dla Ciebie egz. bezpłatny

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY

KATALOG samochodów

#327

Cobra

z Polski

TEST

Ford Fiesta ST

Seat Leon Cupra ST

Peugeot 508 SW

Skoda Kodiaq vRS

PRAWO

Jak **zwrócić** lub **wymienić prezent**

HISTORIA

Toyota MR2 I

KRAKÓW

wyd.A nr 1 (327)

STYCZEŃ 2020

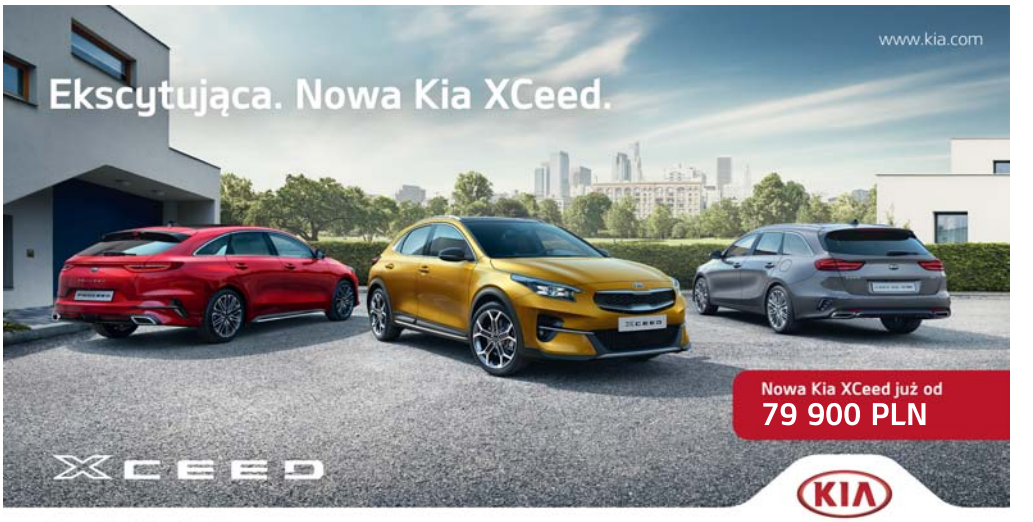
ISSN 1429-7078

Historia | Prawo | Produkcja | Rozrywka | Technika | Testy

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

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

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



KIA | IM Patecki
Kraków - Kielce - Sandomierz
Al. 29 Listopada 180, 31-236 Kraków
tel. 12 415 77 77, www.patecki.com.pl

7 LAT GWARANCJI
7 LAT AKTUALIZACJI MAP

Zużycie paliwa 5,1-7,2 l/100 km. Emisja CO_2 134-162 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 okresu 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.

Dealer BMW M-Cars
ul. Josepha Conrada 20
31-357 Kraków
Tel.: +48 12 211 45 01
krakow.bmw-mcars.pl

Dealer BMW M-Cars
ul. Góra Libertowska 14
30-444 Kraków - Libertów
Tel.: +48 12 256 45 55
libertow.bmw-mcars.pl

Dealer BMW M-Cars
ul. Tarnowska 179
33-300 Nowy Sącz
Tel.: +48 18 448 99 00
nowysacz.bmw-mcars.pl

Dealer BMW M-Cars

Cobra z Polski

Na zdjęciu: hala produkcyjna

„Prototyp karoserii Cobry musieliśmy zrobić na podstawie kilkunastocentymetrowego modelu Cobry oraz danych dotyczących kształtu karoserii auta, które zostały zapisane na dyskietkach."
„Przez jakiś czas naszym jedynym klientem był pan Carroll Shelby. Wszystkie albuminowe Cobry, które sprzedawał zostały wykonane u nas."
O historii firmy Kirkham Motorsports produkującej repliki Cobry. Jak trafiła do Polski. O początkach i niesamowitych projektach oraz o bieżącym okresie opowiadają Grzegorz Pawlik (dyrektor finansowy) oraz Jan Ożóg (dyrektor produkcji).

Robert Lorenc: Pretekstem do naszego spotkania nie jest film Le Mans '66, to zbieg okoliczności.

Grzegorz Pawlik: Jeszcze go nie widziałem. Skoro jednak wspomniał pan o filmie, warto wspomnieć, że nasza Cobra „grała" w pierwszej części „Iron Man". Jest w nim scena, w której główny bohater testuje swój kombinezon i w pewnym momencie spada na samochód wyprodukowany przez nas. Jego karoseria jedynie się wgniata, a nie ulega popękaniu. To doskonała reklama naszej pracy i pokazuje jak stosowane przez nas aluminium jest odpowiednio plastyczne.

Czym się zajmujecie?

Grzegorz Pawlik: Produkujemy karoserie, ramy oraz kilka drobniejszych części do wiernej repliki legendarnego samochodu znanego pod nazwą Cobra. W ofercie mamy kilka modeli tego auta, wśród których najważniejsze są: 427 (czyli tzw. duża Cobra), 289 Street i 289 FIA.

Jak prawidłowo powinniśmy je nazywać?

Grzegorz Pawlik: My przez jakiś czas określaliśmy je jako Roadster 427 i Roadster 289, obecnie jednak używamy nazw Kirkham 427 i Kirkham 289, ponieważ tak jest najbardziej poprawnie. Nie da się jednak ukryć, że dla zdecydowanej większości ludzi jest to po prostu Cobra i absolutnie się nie obrazimy, jeżeli ktoś będzie używał takiego określenia w stosunku do produkowanych przez nas aut.

Kirkham Motorsports to amerykańska firma. Jak to się stało, że otworzyła swój oddział w Mielcu?

Grzegorz Pawlik: Pan David Kirkham, będący prezesem naszej firmy, mieszka w zachodniej części USA, a konkretnie w stanie Utah. W połowie lat 90. ubiegłego wieku jego szwagier kupił samolot wyprodukowany w mieleckiej fabryce. Po dokładnym obejrzeniu maszyny pan David stwierdził, że ludzie, którzy go stworzyli będą prawdopodobnie potrafili wykonać także karoserię Cobry.

Jan Ożóg: W 1995 roku przyjechał on do Mielca, aby rozeznać nasze możliwości technologiczne. Tak się składa, że w owym czasie produkowaliśmy samochód sportowy o nazwie Gepard. Do budowy jego nadwozia wykorzystywaliśmy zarówno stal, jak i aluminium. Pan David przekonał się, że mamy duże możliwości jeśli chodzi o tłoczenie blach z lekkich stopów i w rezultacie zlecił nam wyprodukowanie prototypu karoserii Cobry. W tym celu wcześniej musieliśmy sobie przygotować bałwanki (formy do produkcji fragmentów karoserii wykonane z żywicy lub prasowanego drewna, które są niezbędne do tłoczenia poszczególnych elementów nadwozia). Ich wykonanie nie było wcale takie łatwe, ponieważ musieliśmy to zrobić na podstawie kilkunastocentymetrowego modelu Cobry oraz danych dotyczących kształtu karoserii auta, które zostały zapisane na dyskietkach. Na szczęście mieliśmy w Mielcu zdolnych informatyków i programistów, którzy potrafili przetransponować geometrię nadwozia z owych dyskietek na frezarki numeryczne.

Grzegorz Pawlik: Gdy pan Kirkham przyjechał do Mielca obejrzeć gotowy prototyp Cobry... pracownicy nie wpuścili go halę. Mieli jednak ważny powód. Otóż samochód nie był jeszcze w pełni ukończony, a ludziom bardzo zależało na tym, aby ujrzał on Cobrę dopracowaną w najmniejszym nawet szczególe. W rezultacie nasz prezes musiał przesiedzieć trzy dni w hotelu, ale nie był przez to na nikogo zły, a wręcz przeciwnie – perfekcyjne podejście pracowników spotkało się bardzo pozytywną reakcją z jego strony.

Co stało się z Gepardem?

Jan Ożóg: Prawa do jego produkcji zostały sprzedane innej firmie znajdującej się na terenie Mielca. Program Gepard nie rozwinął się tak, jakbyśmy sobie tego życzyli. Powstało tylko kilka jeżdżących samochodów. Ich nadwozia i ramy wytwarzaliśmy we własnym zakresie, natomiast układ napędowy sprowadzaliśmy z Anglii. To było naprawdę piękne auto stylizowane na wzór przedwojennego roadstera. Cóż jednak z tego, dzisiaj Gepard jest już tylko wspomnieniem.

Wcześniej wytwarzano tutaj samoloty. Czy w kadrze zajmującej się produkcją Cobry są osoby z tamtych czasów?

Jan Ożóg: Oczywiście. Cześć obecnych pracowników pochodzi z dawnego zakładu lotniczego WSK PZL Mielec. To właśnie oni stanowili trzon kadry i rozkręcali produkcję Cobry.

Czy wykorzystujecie dokładnie takie same materiały, jak w przypadku oryginału z lat 60.?

Jan Ożóg: Nie do końca. Oczywiście, karoserie tak jak kiedyś wykonywane są z aluminium, z tym że obecnie jest ono nieco grubsze (ma 1,5 mm) i twardsze (gatunek 5251-0). Anglicy stosowali aluminium miększe, które łatwiej się formowało. Do produkcji ram wykorzystujemy materiały stalowe o podobnym składzie chemicznym jak w oryginale. Wprowadzoną przez nas nowością są ramy nierdzewne, o których kiedyś można było jedynie pomarzyć. Postanowiliśmy je zaoferować ze względu na to, że niektórzy klienci ze Stanów Zjednoczonych sobie tego życzyli.

Dlaczego postanowiliście stosować twardsze aluminium niż oryginalnie? Przecież miększe łatwiej jest formować.

Jan Ożóg: To prawda. Na początku faktycznie wykorzystywaliśmy miększe aluminium, ale okazało się, że zbyt łatwo się wgniata. Stąd też, wspólnie z właścicielem firmy podjęliśmy decyzję, że będziemy stosować nieco twardszy materiał. Dzięki temu budowane przez nas karoserie są sztywne.

Nie będzie chyba przesady w stwierdzeniu, że wykonujecie rękodzieło. Wielu miłośników motoryzacji doda zapewne przymiotnik „artystyczne".

