99% to dla nas stanowczo za mało.

Czyżby więc marzenia o podróżach trzeba było odłożyć do najgłębszej szuflady? Nic podobnego! Wszystko to kwestia dobrej organizacji, doświadczenia i oczywiście chęci, żeby mimo przeciwności pokazać dziecku, ile jest wspaniałych i wartych zobaczenia miejsc w naszym kraju! Można sobie też pomóc, wykorzystując na przykład idealny samochód na takie wyjazdy: Volkswagen Grand California, czyli dom na kołach.

Grand California to nic innego jak kamper-van, produkowany zresztą w fabryce Volkswagena we Wrześni obok Poznania. Jest on zbudowany na bazie Craftera i to widzimy od razu: olbrzymie, dwukolorowe nadwozie o prawie 6 metrach długości, ponad 2 metrach szerokości i aż 3 metrach wysokości. Dzięki takim wymiarom we wnętrzu zagospodarowano minimieszkanie dla czwórki osób. Najlepiej dwójki dorosłych i dwójki dzieci. Mają oni do dyspozycji ogromną ilość schowków, w których można pochować najpotrzebniejsze w podróży rzeczy. Łazienka z prysznicem i toaleta są wyposażone nie tylko w zimną, ale i ciepłą wodę. Dwie osoby wyśpią się na rozkładanym łóżku w tylnej części auta. Wymiary 190x160 cm to tylko odrobinę mniej niż oferują regularne podwójne łóżka w naszych domach. Drugie miejsce do spania, również dla dwóch osób, umiejscowiono nad szoferką. Wymiary nieco mniejsze, 190x140 cm, więc najwygodniej będzie dzieciom lub bardzo lubiącym się parom. W Volkswagenie znajdziemy również rozkładany stolik dla czterech osób, lodówkę wraz z

zamrażalnikiem oraz postojowe ogrzewanie gazowo-elektryczne firmy Truma. Jednak dla mnie jako rodzica dziecka na diecie bezglutenowej podstawowym i bardzo ważnym elementem wyposażenia jest aneks kuchenny z dwoma palnikami gazowymi, blatem i zlewem. Dzięki temu podróż staje się o wiele łatwiejsza i prostsza. Mogę przygotować każde danie i będzie ono bezpieczne, ciepłe i pełnowartościowe.

A jak się jeździ tak dużym domem na kołach? Zaskakująco dobrze, niemal jak samochodem osobowym, chociaż oczywiście trzeba pamiętać o wymiarach auta. Pod maską bardzo dobrze znany silnik wysokoprężny o pojemności dwóch litrów i mocy 177 KM. Napęd przekazywany jest na przednie koła za pomocą 8-biegowego automatu DSG. California, mimo swojej ociężałości (masa własna wynosi ponad 3 tony), bardzo ochoczo przyśpiesza i ma zapewnioną niezłą elastyczność dzięki wysokiemu momentowi obrotowemu wynoszącemu aż 410 Nm. Ze względu na wysokość auta prędkość maksymalna została ograniczona do 130 km/h. Ale to i tak za dużo. Najlepiej podróżuje się tym autem z prędkością 90 km/h. Wtedy w kabinie jest dość cicho i komfortowo, a i nie zaskoczą nas boczne podmuchy wiatru.

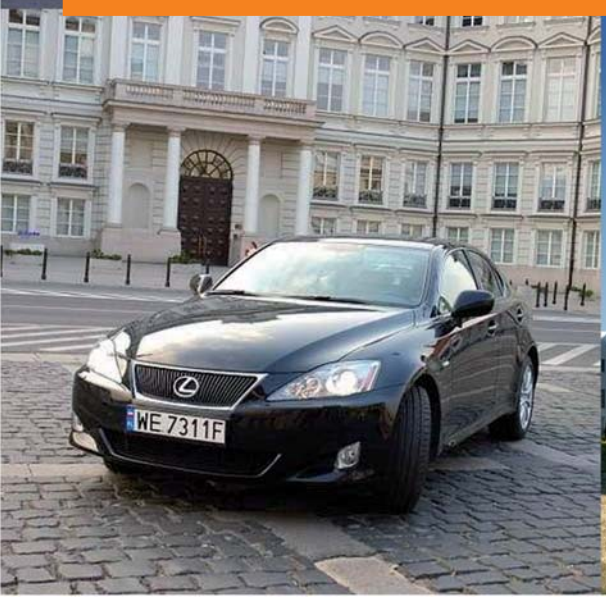
Testowany Volkswagen wyposażony był w standardowy zbiornik paliwa o pojemności 75 litrów. Pojemność tego zbiornika starczała realnie na około 650 kilometrów przy średnim zużyciu oleju napędowego na poziomie 11,5 litrów.

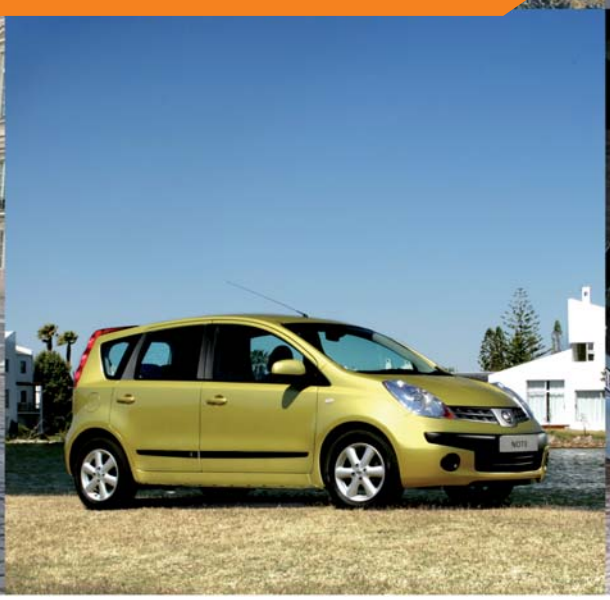
> Dwie osoby wyśpią się na rozkładanym łóżku w tylnej części auta. Wymiary 190x160 cm to tylko odrobinę mniej niż oferują regularne podwójne łóżka w naszych domach.

Volkswagen Grand California to bardzo uniwersalny i dający pełną swobodę samochód, który może służyć nie tylko na wakacyjne wyjazdy czteroosobowej rodziny, ale również być bardzo pomocnym podczas podróży po Polsce z osobami, które z różnych przyczyn nie mogą się stołować w restauracjach i barach. Dzięki temu kamper-vanowi po raz pierwszy od zachorowania syna mogliśmy bez napięcia i nerwów związanych z szukaniem lokali z menu bezglutenowym podróżować do naszego turystycznego celu.

A do celu w tej podróży bez najmniejszych problemów prowadziła nas nawigacja w tablecie T757 LTE firmy Navitel, która dzięki 7" ekranowi zapewniała bardzo dobrze widoczne informacje nawigacyjne na tak olbrzymiej szybie jaką mieliśmy w Grand Californii. Tablet był zamontowany w samochodzie za pomocą uchwytu, który dołączono w zestawie z urządzeniem. Dodatkowym atutem tej nawigacji były wgrane dokładne mapy offline całego naszego kraju jak i innych państw świata, a łączność LTE umożliwiała znajdowanie potrzebnych informacji w podróży.

Czy **13-sto letni** samochód, to już **oldsmobil**?





Samochód poruszający się po polskich drogach ma ponad trzynaście lat. Tak mówią statystyki Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów ACEA za 2018 rok. To szmat czasu, szczególnie w branży motoryzacyjnej, gdzie nowinki pojawiają się obecnie szybciej niż nowe książki Remigiusza Mroza. Czy na wyposażenie tych samochodów składa się kierownica, koła i silnik? Postanowiliśmy to sprawdzić i wrócić do testów publikowanych w 2006 roku, czyli 13 lat temu. Co wtedy przyprawiało o dreszczyk emocji, zaskakiwało, jak również denerwowało. Jakie wyposażenie i ceny miały modele. Będzie sentymentalnie, śmiesznie, a czasami zaskakująco.

Toyota Aygo

Aygo firmowane przez Toyotę, to jeden z kolińskich (Czechy) trojaczków. Peugeot 107 i Citroen C1 są technicznie identyczne. Różnica tkwi w inaczej stylizowanej przedniej partii nadwozia. Wszystkich braci łączy idea, która przyświecała konstruktorom podczas ich projektowania – musi być tanio. Jest kierownica (bardzo poręczna), dwa fotele, ławka dla dwojga w drugim rzędzie (Aygo jest czteroosobowe), szyby, ogrzewanie i… to w zasadzie tyle. Brakuje mu zamykanych schowków (poza jednym, zwanym przez Toyotę bagażnikiem).

Zaskakująco dynamiczny okazuje się mało poważny napęd Aygo. Pod maską pracuje trzycylindrowy silniczek o pojemności 998 centymetrów sześciennych, który produkuje 68 KM i 93 Nm momentu obrotowego. Oczywiście, żeby dynamika jazdy była zadowalająca trzeba mocno deptać prawy pedał. To wzmaga jeszcze bardziej poziom irytujących decybeli błąkających się po kabinie, jednak nawet ostro traktowane Aygo okaże się wstrzemięźliwe pod dystrybutorem. Wynik 5-6 litrów jest łatwo osiągalny.