Jan Ożóg: Zgadza się. Sami musieliśmy sobie wykonać przyrządy do produkcji ramy, a także zawieszenia. Należy bowiem wiedzieć, że jeszcze kilka lat temu wytwarzaliśmy praktycznie kompletne zawieszenie. Stąd też potrzebowaliśmy odpowiednich narzędzi. Dlatego połowę produkcji stanowiły przyrządy, a drugą połowę – ramy, karoserie i cała masa drobniejszych części, takich jak na przykład tarcze hamulcowe czy różnego rodzaju wsporniki. Teraz jest już nieco inaczej. Z drobnych części nie produkujemy już praktycznie niczego. Jedynie czasami na zlecenie właściciela wytwarzamy zbiorniki paliwa i wahacze.

Każda karoseria wykonywana jest na indywidualne zamówienie. Czy klienci przywiązują dużą wagę do personalizacji swoich samochodów?

Grzegorz Pawlik: Zakup Cobry jest z reguły bardzo przemyślany. Klienci często chcą, aby ich auto wyglądało dokładnie tak, jak konkretny egzemplarz, który wygrał jakiś słynny wyścig. Mamy też klientów, którzy zamówili u nas już kilkadziesiąt samochodów, i to nie na sprzedaż, tylko do prywatnej kolekcji. Przykładowo, w New Jersey mieszka pan, który ma ich już około 25. Osobiście z nim nawet rozmawiałem. Miało to miejsce w 2002 roku, gdy prezentowaliśmy naszą Cobrę na wystawie w Nowym Jorku. Był to wyjątkowy egzemplarz, ponieważ dochód z jego sprzedaży został przeznaczony na szpital położony najbliżej wież World Trade Center zniszczonych kilka miesięcy wcześniej w wyniku zamachu terrorystycznego. Samochód wykonaliśmy charytatywnie, po godzinach pracy. Nawet ja próbowałem coś przy nim robić, ale po kilku godzinach pozostali pracownicy stwierdzili, że chyba będzie lepiej jak wrócę do biura (śmiech). Generalnie jednak każdy chciał choć w minimalnym stopniu przyczynić się do budowy tego egzemplarza. Nie dotyczyło to zresztą tylko nas. Różne części do auta kupili bowiem pasjonaci Cobry spoza naszej firmy, którzy też chcieli mieć wkład w szczytny cel. Ostatecznie samochód został sprzedaży na portalu eBay za prawie 100 tysięcy dolarów. Wracając do klientów, >>>>

> Nasza Cobra „grała" w pierwszej części filmu „Iron Man". Jest w nim scena, w której główny bohater testuje swój kombinezon i w pewnym momencie spada na samochód wyprodukowany przez nas.

>>>> to trzeba powiedzieć, że mają oni różne priorytety. Niektórzy kupują gotowe Cobry, aby od razu móc się nimi cieszyć, natomiast inni zamawiają same karoserie i przez kolejne 10 lat samodzielnie składają swój egzemplarz, co przynosi im ogromną satysfakcję. Nie są to pojedyncze przypadki i swego czasu mieliśmy naprawdę sporo zamówień na same karoserie bez ram. Każde zamówienie, bez względu na jego rodzaj, odbywa się przez naszą centralę w USA.

W zależności od kraju mamy ruch prawo- lub lewostronny. Czy ma to dla was jakiekolwiek znaczenie podczas budowania karoserii i ramy?

Jan Ożóg: Oczywiście. Przed rozpoczęciem prac musimy dokładnie wiedzieć, czy samochód ma być w wersji angielskiej, czy europejskiej. Informacja na ten temat musi być zawarta w zleceniu. Tak się składa, że obecnie budujemy model 289 FIA w wersji angielskiej. Inna sprawa, że klienci potrafią mieć czasami specjalne wymagania, którym musimy podołać Przykładowo, pewien klient z Niemiec chciał mieć nietypowy, duży wlot powietrza na pokrywie silnika i znacznie powiększony zbiornik paliwa.

Grzegorz Pawlik: Najgorsze jest to, że takich zmian musimy przeważnie dokonywać na tydzień przed planowaną wysyłką. Wszystko mamy już spakowane, a tu nagle przychodzi informacja, że to czy tamto trzeba zmodyfikować, bo klient właśnie wpadł na taki pomysł. Jesteśmy jednak do tego przyzwyczajeni, a potem jest tylko ogromna satysfakcja, kiedy otrzymujemy od zadowolonych nabywców podziękowania albo fotografie naszych dzieł z egzotycznych miejsc.

Na zdjęciu: załoga Kirkham Motorsports (zdjęcie: Kirkham Motorsports)

Czy zdarzają się jakieś zamówienia podyktowane jakimiś nietypowymi okolicznościami?

Grzegorz Pawlik: Tak. Przykładowo, kilka lat temu nasz klient rozbił się w Le Mans. W rezultacie przysłał nam samochód do naprawy. Jego karoseria została jednak tak poważnie uszkodzona, że wymieniliśmy ją w całości na nową, ponieważ było to po prostu łatwiejsze niż naprawa powstałych zniszczeń.

Dlaczego akurat Cobra?

Grzegorz Pawlik: Myślę, że wynikało to z zainteresowań pana Davida Kirkhama, który od dziecka pasjonował się motoryzacją i wyścigami samochodowymi. A Cobra jest w USA prawdziwą legendą. To auto w latach 60. było marzeniem wielu młodych Amerykanów. Wśród nich był również ojciec pana Davida, który swoją fascynacją zaraził syna.

Czy produkujecie tylko na Stany Zjednoczone?

Grzegorz Pawlik: Większość naszych samochodów faktycznie jeździ po Stanach Zjednoczonych, ale mamy też klientów z Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec oraz Bliskiego Wschodu. Kiedyś zamożny człowiek z Arabii Saudyjskiej zamówił u nas nawet karoserię ze złota. Niestety, nie byliśmy w stanie spełnić jego życzenia. Mieliśmy też zamówienia na kilka samochodów z wypolerowanym nadwoziem wykonanym z brązu i miedzi. Temu wyzwaniu potrafiliśmy już sprostać. Auta były co prawda bardzo ciężkie i przez to trochę niepraktyczne, ale niesamowicie zwracały uwagę. Nie nadawały się do szaleństw na torze, ale podczas okazjonalnych, spokojnych przejażdżek sprawdzały się idealnie. Mam nadzieję, że kiedyś i Polacy zainteresują się Cobrą. Pocieszające jest na pewno to, że wielu młodych ludzi doskonale rozpoznaje to auto. Czasy, kiedy moi znajomi mówili, że to taka spłaszczona Syrenka dawno już minęły. Ludzie już wiedzą, z czym mają do czynienia. Co ciekawe, dotyczy to nie tylko mężczyzn, ale i kobiet. W Nowym Jorku spotkałem kiedyś naszą klientkę, która z rozbrajającą szczerością przyznała, że kupiła sobie Cobrę po to, aby zwracać uwagę młodych panów. Trzeba przyznać, że z takiej roli auto wywiązuje się doskonale, ponieważ jest po prostu piękne i ciężko przejść obok niego obojętnie. Dla jeszcze bardziej spektakularnego efektu wielu klientów nie maluje karoserii, pozostawiając ją w formie zapiłowanej. Niektórzy natomiast zamawiają nadwozie, które jest zaczyszczone przy użyciu bardzo drobnego papieru ściernego. Inna opcja to karoseria niemalowana i wypolerowana na lustro - we fragmentach (pasy, kółka z numerem) lub w całości. Każdy klient ma więc możliwość dokonania wyboru zgodnie ze swoimi upodobaniami.

Macie konkurencję?

Grzegorz Pawlik: Na pewno nie jesteśmy jedyną firmą na świecie produkującą replikę Cobry, jednak już na pierwszy rzut oka potrafimy odróżnić nasz egzemplarz od takiego, który pochodzi od jakiegoś innego wytwórcy. Gdy zauważam Cobrę w jakimś filmie lub teledysku, to od razu pokazuję ją naszym pracownikom. Potrafią oni natychmiast jednoznacznie stwierdzić, czy jest to samochód wykonany przez nich, czy też nie. Fachowiec od razu dostrzega pewne niuanse świadczące o tym, czy auto jest wierną repliką, czy jedynie podróbką nie do końca zgodną z oryginałem. Warto dodać, że kiedyś byliśmy jedyną firmą produkującą karoserie Cobry z aluminium. Obecnie nadwozia z tego lekkiego metalu wykonuje również firma z RPA. Mamy więc konkurencję, >>>>

Zwiększ tempo sprzedaży samochodów

Bez limitów ilościowych.
Już za 250 PLN netto miesięcznie

zadzwoń: 12 632 09 32

COROLLA SEDAN

TOYOTA ROMANOWSKI

[WYPRZEDAŻ] 2019

Cena od:
69 900 zł

Rabat do:
16 000 zł

KRAKÓW
al. Bora Komorowskiego 6
(12) 390 76 46

DOSKONAŁY ROCZNIK 2019
W DOSKONAŁEJ CENIE

STOP SMOG
GO HYBRID

LEXUS UX
JUŻ OD 129 900 ZŁ

LEXUS NX
JUŻ OD 159 900 ZŁ

LEXUS CT
JUŻ OD 98 900 ZŁ

LEXUS KRAKÓW
Aleja Pokoju 63A, 31-564 Kraków
Tel. +48 12 416 76 66
recepcja@lexus-krakow.com.pl

LEXUS | KRAKÓW

Lexus UX – zużycie paliwa i emisja CO_2 w cyklu mieszanym odpowiednio: 5,3 do 6,9 l/100 km oraz 120 do 157 g/km (zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu UE 715/2007 z późn. zm. i aktami wykonawczymi), w zależności od rodzaju napędu i wersji wyposażenia. Lexus NX - zużycie paliwa i emisja CO_2 w cyklu mieszanym odpowiednio: 6,7 do 10,5 l/100 km oraz 151 do 237 g/km (zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu UE 715/2007 z późn. zm. i aktami wykonawczymi), w zależności od rodzaju napędu i wersji wyposażenia. Lexus CT – zużycie paliwa i emisja CO_2 w cyklu mieszanym odpowiednio: 4,8 do 5,4 l/100 km oraz 108 do 121 g/km (zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu UE 715/2007 z późn. zm. i aktami wykonawczymi), w zależności od rodzaju napędu i wersji wyposażenia. Zużycie paliwa i emisja spalin CO_2 w konkretnym pojeździe w warunkach drogowych może różnić się od podanych wyników pomiarów. Na zużycie paliwa i emisję CO_2 wpływa sposób prowadzenia pojazdu oraz inne czynniki (takie jak warunki drogowe, natężenie ruchu, stan pojazdu, ciśnienie w oponach, zainstalowane wyposażenie, obciążenie, liczba pasażerów itp.). Informacje o działaniach dotyczących odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji: www.lexus-polska.pl. Podane ceny nie dotyczą prezentowanych wersji wyposażenia i nie zawierają ceny lakieru metalizowanego. Promocja obowiązuje do wyczerpania zapasów. Szczegóły u Autoryzowanych Dilerów Lexusa.