Suzuki Swift 1.5 GS

Ponad stukonny napęd w samochodzie, którego masa nie przekracza 1000 kg zapowiada spore emocje. „Swifciak" kapitalnie sprawdza się w ruchu miejskim. Bardzo kompaktowe wymiary, dobra zwrotność i sprinterskie zacięcie dają dużo frajdy z

Kierujący Lexusem LS460 będzie miał do dyspozycji między innymi automatyczną klimatyzację wyposażoną w czujniki mierzące... temperaturę ciała pasażerów.

Zdjęcia: serwisy prasowe marek oraz autorzy testów

jazdy. Pierwszą setkę maluch Suzuki zamyka po 10 sekundach. Praca przekładni wreszcie zasługuje na słowa pochwały. Świetny wzorzec dla konkurencji. Bez niepotrzebnych luzów, poszukiwań, pewnie i jędrnie – tak właśnie powinna pracować skrzynia biegów. Niestety na podobne pochwały nie zasługuje układ kierowniczy. Ma – coraz modniejsze ostatnio – elektryczne wspomaganie, które nie dość, że za silne, działa z minimalnym opóźnieniem i izoluje kierowcę od informacji płynących z kół.

Fakt, że mamy do czynienia z wersją GS oznacza pełen „wypas" na pokładzie. Klimatyzacja, elektryka, ABS, wspomaganie, komputer, sześć poduszek itd. Nieźle jak na malucha. Tyle, że tak wyposażony samochodzik przekracza swoją ceną granicę przyzwoitości. Prawie 50 tys. za 370 – centymetrowe toczydełko, nawet tak stylowe, to lekka przesada.

Nissan Note 1.5 dCi

Carlos Ghosn dzierżący berło władzy w Nissanie wyjątkowo nie lubi utopionych dolarów i chyba wszyscy w firmie drżą na samą myśl o tym, że szef mógłby dowiedzieć się o porażce. Wzięli więc nieszczęsnego Modusa i wyciągnęli z podwozia, co tylko się dało.

W kabinie jest sporo schowków i półek. Część dostępna w standardzie, za inne trzeba płacić ekstra. Na przykład składane stoliczki w oparciach foteli, to dodatkowy wydatek.

Pod krótką maską testowego Nota pracował nowoczesny common rail diesel pochodzący oczywiście z Renault. Półtoralitrowy agregat dostępny jest w dwu specyfikacjach: 68 i 86 KM. Do nas trafił w tej mocniejszej wersji. Oto niewielki ciałem diesel, który jeździ lepiej niż silnik benzynowy podobnej pojemności. Cichy, kulturalny, „miękko" i liniowo oddający moc.

Osiągi są zadowalające. 200 niutonometrów (max. przy 1900 obrotach) pozwala rozpędzić Note'a do pierwszych 100 km/h w 13 sekund. Prędkość maksymalna raczej nie skłania do zajmowania lewego pasa na niemieckiej autostradzie, ale u nas wystarczy - 168 km/h. Do tego spalanie... Note nie chciał spalić więcej niż 7,5 litra i to po mieście. Na trasie bez problemu i wyrzeczeń można zejść do 6 litrów. Super.

Fiat Grande Punto

Grande Punto to samochód, który miał rozpocząć nową erę w dziejach Fiata i projektując ten kluczowy model Turyńczycy chcieli stworzyć auto, które podbije serca klientów wyglądem i nie będzie miało słabych stron w dziedzinie bezpieczeństwa. Trzeba przyznać, że im się to w dużej mierze udało – elegancka linia nadwozia przyciąga spojrzenia, zwłaszcza z przodu, którego stylistyka przypomina ekskluzywne Maserati.

Bagażnik nie jest zbyt duży – 275 l. Otwiera się z pilota albo przyciskiem z kabiny. Możliwości przewozowe auta zwiększa dzielona asymetrycznie tylna kanapa, po złożeniu której uzyskujemy pojemność do 1030 l.

Z przodu zamontowano dobre i wygodne fotele, które sprawdziły się w czasie jednodniowego maratonu z Helu przez Poznań do Wrocławia. Co ważne, zwłaszcza dla wysokich, kierownica seryjnie regulowana jest w dwóch osiach, a fotel na wysokość, co umożliwia zajęcie wygodnej i bezpiecznej pozycji. Z myślą o kobietach Fiat stworzył tryb (silnego) wspomagania kierownicy zwany City, który ma pomagać przy manewrach na parkingu, a przy większych prędkościach wyłączać się automatycznie.

Wysokoprężny silnik 1.3 JTD o mocy 90 KM stanowi mocną stronę testowanego Grande Punto. Wprawdzie największą moc osiąga dopiero przy 4 tys. obr./min, ale już przy 1750 obr./min oferuje maksymalny moment obrotowy o wartości 200 Nm. Pozwala to na osiągnięcie 175 km/h i rozpędzanie się do „setki" w ciągu 11,9 s. W czasie jazd z maksymalnymi prędkościami dopuszczalnymi przez przepisy, z tego ponad 30% w dużych aglomeracjach, średnie zużycie paliwa, przy włączonej klimatyzacji i temperaturach zewnętrznych ok. 25 stopni C, wynosiło 5,2 l ON/100 km.

Najtańsze 5-drzwiowe Grande Punto Energy z silnikiem 1.3 JTD 90 KM kosztuje 54,2 tys. zł. Standardowe wyposażenie obejmuje m.in. centralny zamek z pilotem w kluczyku, regulację wysokości fotela kierowcy, ABS z EBS, przednie dwustopniowe poduszki gazowe, wspomaganie kierownicy, elektrycznie regulowane szyby przednie i lusterka, komputer pokładowy, kierownicę regulowaną w 2 osiach i „przystosowanie" do montażu radio-odbiornika. Z dwustrefową klimatyzacją automatyczną, czujnikiem deszczu, otwieranym elektrycznie szklanym dachem Sky Dome i gniazdem

>>>>

>>>> 12v w bagażniku Grande Punto kosztowałoby nawet 72,4 tys. zł.

Lexus IS 220d

Wnętrze Lexusa IS 220d wykończone jest bardzo szykownie oraz starannie. Dla kierowców o wzroście powyżej 180 cm nawet przy całkowitym obniżeniu siedziska fotela może czasem brakować miejsca nad głową. Dużo więcej jest go na wygodnych fotelach tylnych, lecz tam znów brakuje miejsca na stopy, które po prostu nie mieszczą się pod rozbudowanymi fotelami przednimi.

Fiat Grande Punto

Nie zasmuci was na pewno wyposażenie samochodu i to już nawet w najtańszej wersji. Jest m.in. dwustrefowa, automatyczna klimatyzacja, alufelgi, tempomat czy system audio z 13 głośnikami i zmieniarką CD. Nie brakuje też urządzeń chroniących kierowcę i pasażerów. Topowa wersja z którą mieliśmy do czynienia wyposażona była dodatkowo m.in. w skórzaną tapicerkę z drewnianymi wstawkami oraz pełną, elektryczną regulację kierownicy i foteli z pamięcią ustawień obejmującą także lusterka. Fotele przednie poza ogrzewaniem posiadają również zamontowaną klimatyzację. Dotykowy wyświetlacz służy też do kompleksowego sterowania różnymi urządzeniami – klimatyzacją, radiem, nawigacją oraz innymi systemami pojazdu, a na postoju posłuży również jako ekran systemu DVD.

IS 220d to pierwszy diesel w historii Lexusa. Do jego napędu wykorzystano znaną z Toyoty jednostkę wysokoprężną o pojemności 2.2 litra i mocy 177 KM. Podstawową wersję 220d Classic nabyć można już za nieco ponad 130 tys. zł. Bogatszy model Elegance wymaga dopłaty około 15 tys. zł, a za najdroższą wersję Prestige przyjdzie zapłacić ponad 180 tys. zł.

Podczas jazdy na wprost po koleinach auto wyraźnie myszkuje, zaś szybka zmiana pasa i wyjście lub powrót w koleiny wymaga naprawdę mocnego trzymania kierownicy i odpowiedniego kontrowania. To w zasadzie jedyny, można by rzec „polski" mankament zawieszenia Lexusa. Silnik i skrzynia Lexusa IS 220d pomimo pokaźnych parametrów nie są stworzone do szybkich sprintów czy bardzo dynamicznej jazdy. Zestawiony z tylnym napędem samochód nie będzie również stanowił zagrożenia dla mniej wprawnych kierowców (choć o to i tak zadbałaby wszechobecna elektronika, której w Lexusie nie brakuje). Napęd ten wydaje się być idealnym rozwiązaniem do spokojnego i płynnego sunięcia autostradami.

Saab 9-3 Convertible

Kabriolet może napędzać jeden z czterech silników benzynowych o mocach 150, 175 lub 210 KM. Prawdziwym asem w tym gronie jest 2.8-litrowa jednostka V6 Turbo o mocy 250 KM montowana w usportowionej wersji Aero. Saab z tym silnikiem sprzedawany jest również z obniżonym, twardszym, sportowym zawieszeniem. Silnikową gamę uzupełnia diesel 1.9 TiD o mocy 150 KM.

Nad spokojną i komfortową jazdą szwedzkim kabrioletem czuwają między innymi: system ComSense zapobiegający rozpraszaniu kierowcy w czasie prowadzenia samochodu, układ CBC wspomagający hamowanie awaryjne na zakrętach, aktywne zagłówki SAHR2 ograniczające ryzyko obrażeń kręgosłupa przy zderzeniu oraz system DynaCage, który zabezpiecza przed skutkami dachowania za pomocą wysuwanych belek tylnych oraz wzmocnionych słupków przednich i progów drzwiowych. 9-3 Convertible oferuje również inteligentną klimatyzację efektywną nawet przy opuszczonym dachu oraz bezprzewodową sieć komunikacji Bluetooth.