>>>> ale nie obawiamy się jej, ponieważ dzięki profesjonalizmowi i rzetelności cieszymy się uznaniem w branży. Co więcej, przez jakiś czas naszym jedynym klientem był pan Carroll Shelby. Wszystkie albuminowe Cobry, które przez długi czas sprzedawał zostały wykonane u nas. On doklejał na nich tylko swoje logo. Możemy to zresztą łatwo udowodnić, ponieważ nasze ramy są znaczone w miejscach, o których wiemy tylko my.

Jaką sumą pieniędzy trzeba dysponować, aby móc myśleć o złożeniu zamówienia u was?

Grzegorz Pawlik: Gotowy egzemplarz, w zależności od sposobu wykończenia karoserii (pomalowana, zapiłowana, wypolerowana) kosztuje od 70 do 150 tysięcy dolarów.

Jan Ożóg: Jeden z naszych samochodów został sprzedany nawet za milion dolarów. Wynikało to z tego, że na życzenie klienta miał aluminiową ramę, która została skręcona z fragmentów wykonanych przy pomocy frezarki numerycznej. Było to naprawdę ciekawe i niespotykane rozwiązanie.

Ile produkujecie karoserii w ciągu roku?

Grzegorz Pawlik: W czasach, gdy mieliśmy zamówienia od pana Carrolla Shelby'ego i zatrudnialiśmy dużo więcej osób produkowaliśmy 9 karoserii miesięcznie. Tak się składa, że właśnie tyle mieści się w jednym kontenerze, stąd też raz w miesiącu organizowaliśmy wysyłkę do USA. Obecnie wysyłki odbywają się mniej więcej raz na kwartał. Jeżeli natomiast mamy dużo zamówień na egzemplarze wypolerowane, których przygotowanie zajmuje dużo więcej czasu, to nawet raz na pół roku.

Dużo dotychczas wykonaliście egzemplarzy?

Jan Ożóg: Od 1995 roku, kiedy to rozpoczęliśmy działalność, wyprodukowaliśmy około 1000 karoserii typu 427 i około 100 sztuk karoserii typu 289 Street i 289 FIA.

Dlaczego w firmie nie macie ani jednego kompletnego egzemplarza na pokaz?

Jan Ożóg: Ponieważ nie zajmujemy się sprzedażą, nie mamy działu marketingu itd. My jesteśmy tylko placówką produkcyjną realizującą zamówienia spływające od właściciela.

Grzegorz Pawlik: Czasami mamy jednak gości z różnych zakątków Europy, którzy przyjeżdżają w interesach do Polski i przy okazji odwiedzają naszą firmę, aby zobaczyć na własne oczy, jak produkujemy legendarną Cobrę z aluminium.

Wygląd zakładu mocno kontrastuje z wykonywanym przez was produktem.

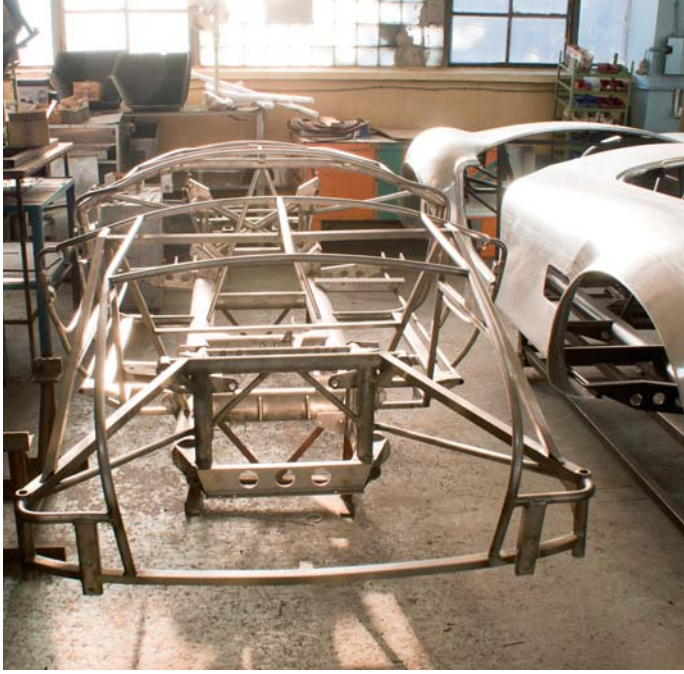
Grzegorz Pawlik: Zawsze staram się uprzedzać ludzi, że budynek, w którym prowadzimy produkcję jest już dość stary (kiedyś mieściły się w nim warsztaty dla młodzieży uczącej się robić samoloty) i swoją prezencją nie wzbudza zachwytu. Ci, którzy nie są pasjonatami motoryzacji rzeczywiście sugerują, że fajnie byłoby, gdybyśmy sobie zbudowali inną siedzibę. Zdecydowanie inaczej jest w przypadku miłośników motoryzacji, którzy zgodnie twierdzą, że nie przyjeżdżają tutaj oglądać budynku, tylko samochody. Koniec końców są zachwyceni i robią tysiące zdjęć, które później pojawiają się w internecie. Generalnie więc ich reakcje są bardzo pozytywne. Znają się na rzeczy i potrafią docenić zaangażowanie, umiejętności i profesjonalizm pracujących tutaj ludzi. Ludzi, którzy moim zdaniem są nie tyle rzemieślnikami, co artystami. Trzeba bowiem zdawać sobie sprawę, że produkcja Cobry to prawdziwa sztuka. Nie każdy się do tego nadaje. Zanim ktoś nauczy się wytwarzać jeden konkretny element nadwozia i zanim zacznie robić to naprawdę dobrze z reguły musi minąć ponad 1,5 roku.

Jan Ożóg: Należy pamiętać, że jest to bardzo nietypowa produkcja, a mówiąc bardziej kolokwialnie i obrazowo ręczna robota. Aby się jej podjąć należy lubić zarówno metal, jak i wyrób, który z niego powstaje. Już samo wykonanie ramy jest trudnym tematem, jednak to i tak nic w porównaniu z kształtowaniem drzwi i pokryw. Trzeba bowiem dobrze wiedzieć, w jaki sposób blachę uderzyć, jak ją zamocować, jak wykroić, jak usunąć naddatki itd. Wszystko to wymaga umiejętności i doświadczenia. Dlatego jest to zajęcie dla pasjonatów, a nasi pracownicy bez najmniejszych wątpliwości takimi pasjonatami są.

AC Cobra (znana też jako Shelby Cobra)

Brytyjsko-amerykański samochód sportowy produkowany w latach 1962-1967, z którym nierozerwalnie wiąże się postać Carrolla Shelby'ego. To właśnie on wpadł na pomysł, aby w brytyjskim roadsterze AC Ace montować potężne amerykańskie silniki V8 pochodzące od Forda. W ten sposób powstała Cobra. Najsłynniejsze wersje tego auta nosiły oznaczenia 289 oraz 427, które pochodziły od pojemności skokowej zastosowanego silnika wyrażonej w calach sześciennych (odpowiednio 4.7 oraz 7 litrów). Ze względu na swój niepowtarzalny charakter oraz niepodlegającą dyskusji urodę Cobra stała się prawdziwą ikoną motoryzacji. Obecnie samochód stanowi obiekt marzeń wielu miłośników oldtimerów, jednak pozwolić mogą sobie na niego jedynie nieliczni. Wynika to z bardzo wysokiego kosztu zakupu oryginalnych egzemplarzy. Przykładowo, według profesjonalnych wycen Cobra 427 w stanie 2 (pojazd dobrze zachowany albo prawidłowo odrestaurowany, technicznie bez zarzutu, z lekkimi śladami użytkowania) jest warta 800 tysięcy euro. Alternatywą dla mniej zamożnych są wierne repliki produkowane przez różne firmy na całym świecie, wśród których jedną z najbardziej renomowanych i cenionych jest Kirkham Motorsports z amerykańskiego stanu Utah. Oddział tej firmy, zajmujący się przede wszystkim wytwarzaniem karoserii i ram, znajduje się w Mielcu. Jeżeli jednak ktoś akceptuje tylko oryginalną Cobrę, ale nie dysponuje wystarczającymi środkami finansowymi na jej zakup, a mimo wszystko koniecznie chciałby posiadać samochód mający geny legendarnego modelu z lat 60., to powinien zwrócić uwagę na Dodge'a Vipera pierwszej generacji, najlepiej w pierwotnej wersji RT/10. Auto jest bowiem uznawane za spadkobiercę i duchowego następcę Cobry. I nie jest wcale górnolotny frazes, tylko rzeczywista prawda.

Na zdjęciu: Kirkham 289 FIA (zdjęcie: Kirkham Motorsports)



Jaki staż pracy ma najkrócej pracujący tutaj człowiek?

Jan Ożóg: Ponad pięć lat. Mamy też ludzi, którzy pracują u nas już ponad 20 lat i drżymy o to, aby nie odchodzili. Są bowiem prawdziwymi fachowcami w tym, co robią i bardzo trudno byłoby ich zastąpić.

Jak długo trwa oczekiwanie na odbiór zamówionej Cobry?