Saab 9-3 Convertible

Porsche Cayman

Pod maską Caymana pracuje silnik wyposażony w system Vario Cam Plus, który bezstopniowo przestawia wałki rozrządu zaworów ssących oraz zmienia skok zaworów. Rozwiązanie to stosowano dotychczas jedynie w modelu 911. Jednostka napędzająca nowe Porsche to sześciocylindrowy bokser, którego pojemność, w porównaniu do silnika montowanego w Boxsterze wzrosła z 3.2 do 3.4 litra. Zwiększyła się również jego moc – z 280 do 295 KM, a także moment obrotowy – z 320 do 340 Nm.

Na osiągnięcie prędkości 100 kilometrów na godzinę potrzebuje zaledwie 5,4 sekundy. Jego prędkość maksymalna wynosi natomiast 275 km/h.

Każdy z klientów może dowolnie dostosować wnętrze modelu do własnych potrzeb i upodobań. Kabinę można więc wykończyć skórą, drewnem, aluminium oraz włóknem węglowym. Nabywcy Caymana mogą również zamówić też bardziej komfortowe siedzenia z szerokim zakresem

elektrycznej regulacji.

W Niemczech Cayman kosztuje prawie 60 tysięcy euro.

Peugeot 407 2.0 ST Sport HDi

Wnętrze 407 nie grzeszy nadmiarem przestrzeni, ale brak centymetrów odczuwają tylko ci, którzy zasiądą w drugim rzędzie. Przy mocno cofniętych przednich fotelach między ich oparciem, a siedziskiem tylnej kanapy jest kuriozalnie mało miejsca. Można włożyć kopertę, ale na pewno nie nogę.

Należy zganić firmę za ergonomię obsługi środkowej konsoli. Niby wszystko jest tam gdzie być powinno, jednak tak mikroskopijnych przycisków nie polubi żaden kierowca.

Czas sprintu do setki nie powala (10.8 s), jednak elastyczności francuskiemu HDi może pozazdrościć niejeden, dużo większy i mocniejszy silnik benzynowy (z dwóch litrów diesla Peugeot wycisnął 136 KM). Moment obrotowy ma wartość 320 niutonometrów, a porywach (funkcja overboost), przy mocnym depnięciu w prawy pedał - nawet do 340 niutonometrów.

Jaguar X-type 2.2 Diesel Sport

Jaguar X-type 2.2 Diesel Sport

Tylko cztery cylindry pod maską. Trudno. Tylko 2.2 litra pojemności. Trudno. Common rail diesel. Trudno. Fakt, że ten sam silnik napędza Fordy, Peugeoty i Citroeny nie ma żadnego znaczenia. Jest na tyle dobry, by być godnym Jaguara. Generuje 155 koni mechanicznych. Pozwala rozpędzić się do 220 km/h i zamknąć pierwszą setkę po niecałych 9. sekundach.

Very british – te dwa słowa najlepiej oddają klimat, którym X-type kusi, pasażerów. Niestety momentami trudno nie odnieść wrażenia déja vu. Ten kluczyk... Tak, tak na pewno gdzieś go już widziałem. Te przyciski, ten wyświetlacz od klimatyzacji. Tu Ford, tam Ford. Za sterem usiądziesz wygodnie. Fotel możesz posadzić nisko, a kierownicę przyciągnąć do siebie. Ergonomia - bez zarzutu. Dotykowy ekran na rozbudowanej konsoli środkowej nie wymaga dyplomu inżyniera. Jest przyjemnie intuicyjny i łatwy w obsłudze.

Honda Legend

Reprezentacyjna limuzyna Hondy jest tańsza i bogaciej wyposażona niż porównywalni („czteronapędowi") konkurenci spod znaku Audi, BMW, czy Mercedesa. Poza tym w niemieckich limuzynach za wszystkie bajery trzeba płacić ekstra, nawet za tempomat, skrętne oświetlenie, czy skórzaną tapicerkę. Tymczasem w Legendzie prawie wszystko czego się zapragnie jest w standardzie: systemy bezpieczeństwa od ABS po ESP (VSA), 6 poduszek gazowych, biksenony, skrętne reflektory, kamera cofania, skórzana tapicerka, ogrzewanie i chłodzenie foteli, szyberdach, pełna elektryka, nawigacja (bez mapy Polski, więc w kraju bezużyteczna), adaptacyjny tempomat ACC dostosowujący prędkość jazdy do innych pojazdów itd. Brakuje tylko jednego – czujników ciśnienia w ogumieniu.

Wnętrze niespełna 5-metrowej limuzyny kryje w sobie wiele niespodzianek związanych z wykorzystaniem nowych technologii. Pierwsza z nich to specjalny system wyciszania wnętrza – Active Noise Cancelation. Analizuje on hałas we wnętrzu rejestrowany za pomocą mikrofonów w suficie i kompensuje go dźwiękiem w przeciwnej fazie z głośników. Dzięki temu, w kabinie słychać silnik dopiero po konkretnym naciśnięciu pedału przyspieszenia.

3.5-litrowy silnik V6 pasuje do Legenda w sam raz. Nie jest bynajmniej za mocny, mimo 295 KM mocy (przy 6,2 tys. obr./min.) i 351 Nm (przy 5 tys. obr./min) momentu obrotowego. Rozpędzanie od 0 do 100 km/h zajmuje Legendowi 7,3 sekundy, czyli dość długo jak na auto z niespełna 300 KM pod maską. Auto prowadzi

Honda Legend

się grzecznie, nawet przy brutalnym dodawaniu „gazu", dzięki wyjątkowemu napędowi SH-AWD. Chodzi tu o specjalne 4×4, nie tylko dzielące przekazywaną moc między oś przednią i tylną (w proporcjach od 30:70 do 70:30), ale, co najciekawsze, indywidualnie dobierające napęd na koła tylne. W zakręcie większa moc przekazywana jest na zewnętrzne koło niż na wewnętrzne, co w znaczący sposób poprawia właściwości jezdne, zwłaszcza przy dynamicznym pokonywaniu zakrętów.

Przy umiarkowanej jeździe, jak na 300-konny silnik, Legend spalał średnio ok. 14-15 l Pb95/100 km. W czasie testowania możliwości napędu, tzn. przy bardzo dynamicznej jeździe z częstym wciskaniem pedału przyspieszenia niemal do podłogi spalanie przekroczyło 20 l/100 km. Nie wiemy ile było to dokładnie, ponieważ komputer nie podaje wartości średniej powyżej granicy 20 l.

Lexus LS460

LS460 jest długi dokładnie na 5 metrów i 29 milimetrów, szeroki na metr i 87,5 centymetra, a wysoki – na metr i 476 milimetrów. Po raz pierwszy w historii marki, w ofercie Lexusa pojawiła się również przedłużona (do 5,151 metra; rozstaw osi powiększony o 122 milimetry) wersja tego modelu oznaczona, rzecz jasna, symbolem „L".

Lexus LS460

Pod maskę LS460 trafił ośmiocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 4.6 litra i mocy 380 KM. Maksymalny moment obrotowy wynosi 500 Nm. Do „setki" nowy Lexus rozpędza się w 5,5 sekundy.

Model ten będzie posiadał elektrycznie regulowaną twardość zawieszenia oraz nową generację układu VDIM (Vehicle Dynamics Integrated Management), który gromadzi dane pochodzące z czujników rozmieszczonych w różnych ważnych miejscach pojazdu. Zbierane informacje dotyczą obrotów kół, ciśnienia na hamulcach i ruchu całego nadwozia. Na podstawie tych informacji, układ VDIM uruchamia odpowiednie systemy bezpieczeństwa, między innymi: ABS, EBD, EBA, VSC, ESP, czy EPS. Dzięki temu, udaje się osiągnąć optymalną współpracę tych układów, co jest znacznie skuteczniejsze od sytuacji, w której każdy z nich działa osobno.

Kierujący komfortowym Lexusem będzie miał do dyspozycji między innymi: podgrzewaną kierownicę, skórzaną tapicerkę w czterech różnych odcieniach, trzy rodzaje drewna oraz automatyczną klimatyzację wyposażoną w czujniki mierzące... temperaturę ciała pasażerów. Jakby luksusów było mało, japońska marka oferuje również (w wersji „L") elektronicznie regulowane tylne fotele z opuszczanym oparciem, funkcją masażu (!) i dodatkową podpórką na nogi oraz konsolę obsługującą elektroniczne gadżety. Na suficie LS460 zamontowano dziewięciocalowy monitor LCD. O jakość muzyki granej w aucie zadba sprzęt audiofilskiej firmy Mark Levison, z którego dźwięk płynąć będzie przez 19 (!) głośników. Kierowca nie będzie musiał również martwić się o niedomknięte drzwi, czy bagażnik. Samochód domknie je sam.

W nowym Citroenie kierowca będzie miał również do dyspozycji system ostrzegający przed opuszczeniem pasa ruchu. Jeśli nie będzie towarzyszyć temu sygnalizacja kierunkowskazem, w fotelu kierowcy uruchomią się... wibracje. Rozwiązanie to ma zapobiegać przypadkom zaśnięcia podczas jazdy. Kolejną innowacją jest system Head-up Display, który najważniejsze informacje dla kierowcy (takie jak prędkość, czy dane nawigacyjne) wyświetla na wysokości jego oczu, na przedniej szybie. Prowadzący „C-szóstkę" nie musi odrywać wzroku od drogi, dzięki czemu mniej męczy się wzrok i może zachować pełną koncentrację podczas jazdy. Podobne technologie stosowane są w samolotach myśliwskich i śmigłowcach szturmowych. Natomiast dzięki bluetooth, kierowca i pasażerowie C6 będą mogli korzystać z telefonu komórkowego bez wyjmowania go z kieszeni. Rozmowa odbywać się będzie bowiem przez samochodowe głośniki.

Miejsca dla kierowcy i pasażerów jest bardzo dużo, zaś elektrycznie przesuwane fotele tylne pozwalają na odpoczynek w czasie podróży. Wygodę jazdy poprawia również klimatyzacja z oddzielną regulacją dla kierowcy i pasażera oraz przedniej i tylnej części kabiny.

Citroen C6

Citroen C6

Na przekór obowiązującym standardom, luksusowy Citroen pozostał hatchbackiem, co w tej klasie samochodów uchodzi za przejaw stylistycznego ekscentryzmu. „C-szóstka" ma niewiele ponad 4,9 metra długości, 1,86 metra szerokości i 1,464 metra wysokości.

W żadnym innym europejskim aucie nie zastosowano dotychczas tzw. aktywnej maski silnika. Za pomocą specjalnego mechanizmu pirotechnicznego, urządzenie podnosi maskę na zawiasach w przypadku zderzenia z pieszym i amortyzuje siłę uderzenia. W niecałe pół sekundy unosi się ona o 6,5 cm do góry. W podstawowej wersji C6 oferuje również komplet dziewięciu poduszek powietrznych, w tym poduszkę chroniącą kolana. Przednie fotele wyposażone zostały w aktywne zagłówki, które w momencie uderzenia z tyłu przesuwają się w kierunku karku, zabezpieczając przed nadciągnięciem kręgów szyjnych.

Kupując ten samochód mamy do wyboru dwie opcje silnikowe – 3-litrową jednostkę benzynową o mocy 215 KM oraz 2.7-litrowego, 208-konnego diesla, który wcześniej z powodzeniem stosowano w Jaguarze S-Type i Peugeocie 607. Współpracuje z nimi automatyczna, sześciostopniowa skrzynia biegów. Luksus według Citroena wyceniany jest na co najmniej 190 tysięcy złotych. Tyle kosztuje podstawowa wersja C6 z silnikiem benzynowym. Diesel jest droższy o 13 tys. zł. Za auto z pełnym wyposażeniem trzeba zapłacić odpowiednio 236 (benzyniak) lub 249 tys. zł (diesel).

BMW X3 2.0 d

Ile kosztuje 10 cm długości samochodu? A 2,5 cm rozstawu osi? Odpowiedź na te trudne zdawałoby się pytania jest prosta. Choćby w BMW. Dodatkowe centymetry kosztują u Bawarczyków ok. 30 tys. złotych. O tyle mniej więcej droższe jest większe X5 od ciut mniejszego X3 z takim samym silnikiem.

W X-trójce możesz przyjąć za kierownicą jedną z dwóch dowolnie wybranych pozycji: gibbon lub pigmej. W tej pierwszej, żeby dosięgnąć steru musisz postarać się o przedłużenie rąk. Cofasz fotel tak, żeby w miarę wygodnie wyciągnąć nogi i maksymalnie przygarniasz do siebie regulowaną w dwóch płaszczyznach kierownicę. I tak jednak, kiedy już dotkniesz plecami oparcia, najprawdopodobniej jej nie sięgniesz. No chyba, że w twoim przypadku ewolucja zagapiła się i zostawiła ci ręce do kolan. W drugim wariancie przysuwasz fotel do deski rozdzielczej i prawidłowo układasz dłonie na wieńcu tak, by staw łokciowy pozostał lekko zgięty. W tym momencie zastanawiasz się już co zrobić z podkurczonymi nogami, które są teraz zdecydowanie za długie.

Sprawa wygląda przyzwoicie na papierze. 150 KM i 330 niutonometrów dają radę pierwszej setce już po 10,2 sekundy. Jednak dane techniczne sobie, a życie i wrażenie zza kierownicy sobie. Nic, żadnego wigoru, błysku w oku, radości z jazdy, żadne emocje nie towarzyszą prowadzeniu X3 2.0 d. Samochód jest jałowy jak Pustynia Błędowska. Na ruchy pedału gazu reaguje dość ospale. Zanim turbo wkroczy do akcji dzieje się niewiele. W takim zestawieniu nie cieszy nawet absolutnie doskonały układ kierowniczy. Jest czuły, precyzyjny, pozwala wpisywać się w kolejne łuki z wzorową precyzją, obcą większości samochodów tego typu. Kontakt z lewarkiem sześciobiegowej skrzyni biegów, to także czysta przyjemność.

Audi Q7 3.0 TDI

Trzylitrowa, sześciocylindrowa jednostka TDI mruczy pod maską Q7 jak niedźwiedź tuż przed atakiem. Nawet budzi respekt, ale wystarczy dodać gazu, by mogące pojawić się wątpliwości dotyczące spalanego paliwa uleciały w siną dal. Respekt i tak jest jednak wskazany, bo produkujący 233 KM i aż 500 niutonometrów agregat do słabeuszy na pewno nie należy. Ale wielkich wrażeń też nie zapewnia. Kolos z Ingolstadt mierzy ponad 5 metrów długości i waży grubo ponad 2 tony, więc silnik musi mocno tyrać, by całe to cielsko wprawić w ruch. Efekt nie poraża. 9 sekund trwa sprint do pierwszej setki. Rozpędzanie kończy się przy 210 km/h.

Ogromne nadwozie zapewnia pasażerom iście królewskie warunki podróżowania. Mamy płaski i szeroki tunel środkowy, na którym zgrupowano część przycisków sterujących. W tym ten najważniejszy obsługujący system MMI, czyli odpowiednik kretyńskiego i-Drive'a z BMW. Na szczęście inteligencja MMI znacząco przewyższa wynalazek Bawarczyków i po kilku próbach można dojść do wprawy obsługiwania go prawie bez zerkania na – bardzo ładny skądinąd – ekran pokładowego komputera.

Sprężysta charakterystyka podwozia Q7 sprawia, że prowadzi się on tak, jakby zgubił gdzieś swoją masę i gabaryty. Czy w zakrętach, czy na autostradowych prostych mastodont z Ingolstadt sunie niewzruszony niczym sportowa wersja najnowszego czołgu Bundeswery. W normalnym położeniu lewarka, skrzynia Audi ospale reaguje na polecania wydawane prawą stopą. Kickdown trwa nieprzyzwoicie długo. Po przegrupowaniu w pozycję „sport" sytuacja się poprawia, ale wtedy biegi zmieniane są przy dość wysokich jak na diesla obrotach, co przypomina w mało subtelny sposób o TDI pod maską. No i oszczędności pod dystrybutorem stają się dyskusyjne. 12-14 litrów, to może stosunkowo niewiele, ale też i niemało.

Mercedes R 500 L

Na rynku dostępne są dwie wersje nadwozia. Standardowa, mierząca długość 4922 mm oraz ,,long" oznaczona literą ,,L" o długości 5152 mm. Różnica 23 centymetrów jest widoczna głównie w tylnej części auta.

Wnętrze samochodu to przede wszystkim przestrzeń. W komfortowych warunkach podróżować może maksymalnie sześć osób w konfiguracji foteli 2 + 2 + 2. Zrezygnowano z zespolonej tylnej kanapy. Na samym tyle, ku mojemu zaskoczeniu, siedzi się wygodnie.

Skrzynia biegów umieszczona jest po prawej stronie kierownicy. Po lewej umieszczono trzy dźwignie do obsługi wycieraczek i migaczy, tempomatu oraz elektrycznej regulacji kolumny kierownicy. Było to trochę niewygodne i wymagało małego przyzwyczajenia. Zdarzyło się mi, że zamiast wrzucić kierunek, to albo włączyłem tempomat albo przesunąłem kierownicę w dół. Mało przemyślane rozwiązanie.

Silnik w jaki obdarzony był testowany Mercedes to jednostka o pojemności 5.0 l V8 i mocy 306 KM,

Mercedes R 500 L

współpracująca z nowym, siedmiobiegowym automatem 7G-tronic. Średnie spalanie, jakie osiągnęliśmy podczas całego testu wyniosło 13,7 litra na 100 km. Przy spokojniej jeździe z prędkością 70 km/h silnik spalał niecałe 10 l na 100 km. Gdy zaczniemy bawić się w rajdowców możemy spodziewać się, że spalanie benzyny skoczy nawet do 20 litrów.

Cena najtańszej wersji z silnikiem 3,5 l to 249 000 zł. Egzemplarz, którym miałem przyjemność jeździć kosztował ponad 400 000 zł.

Nie będziemy silić się na górnolotne podsumowanie. Jedno jednak jest pewne: obecnie samochody mają w sobie zdecydowanie więcej elektroniki, niż mechaniki, a część rozwiązań traktowanych przez niektórych kierowców jako nowatorskie były już obecne w czasach zamierzchłych. Tak, dla niektórych dekada, to prawie jak cały wiek, szczególnie dla rodziców obecnych 13 latków.