Grzegorz Pawlik: Zbudowanie i wykończenie karoserii zgodnie z życzeniem klienta zajmuje nam około dwa miesiące. Następnie trzeba ją przetransportować do USA, gdzie odbywa się końcowy montaż samochodu. Zajmuje to mniej więcej dwa-trzy miesiące. Sumarycznie można więc przyjąć, że klient czeka na odbiór swojej Cobry około pół roku.

Wytwarzacie nadwozia i ramy do Cobry, a skąd pochodzi reszta elementów tego auta?

Jan Ożóg: Produkujemy również piękne, skórzane fotele według oryginalnego wzoru. W pozostałe części właściciel firmy zaopatruje się w różnych firmach. Wyjątkiem są silniki, ponieważ z tego co się orientuje pan Kirkham produkuje je własnym zakresie. Nie wiem jednak czy w jego warsztacie powstają kompletne jednostki napędowe, czy tylko tak zwane słupki, które w osprzęt wyposaża ktoś inny. Gdy wszystko jest już skompletowane samochód zostaje złożony i wysłany do klienta.

Który model cieszy się wśród klientów największą popularnością?

Grzegorz Pawlik: Przez długi czas najwięcej chętnych było na Cobrę 427, natomiast ostatnio mamy bardzo dużo zamówień na wersję 289 Street.

Jan Ożóg: Nagły wzrost zainteresowania tym właśnie modelem wynika z tego, że niedawno minęło okrągłe 50 lat od rozpoczęcia jego produkcji (mowa oczywiście o oryginale z lat 60.).

Dlaczego firma Kirkham Motorsports postanowiła produkować właśnie te modele Cobry?

Jan Ożóg: Ponieważ właśnie na nie był zbyt.

Najpierw zainteresowanie klientów skupiało się na wersji 427, dlatego początkowo produkowaliśmy tylko takie karoserie. Z czasem doszła do tego jeszcze odmiana 289 FIA. Jej kształty odtworzyliśmy na podstawie oryginalnego egzemplarza, który został dostarczony do Mielca. Natomiast wersję 289 Street zaczęliśmy budować na zamówienie naszego dealera z Anglii. Tym razem otrzymaliśmy ramę wraz z karoserią z laminatu i to stanowiło dla nas wzorzec. Nasz właściciel od dwóch lat produkuje dodatkowo Cobrę Daytonę, do której karoserie wytwarzane są w miejscowości Provo (stan Utah).

Macie kontakt z klientami, którzy odebrali już zamówioną Cobrę?

Grzegorz Pawlik: O to trzeba byłoby spytać pana Davida. Ja natomiast często mam kontakt z klientami, którzy przed złożeniem zamówienia odwiedzili nas, aby obejrzeć auto lub zobaczyć jak jest produkowane. Gdy już otrzymają swój egzemplarz, to niejednokrotnie przysyłają mi zdjęcia z odbywanych nim podróży. Przykładowo, nasz klient z Francji przysłał nam piękną fotografię swojej Cobry na tle Alp. Nie było to jednak zdjęcie w formie elektronicznej, tylko wydrukowane i oprawione w ramkę, do powieszenia na ścianie. Nie muszę chyba dodawać, jak nam było z tego powodu miło. Pasjonaci Cobry tworzą swego rodzaju zamknięty krąg. Należą do klubów Cobry, spotykają się na zlotach i wyścigach, wymieniają doświadczeniami dotyczącymi eksploatacji aut itd. Wielu z nich traktuje swoją Cobrę jak dziecko.

Jakie było wasze najbardziej nietypowe czy też najciekawsze zlecenie?

Grzegorz Pawlik: Mi osobiście mocno zapadł w pamięć Ford 40, który został zamówiony w jednym egzemplarzu przez firmę Ford z okazji rocznicy powstania tego modelu. Karoserię samochodu wykonaliśmy z miedzi. Auto zaprezentowano w Las Vegas, na największych pokazach samochodowych SEMA. Na jednym ze zrobionych wówczas zdjęć widać, jak modelka zatrudniona przez wystawców maluje sobie szminką usta przeglądając się w drzwiach owego Forda niczym w lustrze. Ten samochód, mimo że to nie Cobra, stanowi doskonałą wizytówkę naszych możliwości.

Jak zwrócić lub wymienić **prezent**

Święta to czas prezentów. Jednak nie wszystkie podarki są strzałem w dziesiątkę, a dokładnie w gusta obdarowanych. Na szczęście, pod pewnymi warunkami istnieje możliwość zwrotu lub wymiany nietrafionych prezentów. Warto wiedzieć, jakie towary podlegają zwrotom, ile mamy czasu oraz czy wiąże się to z dodatkowymi kosztami.

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

Prezent kupowany przez internet przez konsumenta

Jeżeli towar był kupiony przez w sklepie internetowym lub poza lokalem przedsiębiorstwa na przykład podczas pokazu, zastosowanie mają przepisy dotyczące praw konsumenta. Stanowią one, że konsument może w terminie 14 dni odstąpić od umowy bez podawania przyczyny. Czas liczy się od dnia zawarcia umowy lub, jeśli w grę wchodzi przeniesienie własności, to termin ten liczy się od dnia, którym konsument otrzymuje rzecz. W przypadku dostaw oznaczonych jako regularne - od objęcia w posiadanie pierwszej z rzeczy. Natomiast przy zakupie wielu rzeczy dostarczanych partiami lub w częściach – od dnia objęcia w posiadanie ostatniej rzeczy.

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)

Koszty zwrotu towaru

Jeżeli konsument wybrał sposób dostarczenia rzeczy inny niż najtańszy zwykły sposób dostarczenia oferowany przez przedsiębiorcę, przedsiębiorca nie jest zobowiązany do zwrotu konsumentowi poniesionych przez niego dodatkowych kosztów.

Konsument ponosi tylko bezpośrednie koszty zwrotu rzeczy, chyba że przedsiębiorca zgodził się je ponieść lub nie poinformował konsumenta o konieczności poniesienia tych kosztów. Pamiętajmy, że koszty przesyłki pokrywa konsument, chyba, że wcześniej sklep internetowy zaoferował opcję darmowego zwrotu. Jeżeli rzecz dostarczono konsumentowi do miejsca, w którym zamieszkiwał w chwili zawarcia umowy, przedsiębiorca jest zobowiązany do odebrania rzeczy na swój koszt, gdy ze względu na charakter rzeczy nie można jej odesłać w zwykły sposób pocztą.

Warunki zwrotu towaru

Konsument ma obowiązek zwrócić rzecz przedsiębiorcy lub przekazać ją osobie upoważnionej przez przedsiębiorcę do odbioru niezwłocznie, jednak nie później niż 14 dni od dnia, w którym odstąpił od umowy, chyba że przedsiębiorca zaproponował, że sam odbierze rzecz. Do zachowania terminu wystarczy odesłanie rzeczy przed jego upływem.

Towar, który zwracamy nie może być używany. Konsument ponosi odpowiedzialność za zmniejszenie wartości rzeczy będące wynikiem korzystania z niej w sposób wykraczający poza konieczny do stwierdzenia charakteru, cech i funkcjonowania rzeczy.

Prezent kupowany w sklepie stacjonarnym

W przypadku zasad dotyczących zwrotu towaru w sklepie stacjonarnym wszystko zależy od dobrej woli sprzedawcy. Nie ma przepisów, które zobowiązują go do przyjęcia oddawanego przez klienta towaru, chyba że posiada wadę. Część sklepów, przeważnie tzw. sieciówki przyjmują zwroty towarów kupionych stacjonarnie w określonym terminie, wskazanym przez sprzedawcę. Warto więc przy zakupie towaru zapytać czy można dany towar zwrócić, w jakich sytuacjach i w jakim terminie.

Konsument, który chce zwrócić towar w sklepie stacjonarnym, ponieważ sklep przewiduje taką możliwość, musi mieć paragon jako dowód zakupu lub gdy płacił za produkt kartą wydrukowane potwierdzenie przelewu.

Partner rubryki prawnicy.Trynid.pl

Zwiększ tempo sprzedaży samochodów

Bez limitów ilościowych.
Już za 250 PLN netto miesięcznie

zadzwoń: 12 632 09 32

SUV-y SEAT-a dostępne z rabatem nawet do 12 000 zł

Sprawdź modele dostępne w ofercie wyprzedażowej
na seat.euromotor.pl i umów się już dziś na jazdę próbną.

SEAT Euromotor ul. Jasnogórska 60, 31-358 Kraków, 22 377 12 00

SEAT

INTER AUTO
skoda.interauto.krakow.pl

Kraków, ul. Kocmyrzowska 1c tel: 12 644 73 43
Kraków, ul. Zakopiańska 94 tel: 12 260 16 55
Krasne 7 k/Rzeszowa tel: 17 785 01 00

„Mister Two” z Kraju Wschodzącego Słońca

W powszechnej opinii jednym z podstawowych atrybutów sportowego samochodu powinien być duży i mocny silnik stanowiący gwarancję doskonałych osiągów oraz emocji za „kółkiem”. Jeżeli jednak głębiej się nad tym zastanowić powyższe stwierdzenie okaże się zwykłym stereotypem. Tak naprawdę nie liczy się bowiem ilość koni mechanicznych, tylko to, ile kilogramów masy auta przypada na każdego z nich. Według tej zasady została zbudowana między innymi Toyota MR2 pierwszej generacji.

Tekst: **Mariusz Barański**, Zdjęcia: Toyota

Najbardziej znanym orędownikiem lekkości samochodowej konstrukcji był bezsprzecznie Colin Chapman - brytyjski konstruktor i założyciel marki Lotus. Do dzisiaj często przytaczana jest jego słynna maksyma, która po przełożeniu na język polski brzmi mniej więcej tak: „Podniesienie mocy czyni cię szybszym na prostych. Obniżenie masy czyni się szybszym wszędzie”. Te zupełnie ponadczasowe słowa stały się swego rodzaju dewizą firmy z Norfolk, idealnie odzwierciedlając jej filozofię budowy aut. Doskonale to ilustrującym, chociaż jednocześnie skrajnym przykładem, jest Lotus Seven z lat 1957-1973, stanowiący kwintesencję niczym niezmąconej radości z jazdy i pokazujący, jak powinno wyglądać pełne zjednoczenie kierowcy z samochodem. Mimo upływu wielu lat to radykalne auto jest w tej dziedzinie praktycznie bezkonkurencyjne. Zresztą, jego wytwarzanie trwa po dzień dzisiejszy, tyle tylko, że pod inną marką. Lotus sprzedał bowiem prawa do produkcji firmie Caterham, dzięki której historia tego niezwykłego modelu trwa nadal. I oby trwała jak najdłużej. Zważywszy bowiem na to, w jakim kierunku zmierza obecnie motoryzacja każdy bezpretensjonalny, w pełni analogowy samochód jest na wagę złota.