Kiedyś **niedoceniany**, dzisiaj wart zainteresowania

Infiniti to prestiżowa japońska marka założona pod koniec lat 80. XX wieku przez Nissana w celu podbicia rynku północnoamerykańskiego. Jeden z pierwszych oferowanych przez nią modeli nosił oznaczenie M30 i był dużym, eleganckim coupé którego charakter najlepiej oddaje stosowane w USA określenie *personal luxury car*. Samochód nie cieszył się jednak zbytnią popularnością, przez co jego produkcja została dość szybko zakończona, a bezpośredni następca się nie pojawił.

Tekst: **Mariusz Barański**, Zdjęcia: Infiniti

Luksus w świecie motoryzacji przybiera różne formy. Najczęściej kojarzy się on z klasyczną, trójbryłową limuzyną o słusznych rozmiarach, zapewniającą doskonałą wygodę zarówno w przedniej, jak i tylnej części kabiny. Czasami zdarza się nawet tak, że priorytetem jest komfort pasażerów zajmujących miejsca w drugim rzędzie, co stanowi domenę ekskluzywnych sedanów ze zwiększonym rozstawem osi. Nie każdy jednak chce być wożony. Są przecież majętni ludzie, którzy wolą prowadzić sami. Poza tym, jeżeli podróżują najczęściej w pojedynkę lub maksymalnie z jednym pasażerem, to wygoda na tylnej kanapie ma dla nich niewielkie znaczenie. Potrzebują samochodu nastawionego na zapewnienie maksymalnego komfortu kierowcy i osobie siedzącej obok, a przy tym już na pierwszy rzut podkreślającego status właściciela. Z takiej roli od lat doskonale wywiązują się duże, luksusowe coupé, szczególnie marek premium. Jednym z najmniej znanych tego typu aut jest bez wątpienia Infiniti M30. W naszej części świata zawsze był to całkowicie egzotyczny model i nawet obserwowany w ostatnich latach wzrost zainteresowania youngtimerami nie jest w stanie tego zmienić. W sumie trudno się dziwić, ponieważ samochód oficjalnie sprzedawano tylko w Stanach Zjednoczonych, w dodatku przez dość krótki okres czasu i z raczej mizernym efektem. Dlatego dzisiaj mało kto wie, że taki model w ogóle istniał. Warto go więc nieco przybliżyć.

Rynkowa kariera Infiniti M30 rozpoczęła się pod koniec 1989 roku. Samochód, podobnie jak luksusowa, ponad pięciometrowa limuzyna Q45, posiadał swojego „brata bliźniaka" wśród modeli Nissana. O ile jednak Q45 było odpowiednikiem debiutującego w tym samym czasie Nissana Presidenta typu HG50, o tyle M30 stanowiło bardziej luksusową wersję Nissana Leoparda typu F31 oferowanego od 1986 roku. W rezultacie dwa pierwsze modele w historii Infiniti miały w porównaniu ze sobą dość niespójną stylistyką. Q45 zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz prezentowało się zgodnie z najnowszymi trendami, dzięki czemu mogło ze spokojem czekać na nadejście ostatniej dekady XX wieku. Tymczasem M30 tkwiło jeszcze w latach 80., na co najlepszym dowodem jest kształt zastosowanej w nim deski rozdzielczej - zamiast obowiązujących już wtedy obłości mamy tutaj do czynienia ze wszechobecnymi kantami, czyli z czystej postaci anachronizmem. Zresztą, według opinii wielu ekspertów to właśnie tracący myszką design stanowił jedną z głównych przyczyn rynkowego niepowodzenia Infiniti M30. Nie pomogło nawet uzupełnienie oferty o wariant posiadający miękki, składany dach, czyli coś bardzo pożądanego w ciepłych stanach USA. Co ciekawe, kabriolety nie pochodziły bezpośrednio od Infiniti. Wszystkie M30, które opuściły japońską fabrykę miały zamknięte nadwozie typu coupé, natomiast konwersji na odmianę pozwalającą na jazdę pod gołym niebem

dokonywała kalifornijska firma American Sunroof Corporation. Wykonany z materiału dach obsługiwało się automatycznie za pomocą przycisku w kabinie - wszak inaczej być nie mogło. W kwestii wyposażenia Infiniti nie zamierzało bowiem iść na żadne kompromisy. Dlatego każde M30 posiadało takie udogodnienia, jak: ABS, poduszka powietrzna kierowcy, skórzana tapicerka, tempomat, elektrycznie regulowany fotel kierowcy, elektrycznie sterowane szyby, elektrycznie regulowane lusterka, elektryczne zamki w drzwiach i system antykradzieżowy z immobiliserem. Co oczywiste, na pokładzie znalazła się również klimatyzacja, z tym że w coupé była ona automatyczna, natomiast w kabriolecie - manualna. Obydwie odmiany różniły się także systemem nagłośnienia: w coupé montowano czterogłośnikowy zestaw renomowanej marki Bose z odtwarzaczem kasetowym i elektrycznie sterowaną anteną, z kolei kabriolet otrzymywał zwykłe audio o nazwie Active Sound. Warto dodać, że w ramach opcji dealerzy Infiniti oferowali odtwarzacz CD ze zmieniarką oraz telefon. Jak więc widać, wyposażenie samochodu powinno zaspokoić nawet wymagających klientów. Tego samego nie można jednak powiedzieć o możliwościach układu napędowego. Na tle rywali auto miało raczej przeciętne osiągi i nie zachęcało do dynamicznej jazdy. Co więcej, nie dało się z tym nic zrobić, ponieważ Infiniti nie pozostawiało żadnego wyboru ani w kwestii jednostki napędowej, ani przekładni. Pod maskę modelu M30 trafiała wyłącznie 3-litrowa, 164-konna „V-szóstka" współpracującą z 4-stopniową, automatyczną skrzynią biegów, która przenosiła moc na tylne koła. Silnik nie miał lekko, i to dosłownie, ponieważ masa gotowego do jazdy coupé wynosiła około 1500 kg. W rezultacie samochód rozpędzał się do „setki" w mniej więcej 10 sekund, a jego prędkość maksymalna nieco przekraczała 200 km/h. Jeszcze gorzej wyglądało to w przypadku kabrioletu, który z racji dodatkowych wzmocnień konstrukcyjnych mających za zadanie zniwelować niższą niż w coupé sztywność karoserii, ważył o ponad 120 kg więcej. W rezultacie, Infiniti M30, bez względu na odmianę nadwoziową, było autem pozbawionym ikry, co stało się kolejnym powodem do jego krytyki. Czy w pełni zasadnej? Cóż, jeżeli za punkt wyjścia weźmiemy głównych konkurentów M30, to jak najbardziej tak - im bowiem zdecydowanie lepiej udawało się łączyć styl, luksus i osiągi. Nieco inaczej będzie jednak wtedy, gdy głównym kryterium uczynimy docelowe miejsce sprzedaży. Pamiętajmy, że mówimy o samochodzie przeznaczonym na rynek USA, gdzie generalnie jeździ się wolnej i spokojniej niż w Europie. Dotyczy to także pojazdów typu *personal luxury car*, które nie służą Amerykanom do wyścigów od świateł do świateł czy ustanawiania rekordowych czasów przejazdu międzystanowych dróg. Ich przeznaczeniem jest leniwy cruising, a więc zrelaksowana jazda bez gwałtownych przyspieszeń i zapędzania wskazówki obrotomierza w okolice czerwonego pola. I właśnie to stanowiło domenę Infiniti M30. Priorytetem twórców auta było bowiem zapewnienie pasażerom maksymalnej wygody, a nie sportowych doznań. Doskonałym tego potwierdzeniem jest najciekawsze rozwiązanie techniczne zastosowane w M30. Chodzi tutaj o zaawansowane zawieszenie mające w zamyśle wygładzać wszelkie niedoskonałości dróg. W tym celu, pod przednim zderzakiem został umieszczony czujnik ultradźwiękowy, który skanował powierzchnię drogi przed samochodem, a następnie przekazywał informacje jednostce sterującej. Na tej podstawie dostosowywała ona stopień tłumienia amortyzatorów do nawierzchni znajdującej się aktualnie pod kołami. Aby zapewnić optymalną na dany moment amortyzację komputer wykorzystywał również dane pochodzące z układu hamulcowego i kierowniczego. Dodatkowo, prowadzący miał możliwość samodzielnego ustawiania twardości amortyzatorów za pomocą przycisku w kabinie. Teraz nikogo to już nie dziwi, ale w tamtych czasach stanowiło nie lada gratkę.

Obecnie Infiniti M30 jest już youngtimerem, natomiast wady, które mu niegdyś wytykano, czyli klasyczny, wywodzący się z lat 80. styl oraz spokojny charakter, stały się zaletami. Produkcję auta zakończono w 1992 roku, po wytworzeniu zaledwie kilkunastu tysięcy egzemplarzy. W rezultacie, dzisiaj jest ono rzadko spotykane nawet w USA, a w naszej części świata stanowi prawdziwy ewenement. Jeżeli więc ktoś rozważa zakup dużego, luksusowego, a przede wszystkim unikatowego coupé (lub kabrioletu) z przełomu dwóch ostatnich dekad XX wieku, to Infiniti M30 będzie bez wątpienia jedną z ciekawszych opcji.

PREMIERA: 12.02.2020

Marta Matyszczak
Wypocznij i zgiń

Wydawnictwo: Wydawnictwo Dolnośląskie

Pod wyciągiem narciarskim na szczawnickiej Palenicy zostaje znalezione ciało Mateusza Słowika. Czy lokalny biznesmen padł ofiarą bezwzględnej konkurencji? A może jego śmierć to skutek rodzinnych porachunków?