Nie ma najmniejszych wątpliwości co do tego, że Lotus w mistrzowski sposób opanował projektowanie sportowych aut, które dzięki niskiej masie nie potrzebowały nadzwyczaj mocnych silników, aby zapewniać dynamikę na wymaganym od nich poziomie. Jako że idea okazała się jak najbardziej słuszna w życie zaczęły ją wprowadzać także inne marki. Jedną z nich była Toyota, która w latach 70. postanowiła poszerzyć swoje portfolio o mały, ekonomiczny i niedrogi, ale jednocześnie rasowy samochód sportowy. Pierwszy efekt prac stanowił prototyp o nazwie SA-X pokazany w 1981 roku. Dwa lata później zaprezentowano kolejny prototyp, tym razem noszący oznaczenie SV-3. Auto bardzo spodobało się zarówno specjalistom z branży, jak i potencjalnym klientom, co przyczyniło się do tego, że w 1984 roku w niemal niezmienionej formie zasiliło gamę japońskiego producenta jako MR2. W tym dość nietypowym jak na Toyotę „imieniu” zostały tak naprawdę ukryte informacje o najistotniejszych cechach samochodu. Pochodzi ono bowiem od wyrażenia „Mid-engine Rear-wheel-drive 2-seater”, które odnosi się do umiejscowienia silnika (centralne), rodzaju napędu (na tylne koła) oraz ilości miejsc w kabinie (dwa). Warto dodać, że Toyota MR2 była pierwszym seryjnie produkowanym japońskim autem z jednostką napędową znajdującą się pomiędzy osiami i za plecami pasażerów. W dodatku została ona zamontowana w sposób poprzeczny, a nie wzdłużny. Wcześniej takie rozwiązanie konstrukcyjne posiadały na przykład Lamborghini Miura i Lancia Stratos, a później między innymi Honda NSX. Różnica polegała na tym, że w przeciwieństwie do wyżej wymienionych modeli MR2 nie korzystało z silników widlastych, tylko z rzędowych cztero-

napędzane 1.5-litrowym wolnossącym silnikiem o mocy 84 KM. Wydaje się jednak, że mimo wszystko był on do tego modelu nieco za słaby.

> Początkowo MR2 sprzedawano wyłącznie jako coupé ze szklanym, prostokątnym oknem znajdującym się pośrodku dachu.

Centralne umiejscowienie jednostki napędowej pozwoliło uzyskać bardzo równomierny rozkład masy między osiami (z lekkim wskazaniem na tył), co w połączeniu z nisko położonym środkiem ciężkości zapewniało znakomite właściwości jezdne. Na pochwałę zasługuje również zestrojenie w pełni niezależnego zawieszenia stanowiące rozsądny kompromis pomiędzy typowo sportową sztywnością i komfortem. W rezultacie małą, sportową Toyotą jeździło się po prostu świetnie. Oprócz tego przyjemnie było na nią patrzeć. Zwarte nadwozie mierzące mniej niż cztery metry długości miało wyraźnie klinowaty kształt. Zaokrąglony, nisko opadający przód z otwieranymi reflektorami stanowił kontrast dla krótkiego, kanciastego, zwieńczonego spoilerem tyłu. Kabina z ciekawie stylizowaną deską rozdzielczą, masywnym tunelem środkowym i obszernymi, dobrze wyprofilowanymi fotelami zapewniała pasażerom o typowych gabarytach zupełnie przyzwoitą ilość miejsca. Początkowo MR2 sprzedawano wyłącznie jako coupé ze szklanym, prostokątnym oknem znajdującym się pośrodku dachu. Wkrótce do oferty dołączyła również wersja wyposażona w tak zwany T-top składający się z dwóch zdejmowanych paneli umieszczonych nad głowami pasażerów oraz stałego elementu łączącego ramy przedniej i tylnej szyby. Dzięki temu w ciepłe, słoneczne dni auto mogło pełnić funkcję namiastki kabrioletu, z czego właściciele często korzystali. Z racji swojej centralnosilnikowej konstrukcji MR2 posiadało dwa bagażniki - z przodu i z tyłu. Nie imponowały one pojemnością, ale bez problemu mieściły zdemontowane fragmenty dachu i podręczny bagaż. Tak naprawdę od niewielkiego, sportowego samochodu trudno oczekiwać w tej kwestii czegoś więcej. Tym bardziej, jeśli nie zawodzi w dziedzinach mających kluczowy wpływ na przyjemność użytkowania.

Produkcję Toyoty MR2 pierwszej generacji zakończono w 1989 roku. Ze względu na atrakcyjny wygląd, dobre osiągi, niezawodność, dość oszczędne obchodzenie się z paliwem i rozsądnie skalkulowaną cenę auto odniosło w pełni zasłużony rynkowy sukces. Dzisiaj jest już youngtimerem, jednak mimo upływu lat nadal potrafi dawać radość z jazdy, a w przypadku tego typu samochodów o to właśnie chodzi.

cylindrówek. Najpopularniejsza z nich miała 1.6 litra pojemności i w zależności od rynku rozwijała od 114 do 128 KM. Trzeba przyznać, że jak na tamte czasy odznaczała się bardzo nowoczesną budową. Posiadała dwa górne wałki rozrządu, cztery zawory na cylinder, elektroniczny wtrysk paliwa oraz zaawansowany układ dolotowy o nazwie T-VIS. Standardowo łączono ją z pięciobiegową skrzynią ręczną, natomiast opcjonalnie oferowano czterostopniową przekładnię automatyczną. Do charakteru auta zdecydowanie lepiej pasował jednak „manual", który nie tylko mocniej spajał kierowcę z maszyną, ale także sprawniej przenosił napęd na koła. Poza tym pracował lekko i precyzyjnie, zmiana biegów była więc prawdziwą przyjemnością. Zresztą tak jak i sama jazda. Z racji tego, że MR2 nie ważyło nawet 1000 kg, wolnossący 1.6-litrowy silnik zapewniał mu osiągi adekwatne do wyglądu nadwozia. Jednak Toyota pomyślała też o tych, którzy odczuwali w tej kwestii pewien niedosyt. Z myślą o nich po pewnym czasie ofertę wzbogaciła wersja napędzana jednostką 1.6 wyposażoną dodatkowo w sprężarkę Rootsa oraz intercooler. W porównaniu ze swoją wolnossącą bazą silnik otrzymał ulepszone tłoki oraz został pozbawiony dolotu T-VIS. Obniżono też nieco jego stopień sprężania. Wprowadzone modyfikacje pozwoliły uzyskać 146 KM. Mimo wzrostu masy własnej do ponad 1100 kg doładowane MR2 było naprawdę szybkie i szczególnie na krętej drodze potrafiło zostawić daleko w tyle znacznie mocniejsze samochody. Szkopuł w tym, że taką odmianę oficjalnie sprzedawano tylko na rynku japońskim (od 1986 roku) i amerykańskim (od 1988 roku). Europejscy klienci musieli więc obejść się smakiem lub sprowadzić auto we własnym zakresie. Dla porządku należy dodać, że w Japonii oferowano też MR2

Gdzie wymieniać OPONY

Korzystanie z opon sezonowych wiąże się z koniecznością ich dwukrotnej wymiany w ciągu roku. Warsztatów oferujących taką usługę jest sporo, a w tak zwanym „gorącym okresie" doraźne punkty powstają nawet pod supermarketami. Problem w tym, że świadczenia wymiany ogumienia nie zawsze podejmują się profesjonaliści dysponujący odpowiednią wiedzą i sprzętem, co często prowadzi do uszkodzenia opon, felg, a niekiedy nawet piast kół, czyli krótko mówiąc powoduje dodatkowe koszty.

Najłatwiej mają ci, którzy korzystają z dwóch kompletów kół: jednego przeznaczonego na lato, a drugiego – na zimę. Do ich wymiany wystarczy przecież tylko podnośnik i klucz do kół, prawda? Niestety, nie do końca. Chodzi bowiem o to, że koła należy dokręcić z odpowiednią siłą (momentem) zgodną z zaleceniami producenta samochodu. W tym celu, w końcowej fazie dokręcania śrub należy się posłużyć tzw. kluczem dynamometrycznym. Problem w tym, że nawet w niektórych warsztatach nie jest to wcale regułą. Często jest bowiem tak, że dla oszczędności czasu koła są dokręcane aż do oporu za pomocą klucza pneumatycznego, co jest karygodne i świadczy o zupełnym braku profesjonalizmu. Jeżeli więc mamy dwa komplety kół warto rozważyć zakup klucza dynamometrycznego i wymieniać je samodzielnie, pamiętając przy okazji aby zamienić je rotacyjnie między osiami i stronami auta (czyli po przekątnej). Stąd bardzo rozsądną praktyką jest opisywanie sobie na wewnętrznej stronie kół ich dotychczasowej pozycji w samochodzie (np. PP – prawy przód, LT – lewy tył itd.). Dzięki temu w kolejnym sezonie będziemy wiedzieć jak nimi rotować. Szczególną uwagą powinni się wykazać użytkownicy opon kierunkowych, ponieważ aby prawidłowo pełniły swoją funkcję muszą się obracać w ściśle określoną stronę. Dlatego w ich przypadku kołami można rotować jedynie w płaszczyźnie przód-tył, natomiast rotacja w płaszczyźnie prawo-lewo wymaga demontażu i ponownego montażu opony na feldze we właściwy sposób (w przeciwnym wypadku opona będzie się obracać w niewłaściwą stronę), a wtedy bez wizyty w specjalistycznym punkcie się nie obejdzie. Tak samo zresztą jak w sytuacji, gdy mamy tylko jeden komplet felg, na który w zależności od pory roku zakładamy opony letnie lub zimowe.

Z przekładką sami sobie nie poradzimy. Najlepiej powierzyć to profesjonalnemu serwisowi oponiarskiemu, który funkcjonuje przez cały rok, a nie takiemu, którzy powstał tylko na czas sezonowej wymiany opon lub działa okazjonalnie np. przy serwisie mechanicznym. Wbrew pozorom nie jest to wcale taka prosta czynność i ktoś, kto nie posiada odpowiedniej wiedzy oraz narzędzi może wyrządzić więcej szkody niż pożytku. W przypadku profesjonalnych serwisów dysponujących wykwalifikowanymi pracownikami oraz specjalistycznym sprzętem takie ryzyko jest ograniczone do minimum. Doświadczeni fachowcy wiedzą na co zwrócić uwagę podczas wymiany opon, jak zrobić to zgodnie ze sztuką i przy okazji ustrzec się błędów. Jeżeli natomiast zadania podejmie się ktoś słabo obeznany z tematem, to nic dobrego z tego nie wyniknie. Wymiany opon dokonuje się co prawda za pomocą odpowiedniej maszyny, ale jeżeli obsługujący ją człowiek nieprawidłowo zamocuje w niej koło i nie użyje pasty smarnej, to uszkodzeniu może ulec zarówno stopka opony, jak i rant felgi. Bardzo podatne na uszkodzenia są również czujniki systemu monitorowania ciśnienia w oponach. Niejednokrotnie trzeba je później właściwie zaprogramować, co wymaga użycia specjalistycznego komputera, którego nie posiadają wszystkie zakłady. Przed montażem koła należy obowiązkowo wyważyć, ponieważ inaczej będą „bić". Do tego potrzebna jest kolejna specjalistyczna maszyna zwana wyważarką, która wskaże gdzie konkretnie przymocować odważniki. Profesjonalista będzie się starał, aby tych odważników było jak najmniej, co w przypadku mocno niewyważonych kół jest dość pracochłonne (wymaga np. obracania opony na feldze aż do momentu znalezienia optymalnej pozycji). Z kolei partacz nie będzie tracił na to czasu i naklei tyle ciężarków, ile maszyna wskaże mu za pierwszym razem. Z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że taki ktoś przed montażem koła nie pomyśli też o oczyszczeniu piasty, co jest kolejnym przejawem braku fachowości. O niewłaściwym dokręcaniu kół była mowa już wcześniej, więc nie ma sensu tego powtarzać. Z wyżej wymienionych powodów sezonową wymianę opon należy zlecać wyspecjalizowanym, całorocznym serwisom. Przemawiają za nimi wiedza, doświadczenie oraz profesjonalny sprzęt. Takie punkty, w przeciwieństwie do tych, które powstają tylko na chwilę, nie mogą sobie pozwolić na fuszerkę, ponieważ wiązałoby się to z ekspresową utratą klientów (obecnie przepływ informacji jest błyskawiczny). Dlatego wymianę opon warto powierzać właśnie im.

Dziękujemy firmie Harp z Krakowa za pomoc przy realizacji tekstu.

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

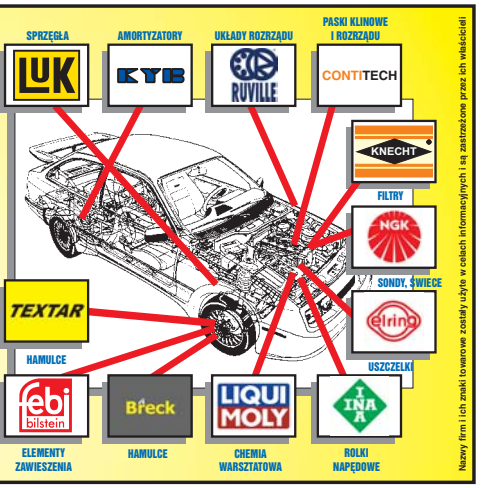
HURT - DETAL

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



anndora
GRUPA AUTOREMO

www.anndora.pl

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

VDO i Continental, czyli modelowy przykład fuzji **przynoszącej obopólne** korzyści

Continental jest znaną i renomowaną firmą, niemal od początku swojej działalności związaną z branżą motoryzacyjną. Większości użytkowników samochodów kojarzy się jednak tylko z wyrobami gumowymi, takimi jak opony oraz paski rozrządu i osprzętu. Tymczasem asortyment Continentala jest obecnie znacznie szerszy niż się powszechnie sądzi, a wszystko dzięki połączeniu z firmą Siemens VDO Automotive specjalizującą się od lat w dostarczaniu technologii przeznaczonych do różnego typu pojazdów.

VDO to niemiecka marka należąca obecnie do koncernu Continental, która zajmuje się produkcją elektroniki i mechatroniki samochodowej przeznaczonej do układów napędowych, systemów zarządzających pracą silnika i układów wtrysku paliwa. Obecnie jest jednym z wiodących światowych dostawców części i usług motoryzacyjnych. Historia VDO sięga końca lat 30. XX wieku. Firma została bowiem założona w 1929 roku we Frankfurcie nad Menem przez niemieckiego przedsiębiorcę Adolfa Schindlinga. Na początku działalności specjalizowała się w produkcji niezawodnych i precyzyjnych przyrządów pomiarowych przeznaczonych do pojazdów silnikowych, będąc w tej dziedzinie bezsprzecznym rynkowym liderem. Produkty VDO służyły do pomiaru i kontroli prawie wszystkich cech samochodów osobowych i użytkowych. Początkowo w dużej mierze opierały się na mechanice, z czasem jednak zaczęto w nich stosować coraz więcej elektroniki. Niestety, wkrótce wybuchła druga wojna światowa będąca dla firmy trudnym czasem, ponieważ większość zakładów, w których odbywała się produkcja zostało zniszczonych. Przedsiębiorstwo wznowiło działalność w 1949 roku, a jego pierwszymi powojennymi produktami były prędkościomierze do rowerów i motorowerów, które szybko stały się wielkim sukcesem. Nie zapomniano również o przyrządach pomiarowych do pojazdów silnikowych. VDO czerpało zyski z niemieckiego „cudu gospodarczego" i rozwijało się, z czasem poszerzając swój asortyment o inne produkty, takie jak na przykład parkometry. Firma wprowadziła wiele innowacji, które odniosły sukces na całym świecie. Przykładami są chociażby elektryczny tempomat czy wyświetlacz przezierny. Ważnym momentem w dziejach VDO było całkowite przejęcie przez firmę Mannesmann, co miało miejsce w 1994 roku. Trzy lata później przedsiębiorstwo zmieniło nazwę na Mannesmann VDO, a w 2001 roku doszło do jego fuzji z firmą Siemens Automotive. W wyniku tego powstał Siemens VDO Automotive, który w 2007 roku połączył się z Continentalem. Tym sposobem stworzony został koncern, który z czasem stał się jednym z największych na świecie dostawców technologii motoryzacyjnych. Obecnie marka VDO stanowi centralny filar działu pojazdów użytkowych i rynku części zamiennych firmy Continental. Dzięki rozległej sieci handlowej jest reprezentowana na całym świecie. VDO sprzedaje pod marką Continental produkty, systemy i usługi elektroniczne, które sprawiają, że pojazdy komercyjne i specjalne są bezpieczniejsze oraz bardziej ekonomiczne i

ekologiczne, a jednocześnie wydajniejsze w codziennych zastosowaniach. Oferta VDO obejmuje również szeroką gamę produktów i usług dla specjalistycznych warsztatów samochodowych oraz części zamiennych dla niezależnego sektora detalicznego i niezależnych warsztatów samochodowych. VDO zapewnia także dostawę oryginalnych części, gdy producenci motoryzacyjni zaprzestają produkcji danego modelu pojazdu.

> Obecnie marka VDO stanowi centralny filar działu pojazdów użytkowych i rynku części zamiennych firmy Continental.

Jak już wcześniej wspomniano, VDO należy obecnie do niemieckiej firmy Continental, która została założona w 1871 roku i początkowo zajmowała się produkcją gumy, a z czasem stała się prawdziwym potentatem w produkcji opon do różnego rodzaju pojazdów. W 1892 roku Continental jako pierwsza niemiecka firma rozpoczęła wytwarzanie opon pneumatycznych do rowerów. Rozwój motoryzacji sprawił jednak, że w 1898 roku przedsiębiorstwo wzbogaciło swój asortyment o gładkie opony samochodowe. Natomiast w 1904 roku Continental jako pierwszy na świecie zaprezentował oponę samochodową z bieżnikiem. Kolejnymi innowacjami wprowadzonymi przez Continentala były między innymi koło ze zdejmowaną oponą (1908) oraz opona z warstwą kordu (1921). W 1955 roku rozpoczęto wytwarzanie opon bezdętkowych do samochodów osobowych, natomiast pięć lat później wystartowała masowa produkcja opon radialnych. Następne ważne wydarzenie miało miejsce w 1972 roku, kiedy to firma wprowadziła na rynek pierwszą oponę zimową pozbawioną kolców. Z kolei w 1991 roku, jako pierwsza na świecie zaoferowała ekologiczną oponę, która w porównaniu z konwencjonalną odpowiedniczką charakteryzowała się obniżonymi oporami toczenia i zwiększoną odpornością na zużycie. Continental po dzień dzisiejszy jest czołowym producentem ogumienia, a dzięki połączeniu z Siemens VDO Automotive stał się również jednym z największych dostawców technologii i podzespołów motoryzacyjnych. Przykładem są chociażby wysokociśnieniowe pompy przeznaczone do systemu wtrysku paliwa Common Rail. Oczywiste jest, że takie komponenty trzeba umieć obsłużyć i w razie czego naprawić. A do tego z kolei niezbędne są serwisy dysponujące odpowiednią wiedzą oraz specjalistycznym sprzętem. Pełną tego świadomość ma między innymi Bosch, który od grudnia 2018 roku wprowadził w swojej sieci serwisów dodatkowe wyposażenie umożliwiające testowanie pomp CR produkcji firmy Continental na stanowiskach Bosch EPS 708 i Bosch EPS 815. Jest to bowiem jeden z podstawowych warunków, które należy spełnić, aby otrzymać autoryzację Continentala. Działania mające na celu jej uzyskanie podjęto między innymi w placówce Bosch Diesel Centrum wchodzącej w skład firmy Transbud Nowa Huta. Po szeregu szkoleń oraz zakupie wyposażenia VDO, 29-go lipca 2019 roku to krakowskie przedsiębiorstwo uzyskało stosowny certyfikat potwierdzający, że jest w pełni przygotowane, zarówno pod względem merytorycznym, jak i sprzętowym, do testowania oraz napraw pomp Common Rail pochodzących od Continentala. Z powodzeniem może więc dokonywać profesjonalnej obsługi owych podzespołów. Powierzając je w ręce specjalistów z Bosch Diesel Centrum Transbud Nowa Huta zyskujemy pewność, że serwis zostanie przeprowadzony zgodnie z zaleceniami i wymogami firmy Continental.