Właściciel wyciągu wynajmuje Szymona Solańskiego i zleca mu złapanie mordercy. Prywatny detektyw przyjeżdża do Szczawnicy z Różą Kwiatkowską i kundelkiem Guciem. W toku śledztwa okazuje się, że sprawa ma związek z tragedią, która wydarzyła się w dwudziestoleciu międzywojennym, gdy do tutejszych wód ściągały osobistości świata kultury. W wolnych chwilach Róża unika jazdy na nartach, a Solański przygotowuje dla niej niespodziankę...

KSIĄŻKA

Czytaj online na czaswolny.kdk.pl

PREMIERA: 15.01.2020

Heather Morris
Podróż Cilki

Wydawnictwo: Marginesy, Tłumaczenie: Kaja Gucio

Kontynuacja międzynarodowego bestsellera Tatuażysta z Auschwitz.

Historia młodziutkiej dziewczyny, którą Lale Sokołow, tatuażysta z Auschwitz, uważał za najdzielniejszą osobę, jaką kiedykolwiek poznał.

Uroda ją uratowała – i skazała na piekło. Cilka ma zaledwie szesnaście lat, kiedy trafia do Auschwitz. Tam szybko się uczy, że uroda daje siłę, a ta oznacza przetrwanie. Kiedy po trzech latach Armia Czerwona wyzwala obóz, dziewczyna nie odzyskuje wolności: zostaje oskarżona przez komunistyczne władze o kolaborację i skazana na piętnaście lat łagru w Workucie.

KSIĄŻKA

Tak zaczyna się długa i bolesna podróż Cilki. Na Syberii staje przed wyzwaniami zarówno nowymi, jak i boleśnie znanymi, w tym niechcianą uwagą strażników. Młoda kobieta, która podczas Zagłady straciła całą rodzinę, musi się zmierzyć nie tylko z trudnymi warunkami życia na nieludzkiej ziemi i pracą ponad siły, ale i ciążącym nad nią poczuciem winy.

W sowieckim łagrze spotyka ludzi dobrych i okrutnych, mądrych i zaślepionych, codziennie zmaga się ze śmiercią i terrorem. Ale odkrywa w sobie siłę, o którą się nigdy nie podejrzewała i widzi, że pomimo wszystkiego, co jej się przydarzyło, w jej sercu jest miejsce na miłość – miłość, która da jej siłę, by myśleć o przyszłości.

To opowieść o cierpieniu, ale także o niezwykłej odwadze i harcie ducha w obliczu niesprawiedliwości i okrucieństwa. Opowieść o sile, niezłomności, człowieczeństwie i – przede wszystkim – nadziei, nawet w najgłębszych ciemnościach.

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

Zeskanuj kod
i kup książkę

Przełożyła: Zbigniew A. Królicki

Robert A. Heinlein
Drzwi do lata

Dan Davis, inżynier i wynalazca, stworzył dzieło swojego życia, rewolucyjnego robota. Zamiast jednak osiągnąć gigantyczny sukces, Dan zostaje oszukany przez chciwego wspólnika i dwulicową narzeczoną, którzy podstępem odbierają mu firmę i prawa do wynalazków. Doprowadzają również do tego, że Dan pogrąża się w Długim Śnie, czyli hibernacji przeprowadzanej pod nadzorem towarzystw ubezpieczeniowych. Gdy budzi się trzydzieści lat później, odkrywa, że świat bardzo się zmienił. Przy błyskawicznych postępach nauki być może nawet uda mu się cofnąć w czasie i uratować sytuację, a ważną rolę odgrywa w tej historii jego kot...

Liczba stron: 264, **Wydawnictwo:** Rebis

Pewnej zimy tuż przed wojną sześciotygodniową mój kocur Petroniusz Arbiter i ja mieszkaliśmy na starej farmie w Connecticut. Wątpię, czy ona jeszcze istnieje, leżała bowiem na skraju strefy wybuchu bomby atomowej, która spadła w pobliżu Manhattanu, a te stare drewniane budynki palą się jak papier. Nawet jeśli wciąż stoi, trudno byłoby ją wynająć ze względu na opad radioaktywny, ale w owym czasie nam się podobała, Pete'owi i mnie. Czynsz był niski ze względu na brak kanalizacji, a dawną jadalnię wypełniało dobre północne światło, odpowiednie dla mojego stołu kreślarskiego.

Jedyną wadą było jedenaścioro drzwi prowadzących na dwór.

Dwanaścioro, jeżeli doliczyć drzwi Pete'a. Zawsze zabiegałem o to, by Pete miał własne drzwi — tym razem był to otwór odpowiadający rozstawowi jego wąsów, wycięty w desce dopasowanej do okna nieużywanej sypialni. Zbyt wielką część życia spędziłem na otwieraniu drzwi kotom — kiedyś obliczyłem, że od zarania cywilizacji stracono na to dziewięćset siedemdziesiąt osiem roboczostuleci. Mogę wam pokazać te obliczenia.

Pete zwykle używał własnego wejścia, jeśli nie udało mu się zmusić mnie do otworzenia drzwi dla ludzi, które wolał. Nigdy jednak nie skorzystał ze swoich drzwi, gdy na ziemi leżał śnieg.

Kiedy był małym kociakiem, puchatym i rozmiauczanym, wypracował prostą filozofię. Ja odpowiadałem za mieszkanie, jedzenie i pogodę, a on za pozostałe sprawy. Szczególnie często obwiniał mnie o kaprysy pogody. Zimy w Connecticut są dobre tylko na kartki świąteczne; tej zimy Pete regularnie stawał na progu swoich drzwiczek i odmawiał wyjścia z powodu tego nieprzyjemnego białego paskudztwa (bo przecież nie był głupi), po czym zmuszał mnie, żebym otworzył mu drzwi dla ludzi.

Uparcie uważał, że przynajmniej jedne z nich prowadzą do letniej pogody. Co oznaczało, że musiałem podejść z nim do każdych z jedenaściorga drzwi, otworzyć je, żeby się przekonał, że za nimi jest także zima, po czym ruszyć do następnych, a jego krytyczny stosunek do mojego zarządzania pogodą pogłębiał się po każdym kolejnym rozczarowaniu.

Potem zostawał w domu, aż parcie na pęcherz ostatecznie zmusiło go do wyjścia. Gdy wracał, ciche postukiwanie jego oblodzonych łapek o drewnianą podłogę brzmiało jak tupot maleńkich chodaków, patrzył na mnie gniewnie i nie chciał mruczeć, dopóki nie minął mu zły humor… a wtedy wybaczał mi do następnego razu.

Nigdy jednak nie przestał szukać Drzwi do Lata.

Trzeciego grudnia 1970 roku ja też ich szukałem.

Moje wysiłki były równie daremne jak próby Pete'a w styczniu w Connecticut. Tę odrobinę śniegu, która spadła w południowej Kalifornii, pozostawiono w górach dla narciarzy, nie w centrum Los Angeles — bo zapewne i tak nie zdołałaby się tam przedostać przez zasłonę smogu. Ale w moim sercu panowała zima.

Byłem w niezłej formie (pomijając potężnego kaca), jeszcze nie ukończyłem trzydziestki i całkiem nieźle stałem finansowo. Nie szukała mnie policja ani jacyś mężowie, ani doręczyciele pozwów; nie dokuczało mi nic, czego nie uleczyłaby lekka amnezja. W sercu jednak miałem zimę i szukałem Drzwi do Lata.

Macie rację, jeśli wyglądam na człowieka mocno rozczulającego się nad sobą. Na tej planecie musiały żyć ponad dwa miliardy ludzi, którym wiodło się gorzej ode mnie. Pomimo to szukałem Drzwi do Lata.

Większość tych, które napotykałem ostatnio, była drzwiami wahadłowymi i przed takimi właśnie stałem — szyld nad wejściem głosił: bar i grill SANS SOUCI. Wszedłem, wybrałem boks pośrodku sali, ostrożnie umieściłem torbę podróżną na siedzeniu, wyciągnąłem się obok niej i czekałem na kelnera.

— Mrrr? — przemówiła torba podróżna.

— Spokojnie, Pete — powiedziałem.

— Miauuu!

— Bzdura, dopiero co wychodziłeś. Siedź cicho, nadchodzi kelner.

Pete zamknął się. Spojrzałem na pochylającego się nad stolikiem kelnera.

— Podwójną szkocką z waszego baru, szklankę czystej wody i buteleczkę piwa imbirowego — powiedziałem. Kelner wyglądał na zaniepokojonego.

— Piwo imbirowe, proszę pana? Ze szkocką?

— Macie je czy nie?

— No tak, oczywiście. Ale…

— Zatem proszę je przynieść. Nie zamierzam go pić; chcę tylko drwiąco na nie patrzeć. I proszę przynieść też spodek.

— Jak pan sobie życzy. — Przetarł blat stołu. — A może mały stek, proszę pana? Poza tym mamy dziś wyśmienite przegrzebki.

— Słuchaj, kolego, dam ci napiwek za te przegrzebki, jeśli obiecasz, że mi ich nie podasz. Zamówiłem wszystko, czego mi trzeba… i proszę nie zapomnieć o spodku.

Zamknął się i odszedł.