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**

Brick Top

Kilka lat temu miałem okazję pojeździć Fiestą z silnikiem 1.0 EcoBoost o mocy 140 KM. Silnik wielokrotnie nagradzany, auto o atrakcyjnym wyglądzie… z zewnątrz, jednak w środku wyglądało już trochę słabiej. Najgorsze wrażenie robiła konsola centralna, która prezentowała się jak radio Panasonix kupione na jarmarku Europa, czyli na Stadionie X lecia.

Damian Śmigielski

Kiedy dowiedziałem się, że będę miał okazję po raz kolejny zasiąść za kierownicą Fiesty bardzo się ucieszyłem. Zwłaszcza, że miała to być Fiesta ST. Auto odbierałem po ciemku, więc nie za bardzo miałem okazję mu się przyjrzeć, ale po zajęciu miejsca za kierownicą… poczułem się doskonale. Samo wsiadanie może nie jest najłatwiejsze i jeśli lekcje wychowania fizycznego nie należały nigdy do twoich ulubionych, to Fiesta może nie przypaść ci do gustu. Ekwilibrystyka wymagana jest również ze względu na jest dobrze wkomponowany w kokpit i nie ma się co czepiać. Przypominam, że do niedawna w Fordzie nie było tak różowo i nowa koncepcja jest dużo lepsza od poprzedniej. Lekko może razić „kwadratowa" grafika systemu infotainment.

Moja Fiesta była wyposażona w dobrej klasy system nagłośnienia, ale… okazał się kompletnie bezużyteczny.

Uruchomienie silnika wyzwala uśmiech na

wystające elementy oparcia i siedziska. Jeśli nie chcesz mieć zeszmaconych foteli, trzeba wyginać śmiało ciało.

Wnętrze jest zaprojektowane i wykonane na bardzo wysokim poziomie i szczerze mówiąc nie jestem w stanie przyczepić się do czegokolwiek. Serio. Jest przejrzyście i wygodnie. Wszystko jest pod ręką. Wiem, że wielu osobom nie podoba się ekran po środku kokpitu. Moim zdaniem tak jak w nowej Corolli, twarzy. Fiesta jest uczciwa i wszystkie dźwięki generuje w sposób tradycyjny, czyli przez silnik i układ wydechowy. Nie ma tu żadnych rezonatorów, wibratorów, głośników i oszustw. Basowy pomruk jest boski. I w ogóle nie przeszkadza fakt, że silnik ma tylko trzy cylindry. Moim zdaniem ten silnik jest genialny. Półtora litra i 200 KM, do tego 290 Nm robi wrażenie. 6,5 sekundy do setki też. Trzycylindrowe silniki EcoBoost to mistrzostwo świata.

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY
KATALOG
dla kierowcow

Kiedy przejechałem pierwsze 20 km po mieście byłem zaskoczony. Zużycie paliwa przy normalnej jeździe miejskiej osiągnęło 6 l/100 km. Nie mogłem w to uwierzyć. Oczywiście jeśli ktoś jest fanem bezmyślnego pałowania od świateł do świateł spokojnie ten wynik będzie mógł pomnożyć przez dwa. Pewnie znajdą się też tacy, którzy powiedzą, że 200 KM w takim aucie, to za mało…. Niskie zużycie paliwa wynika z faktu, że ten silnik może pracować na… dwóch cylindrach.

Szok! A najlepsze jest to, że kompletnie tego nie czuć, może tylko odrobinę słychać, bo delikatnie zmienia się dźwięk wydobywający się z wydechu. Świetne rozwiązanie pozwalające w pewnych warunkach na oszczędną jazdę.

No właśnie, jak to jeździ? Jest głośno, twardo, precyzyjnie, lekko nerwowo i szczerze mówiąc ostatnio tak dobrze się bawiłem za kierownicą Abartha 595 Competizione. Gdzie było lepiej? To bardzo trudne pytanie. Abarth miał wszystko to czego Fieście brakuje. Był wyjątkowo zorientowany na sport i kompletnie nie zwracał uwagi na komfort. Był bardziej wymagający w prowadzeniu. Fiesta jest o kilka procent mniej sportowa, ale oczekiwałbym od niej, że w podstawowym trybie jazdy będzie… bardziej komfortowa.

Serio…. Po przejechaniu 600 km w trasie wiem, że auto jest w stanie wyprzedzać wszystko, wszędzie i praktycznie na dowolnym biegu. To jest mały szatan, ale… kiedy po prostu chcę tym autem przejechać z punktu A do B, to liczyłbym na to, że wysiądę bez szumu w uszach. Niestety tak nie jest i jeśli chcielibyście żeby Fiest była waszym jedynym autem, a lubicie wyskoczyć w dłuższą trasę, to warto się dobrze zastanowić.

Bo jeśli chodzi o zabawę, Fiesta jest u mnie na pierwszym miejscu wśród cywilnych aut zbliżających się do sportu. Mam jednak kilka uwag, bo mimo wszystko nie jest ona przysłowiowym doktorem Hyde. Bo ani z niej doktor, ani mister Hyde. I broń Boże nie jest to wada, ale po prostu lekki niedosyt. Bo tak…. Fotele są niby kubełkowe, ale jednak trochę za mało i trochę za miękkie i wiem, że da się zrobić twardy kubeł, który jest bardzo wygodny. Zawieszenie jest twarde i sprężyste, ale mam taki jeden zakręt testowy i hybrydowym Aurisem przejeżdżałem go szybciej i mniej nerwowo. A najbardziej mi przeszkadzała za krótka dźwignia zmiany biegów. Sprzęgło i skrzynia pracują cudnie, ale chciałbym mieć mniejszy dystans między kołem kierownicy, a drążkiem. Wiem, że wybrzydzam, jednak nie czuję z tego powodu wyrzutów sumienia.

Podsumowując, Fiesta ST jest świetnym autem, z doskonałym silnikiem, rewelacyjną skrzynią biegów, ładnym wykonanym z dobrych materiałów wnętrzem i atrakcyjną powłoką zewnętrzną. Dobrze dobrany kolor lakieru i piękne felgi powoduje, że auto przykuwa uwagę i cieszy oko. Przy całym swoim lekko sportowym charakterze nie traci nic z funkcjonalności i można ją spokojnie polecić jako auto do codziennej eksploatacji. Drobne mikro wady nie przysłaniają bardzo dobrego ogólnego wrażenia i szczerze mówiąc nie widzę lepszego auta w tej klasie.

Sam pewnie wybrałbym wersję Vignale, ale to moja jak najbardziej subiektywna ocena i nie musicie się z nią zgadzać.

Części nowe i używane do samochodów dostawczych

IVECO PEUGEOT

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

KAR Gaz
AUTO GAZ MONTAŻ
MECHANIKA POJAZDOWA
• DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
• NAPRAWY BIEŻĄCE
• WYMIANA OLEJU
• ZAWIESZENIA
• HAMULCE • ELEKTRYKA
• ZBIEŻNOŚĆ

50 zł rabatu
przy kosztach naprawy powyżej 200 zł
www.autogazkargaz.pl
KLIMATYZACJA
tel./fax: 12 645 55 87
OS. GRĘBAŁÓW, UL. GEODETÓW 18 B

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

Wszystko dla Twojego układu wydechowego
bosal TŁUMIKI
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)

PEŁNY ASORTYMENT CZĘŚCI ZAMIENNYCH
CITROËN · PEUGEOT · RENAULT
CBC
CRACOW BUSINESS CORPORATION
sklep i serwis
Kraków, ul. Głowackiego 56
tel. (12) 637 48 18, 623 08 15
e-mail: cbc@cbc.com.pl , www.cbc.com.pl

Auto 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

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

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

Castrol
Authorised Dealer
DĘBICA
Authorised Dealer
AUTO SERVICE s.c.
B. Fijałkowski, P. Dudek
KRAKÓW, OS. SŁONECZNE 8A
TEL. 12 644-37-43
CZYNNE: pn.-pt.: 8.00 - 16.00, sob.: 8.00 - 13.00
www.fijalkow.pl
~ KOMPUTEROWY POMIAR GEOMETRII KÓŁ
~ KOMPUTEROWE WYWAŻANIE KÓŁ
~ BEZSTYKOWA WYMIANA OPON
~ POMPOWANIE KÓŁ AZOTEM
~ PNEUMATYCZNE SMAROWANIE
~ WYMIANA PŁYNU CHŁODZĄCEGO
~ NAPRAWA ZAWIESZEŃ
OLEJE SILNIKOWE Castrol oraz FILTRY OLEJOWE zakupione w naszej firmie wymieniamy GRATIS
płatnik VAT
~ MYCIE PODWOZIA, NADWOZIA I SILNIKA
~ PRANIE TAPICERKI
~ PODCIŚNIENIOWA WYMIANA OLEJÓW
~ ODGRZYBIANIE OZONEM UKŁADÓW KLIMATYZACJI
~ WYMIANA CZYNNIKA CHŁODZĄCEGO KLIMATYZACJI