KSIĄŻKA

PREMIERA: 12.02.2020

Lee Child
Zgodnie z planem

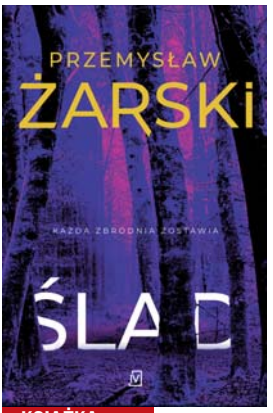
Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Jan Kraśko

Światem rządzi przypadek, ale raz na jakiś czas wszystko idzie zgodnie z planem. Niestety, nie tym razem…

Reacher jak zwykle podróżuje autobusem – przemierza Stany Zjednoczone bez konkretnego celu, usiłując nie wpakować się w kłopoty. Przerywa jednak podróż, by pomóc starszemu mężczyźnie, który pozostawiony samemu sobie bez wątpienia padłby ofiarą przestępstwa. Wiecie, co mówią o dobrych uczynkach… Teraz Reacher musi doprowadzić sprawę nowego znajomego do końca i wszystko naprawić. A zdarzyło się całkiem dużo.
Para starszych ludzi popełniła kilka poważnych błędów – w ich wyniku jest dłużna spore pieniądze grupie niebezpiecznych ludzi. Reacher szybko orientuje się, że właśnie stał się wrogiem numer jeden dwóch walczących o terytorium gangów – ukraińskiego i albańskiego.

Będzie musiał stawić czoło bandzie lichwiarzy, złodziei i zabójców. Pomoże mu w tym znudzona kelnerka, która wie nieco więcej, niż chce ujawnić. To będzie długa droga, zwłaszcza że wszystko sprzysięgło się przeciwko niemu…

Ale Reacher wierzy, że raz na jakiś czas sprawiedliwości staje się zadość.



KSIĄŻKA

PREMIERA: 12.02.2020

Przemysław Żarski
Ślad

Wydawnictwo: Czwarta Strona

W studniówkową noc 1993 roku ginie Sylwia Nowicka.Dziewczyna kłóci się z chłopakiem i wraca pieszo do domu, a następnego dnia znika bez śladu. Poszukiwania nie przynoszą rezultatu, a wysłany do rodziców list pożegnalny sprawia, że w teorię na temat porwania niemal nikt już nie wierzy.
Blisko dwadzieścia pięć lat później, w jednym z mieszkań w centrum Sosnowca policja trafia na kasetę VHS z zapisem zabójstwa młodej dziewczyny. W mieszkaniu nie ma ciała ani żadnych śladów wskazujących na to, że doszło tu do zbrodni. Komisarz Robert Kreft i jego zespół muszą ustalić, kim jest ofiara, a także kto i kiedy pozbawił ją życia.

Ślad to opowieść o tym, że jedna nierozważna decyzja może zrujnować życie wielu ludziom, i o tym, jak wielkie piętno odciska na nas przeszłość. O wyborach, które tkwią niczym drzazga w sercu bliskich i nie pozwalają o sobie zapomnieć. A także o tym, że prawda potrzebuje czasu, zatacza koło i zaciska się pętlą na przyszłości.

„Wielowątkowe śledztwo, niejednoznaczni bohaterowie i brutalny morderca, który nie cofnie się przed niczym. Świetna powieść!" - Wojciech Chmielarz

---

KSIĄŻKA

PREMIERA: 26.02.2020

Tom Phillips
Prawda. Krótka historia wciskania kitu

Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Maria Gębicka-Frąc

Nowa książka autora bestsellera Ludzie. Krótka historia o tym, jak spieprzyliśmy wszystko.
Tym razem przeczytacie o Prawdzie – a raczej o wszystkich genialnych sposobach wciskania kitu, jakie ludzkość wymyśliła przez wieki…
Żyjemy w wieku „postprawdy". Prezydent Stanów Zjednoczonych nie zawraca sobie głowy prawdziwością swoich słów (rekord pobił dzięki szczególnie intensywnemu tsunami bredni, kiedy w ciągu 120 minut wygłosił 125 fałszywych stwierdzeń, czyli więcej niż jedno na minutę!). Płaskoziemcy i antyszczepionkowcy już nie wierzą ekspertom. Internet zmienił nasze codzienne życie w dezinformacyjne pole bitwy.
Ale czy „złoty wiek" prawdy rzeczywiście kiedykolwiek istniał? Czy naprawdę ludzie kiedyś nie kłamali? Tom Phillips, redaktor serwisu fullfact.org zajmującego się sprawdzaniem faktów, każdego dnia zmaga się z zalewem bzdur. I rzuca sarkastyczne spojrzenie na przekonanie, że kłamstwo w debacie publicznej pojawiło się wczoraj. Z właściwym sobie humorem pokazuje, że zawsze mieliśmy tendencję do zmyślania i że dzisiejsza fakenewsowa histeria jest tylko najświeższą wersją starej dobrej umiejętności ludzi do rozsiewania kłamstw gdziekolwiek się da.
Imponujące kłamstwa i kłamcy, których aż chce się szanować!
Od Wielkiej Mistyfikacji Księżycowej (kiedy nowojorska gazeta „Sun" wzbudziła sensację, publikując cykl artykułów o sławnym astronomie sir Herschelu, który odkrył na Księżycu zaawansowaną cywilizację), przez humbug o wannach, po grasującego w Croydon seryjnego zabójcę kotów – wiele z tego, co czytaliśmy o wydarzeniach dziejących się na świecie, było totalną bzdurą.
Przed wami nieprawdopodobne opowieści o mitycznych krainach i badaczach niekoniecznie będących w miejscach, o których pisali. Albo historie o manipulacjach na wielką skalę dzięki rozpowszechnianiu teorii spiskowych lub o nieudanych próbach tuszowania katastrof czy o propagandzie z czasów wojny – czyli cała niecna sztuka politycznej ściemy!
Przeczytajcie o maniach, lękach i zbiorowych histeriach prowadzących do wiary w absurdalne rzeczy – jak widmowe statki powietrzne czy niezwykle rozpowszechnione przekonanie, że ktoś próbuje kraść mężczyznom penisy – które przekładają się czasem na zupełnie rzeczywiste tragedie… na przykład powodują polowania na czarownice.
Okazuje się, że jeśli chodzi o życie w prawdzie, to sami jesteśmy swoim największym wrogiem.
Ta książka opowiada o tym, jak ludzkość przez stulecia oszukiwała samą siebie.
Stawia też istotne pytanie: Czy istnieje szansa, byśmy w przyszłości zdecydowali się porzucić kłamstwo?

RECENZJA

foto: mat. prasowe

FILM

Le Mans '66

Jedna z najlepszych historii w świecie motoryzacji długo czekała na swoją chwilę oraz ekranizację. W końcu się udało i niestety nie wyszło z tego wiekopomne dzieło, które będzie wspominane z wielką estymą czy też rozrzewnieniem.

Zdarzenia z tytułowego wyścigu są przedstawione mniej lub bardziej realnie. Podobnie jak cała otoczka. Naturalnie jak przystało na produkcję zza Wielkiej Wody Amerykanie ukazani są jako ci dobrzy, a Włosi jako drugi obóz. Na plus zasługuje fakt, że Europejczycy są bardziej swojscy i przyjaźni, a Amerykanie, poza Shelby'm oraz Milesem, jako bubki w drogich garniturach, którzy nie znają się na niczym poza wynikiem finansowym i potrafią mówić „jak zrobiłby to Ford", a na końcu pojawić się wyłącznie by zebrać niezasłużone laury i sącząc szampana odebrać ci zwycięstwo. Uderza to przez całe dwie i pół godziny filmu. Z resztą tak samo, tyle że pozytywnie, jak szorstka i niespodziewana przyjaźń dwóch wspomnianych panów, bez których nie byłoby tego wszystkiego.

Sam film, przy całej sympatii, nie zasługuje na laury choćby w połowie jak GT40. Nie jest nudny, a dwie i pół godziny mijają dość szybko, aczkolwiek dla fana motoryzacji będzie zbyt prosty i oczywisty. Pewnie dla łatwiejszego odbioru dla szerszego grona widzów, ale przez to nieco traci na dramatyzmie. Ruchy kamery zwłaszcza w czasie prób sportowych bywają chaotyczne i sztucznie przyspieszone, a efekty specjalnie są bardziej podziwiane niż to co sobą opowiadają.

Na specjalną uwagę i poklask zasługują rolę Damona i Bale'a, którzy wnieśli się na wyżyny własnych talentów. To oni w 49% ratują film. W 50% robi to historia, a w jednym sam film. Który bardziej nadaje się na poniedziałkowy hit niźli ucztę motoryzacyjnego kinomana. Z drugiej strony warto obejrzeć, bowiem filmów tego gatunku jest wyjątkowo mało.

Ocena: 3/5

Wojciech Dorosz

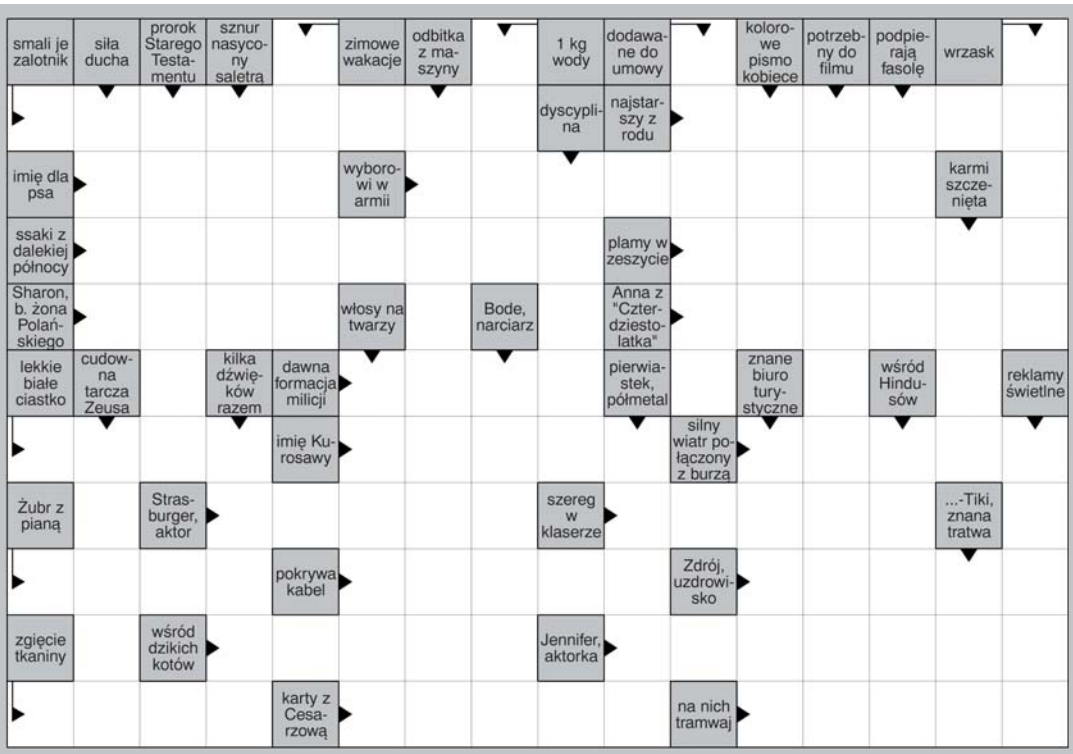
Czytaj tak jak lubisz

WSZYSTKO BEZPŁATNIE

Cyfrowa prenumerata: www.prenumerata.kdk.pl

Testy | Ekologia | Prawo | Tech | Czas wolny

kdk.pl motoryzacja inaczej



zadanie udostępnił serwis krzyżówkowy szarada.net

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
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. Gen. L. Okulickiego 61, tel. 510 993 821	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, AD	S, O, 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; AD: AdBlue
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, W: wypożyczalnia przyczep, FF: fast food, P: prysznic, R: restauracja

STREFA OKAZJI

ŁG SERWIS
ul. Gromadzka 22e, Kraków
tel. 607 939 500
e-mail: info@autoserwis.co
www.autoserwis.co
ŁG AUTO SERWIS
Sprawdzenie wtryskiwaczy
do zapłaty 39,00 zł/szt.
Oferta tylko dla warsztatów

Kraków, Os. 2 Pułku Lotniczego 2b
tel. 12 648 18 19
www.vulko.pl
VULKO
Całoroczna obsługa samochodu
do zapłaty 55,00 zł
Zakres usług wchodzących w kupon rabatowy znajduje się na stronie: www.vulko.pl

Dodaj **kupon rabatowy** swojej firmy już za
29 PLN
netto miesięcznie
www.promocje.kdk.pl

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/113/P	Małgorzata Jelonek SKP MJ-CAR	ul. Rżącka 6, Kraków, tel. 603 664 629	pon.-pt.: 8-20, sobota 8-14	Podstawowa ABT
KR/117/P	Automobile Torino Kraków	ul. Zakopiańska 288, Kraków, tel. 12 269 12 26	pon.-pt.: 7-18, sobota 7-15	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
KR/127/P	ACG INVEST	ul. Walerego Sławka 45, Kraków, tel. 12 265 74 30	pon.-pt.: 8-21, sobota 8-16	Podstawowa ABT
KR/134/P	VULKO	os. 2 Pułku Lotniczego 2b, Kraków, tel. 12 648 18 19	pon.-pt.: 8-18,	Podstawowa ABT
KR/135/P	ACG INVEST	ul. Christo Botewa 1F, Kraków, tel. 12 292 22 22	pon.-pt.: 8-18, sobota 8-17, niedziela 8-13	Podstawowa ABTE
KR/136/P	EKO–CARS Wojciech Polowiec Sp.J.	os. Bohaterów Września 1H, Kraków	pon.-pt.: 7-21, sobota 8-16	Podstawowa ABTE

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.

DODAJ SWOJĄ STACJĘ KONTROLI POJAZDÓW
zadzwoń: 12 632 09 32

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

KOMPLEKSOWE NAPRAWY WSZYSTKICH MAREK
- mechanika, elektronika
- klimatyzacja
- naprawy silników - benzyna, diesel
- naprawy mechaniczne aut zabytkowych

Specjalizacja auta FRANCUSKIE
RENAULT PEUGEOT CITROEN

Auto Serwis *Tomasz Gadzina*
wszystkie marki - specjalność samochody francuskie

Regeneracja tylnych belek
Kraków, Al. 29-go Listopada 166, ***tel. 608 77-64-05***

Wyszukiwarka części samochodowych
nowe i używane
czesci.rynid.pl

Redakcja :
31-159 Kraków,
Al. J. Słowackiego 39
tel. 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

Zamawianie internetowego wydania gazety:
e-mail: newsletter@katalogdlakierowcow.pl
Wyprodukowano w Polsce
Wydawca:
Firma Usług Reklamowych "KATALOG"
31-159 Kraków, Aleja Juliusza Słowackiego 39

Wszelkie prawa zastrzeżone.
"KATALOG dla kierowców" działa w oparciu o przepisy ustawy o prawie autorskim i "prawach pokrewnych" (Dz.U. z dn. 23 lutego 1994 r. nr 24, poz. 83) oraz przyjęte zwyczaje edytorskie. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych, zastrzega sobie prawo skracania nadesłanych tekstów i nanoszenia własnych tytułów. Pisownia artykułów zgodna z oryginalną. Za treść reklam i ogłoszeń Wydawca nie ponosi odpowiedzialności. Fotografie, znaki graficzne firm oraz dane umieszczane są na odpowiedzialność prezentowanego Reklamodawcy. Wydawca ma prawo odmówić umieszczenia reklamy niezgodnej z przepisami lub interesem Wydawcy.

wyd. A : KRAKÓW, numer zamknięto: 24.01.2020
Na stronach: 7, 38 i 40 znajdują się reklamy. Zdjęcia bazowe: Christina Wocintechchat, Rodion Kutsaev/unsplash; rawpixel.com/Freepik; Mazda. Kolaż: kdk.pl

kdk.pl motoryzacja inaczej

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY KATALOG dla kierowców

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

NOWE MITSUBISHI ASX

Silnik 2.0 150 KM
Stacja SDA z ekranem 8"
Napęd 4WD
Automatyczna skrzynia biegów

Niezawodny towarzysz

MADE IN JAPAN

5 LAT GWARANCJI

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

Auto Krak
Jan Wójcik

www.mitsubishi.autokrak.pl

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 i weryfikacja wtryskiwaczy COMMON RAIL etap I, II, III SIEMENS, DENSO, DELPHI, BOSCH, CR i inne
- Naprawa wtryskiwaczy piezoelektrycznych BOSCH
- Naprawa i testowanie pompowtrysków oraz pomp PLD z użyciem zestawu CAM BOX
- Naprawa turbosprężarek w pojazdach dostawczych oraz maszynach budowlanych
- Czyszczenie i naprawa metodą hydrodynamiczną filtrów DPF/FAP/SCR/katalizatorów we wszystkich pojazdach

TAPICERSTWO MEBLOWE

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

TAPICERSTWO SAMOCHODOWE

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

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

PIELĘGNACJA
IMPREGNACJA
CZYSZCZENIE
CARPIC
...gdzie czyszczenie to nie wszystko!
ul. Pachońskiego 11, Kraków
tel. 605 203 282
www.carpic.pl www.facebook.pl/carpicpl

- Czyszczenie tapicerki: **250 zł** (5 miejsc)
- Lakierowanie skóry: **100 zł** za fotel
- Woskowanie lakieru: **100 zł**
- Polerowanie lakieru: **600 zł**
- Zabezpieczenie lakieru powłoką kwarcową: **1500 zł**

Podane ceny przy wielkości samochodu: VW Golf, Audi A3. Rabat obowiązuje przy usłudze powyżej 200 zł

50 zł rabatu

NAJLEPSZE KOSMETYKI SAMOCHODOWE
I WYSOKIEJ JAKOŚCI OLEJE
KUPISZ U NAS!
MILLERS OILS

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

nowe opony
przekładki opon
klimatyzacja
elektromechanika
mechanika
części zamienne
elektroniczna diagnostyka

zapraszamy: pn. - pt.: 8.30 - 18.00, sob.: 8.30 - 14.00

SPECJALIZACJA:
HONDA TOYOTA Ford FIAT DAEWOO OPEL

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

AIRBAG SERWIS
pełny zakres usług
AUTOELEKTRONIKA
DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
wszystkie marki
SERWIS KLIMATYZACJI
pełna obsługa
czynne pn-pt 9-17

www.airbag.krakow.pl

Następny numer już w pierwszy weekend marca. Weź go - jak zawsze - ze swojego ulubionego punktu kolportażu lub zamów na **www.prenumerata.kdk.pl**

SPRAWDŹ
ZIMOWY
RABAT
NA MODELE
Z ROKU
2019

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