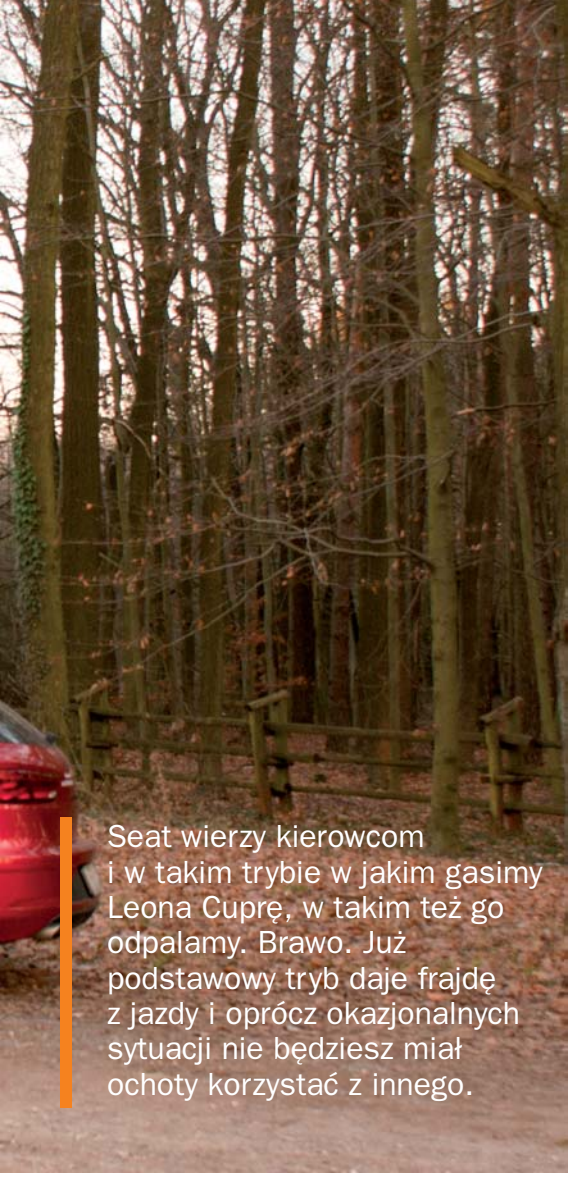
Szukanie kwadratowego **koła**

Jeżeli coś jest dobre, cieszy się popularnością. To prosta – wydawać by się mogło – zależność. Przecież masa ludzi nie może się mylić i to co najlepsze jest najchętniej kupowane, ciesząc się największą renomą i uznaniem. Czy tak jest w rzeczywistości? Czy nie ulegamy ślepemu pędowi i chęci posiada popularnych, a nie najbardziej odpowiadających nam rzeczy?

Robert Lorenc

Nie ma co się oszukiwać, Seat nawet w koncernie VAGa, nie należy do najchętniej kupowanych marek. W rankingu sprzedaży samochodów nowych za listopad 2019 znalazł się na 16 miejscu, a wśród producentów z koncernu VAG wyprzedziły go nie tylko Skoda i Volkswagen, ale również Audi, który jest przedstawicielem segmentu premium. Traktując jak wyznacznik zasadę równości pomiędzy popularnością a popytem oznaczałoby to, że Seat nie potrafi robić dobrych samochodów. Czy tak jest w rzeczywistości? Postanowiłem to sprawdzić, a żeby dodatkowo utrudnić zadanie do testu wybrałem najmocniejszego, bo posiadającego 300 KM Leona Cuprę ST (kombi). Jeżeli potrafią zrobić właściwie samochód o aspiracjach sportowych, to tym bardziej poradzą sobie z „cywilnymi" modelami.

Z zewnątrz Leon Cupra ST od Leona ST różni się detalami. Nie „krzyczy" z daleka eksponując swoją niezliczoną ilość spoilerów i przetłoczeń. Trzeba wiedzieć na co zwrócić uwagę, żeby odróżnić je od siebie. Wnętrze jest przyjemne i estetyczne, a czarna podsufitka podkreśla sportowy charakter modelu. Fotele są wygodne i zapewniają nie tylko dobry komfort podróżowania, ale również właściwe trzymanie boczne. Są również na tyle obszerne, że jak będziesz miał ochotę jechać w płaszczu, nie poczujesz się skrępowany. Regulacja fotela kierowcy jest w pełnym zakresie – również z odcinkiem lędźwiowym kręgosłupa, ale manualna. Czy to wada? Zależy jak często zmieniasz położenie fotela. Do dyspozycji mamy z przodu dwa gniazda USB oraz gniazdo zapalniczki umiejscowione przed podłokietnikiem. Sam podłokietnik (przesuwany)



Seat wierzy kierowcom i w takim trybie w jakim gasimy Leona Cuprę, w takim też go odpalamy. Brawo. Już podstawowy tryb daje frajdę z jazdy i oprócz okazjonalnych sytuacji nie będziesz miał ochoty korzystać z innego.

podłokietnikiem. Sam podłokietnik (przesuwany) posiada schowek, jednak jego gabaryty są symboliczne. Tak samo jak niewielka (ograniczona dodatkowo odtwarzaczem CD) jest pojemność schowka przed pasażerem. Najlepiej oddaje ją sama nazwa: schowek na rękawiczki. Chyba za bardzo producent się nią przejął. Całość dopełniają smaczki w postaci podświetlanego loga Cupra na progach przednich drzwi, obszytych materiałem gniazd pasów bezpieczeństwa, haczyków na słupkach dla pasażerów siedzących z tyłu oraz szerokiej gamy kolorystycznej (z możliwością regulacji natężenia) podświetlenia paneli ozdobnych i przestrzeni na nogi. Zabrakło miejsca na schowek na okulary oraz podgrzewane fotele (dostępne w opcji). Nawet najbardziej nieprzychylna osoba nie zarzuci wnętrzu sportowej surowości.

Działanie systemu dostępu bezkluczykowego jest dla mnie zagadką. O ile bezbłędnie reaguje przy otwieraniu Leona Cupry, to już jego zamknięcie jest karkołomnym zadaniem. Od strony kierowcy udało mi się zrobić to tylko raz, natomiast od strony pasażera poszło sprawniej, ale i tak działał kiedy chciał. Może to wina testowanego egzemplarza? Nie wiem.

System multimedialny (akcesoryjny o mocy 340W ze wzmacniaczem, 9 głośnikami i subwooferem) działa sprawnie i zapewnia doznania dźwiękowe na dobrym poziomie. Szybki procesor dźwięku umożliwia słuchanie, bez zaznaczonych przerw między utworami, miksów nagranych jako mp3. Wyboru albumu możemy dokonać na wiele sposobów np. klikając w okładkę płyty lub wybierając odpowiedni folder. Tradycjonaliści mają do dyspozycji odtwarzacz CD umieszczony w schowku przed pasażerem. Bez zarzutu działa również nawigacja, precyzyjnie prowadząc do celu. Jakość połączenia telefonicznego jest bardzo dobra, a i sam aparat sparujemy z Leonem Cuprą bez problemu i w czasie, którego nie powstydziliby się mechanicy Nascar tankujący samochód podczas pit stopu. Bez problemu znajdziemy również kontakt z książki telefonicznej. Wystarczy wpisać jego część, a pokażą się wszystkie kontakty zawierające wpisane słowo. Jeżeli nie chce ci się pisać, praktycznie bezproblemowo nawiążesz połączenie za pośrednictwem komend głosowych. Musisz tylko wiedzieć co mówić, bo system reaguje na określone komendy.

Do dyspozycji mamy cztery tryby jazdy: Comfort (standardowy), Sport (m.in. wkręca silnik na wyższe obroty, zmienia charakterystykę wydechu, który staje się głośniejszy), Cupra i Individual. Seat wierzy kierowcom i w takim trybie w jakim gasimy Leona Cuprę, w takim też go odpalamy. Brawo. Już podstawowy tryb daje frajdę z jazdy i oprócz okazjonalnych sytuacji nie będziesz miał ochoty korzystać z innego. Już po przejechaniu kilkunastu metrów czujesz każdą komórką swojego ciała, że masz do czynienia z usportowioną wersją. Wspomaganie kierownicy jest mniejsze niż oferuje „cywilna" wersja dając tym samym lepsze czucie drogi, a zawieszenie twardsze, ale nie pozbawione komfortu, więc nie musisz się obawiać o przemieszczenie organów wewnętrznych na nierównościach. Napęd na wszystkie koła działa bez zastrzeżeń i uzupełnia uczucie pewności w prowadzeniu. Wydawać by się mogło, że bez względu na tryb jazdy model generujący 300 KM będzie reagował natychmiastowo na nasze polecenia wydawane pedałem gazu. O ile dzieje się tak po przestawieniu skrzyni na tryb S, o tyle na standardowym ustawieniu (D) odczuwalne jest chwilowe zawahanie jednostki. Nie na tyle długie, żebyś zaczął się martwić, czy w końcu skrzynia znajdzie właściwy bieg i zaczniesz przyspieszać, ale na tyle wyraźne, że za pierwszym razem zdziwisz się, że w ogóle wystąpiło. Przyspieszenie, które obiecuje Seat (4,9 sekundy od 0 –100 km/h) nie jest życzeniowe, a naprawdę je czuć i to w zasadzie bez wyjątku z jakiej prędkości chcesz gwałtownie katapultować się do przodu. Wyprzedzanie Leonem Cuprą, to czysta rozkosz. Nie musisz minutami czekać na dostateczną ilość miejsca pomiędzy pojazdami jadącymi z przeciwka. Tak duża moc i przyspieszenie niestety nie przekłada się na sielankową podróż, szczególnie autostradą. Za kierownicą Leona Cupry nagminnie uwypuklają się bowiem ułomności w prowadzeniu aut przez innych kierowców. Najczęściej pojawiającym się jest zajeżdżanie nam drogi przez kierowców, którzy patrzą się w lusterko na raz. Zerkają w nie – jesteśmy daleko, włączają (oby) migacz i zmieniają pas, a my musimy się odhamować. Nie przypuszczają oni, że inne auto może tak szybko przyspieszać. Trochę jak na polowaniu, tylko że tutaj my jesteśmy zwierzyną, a oni próbują w nas wjechać. Mam nadzieję, że nie specjalnie. Na autostradzie nie poszeptasz sobie z pasażerem. Jest głośno, nie ponadnormatywnie, bo bez podnoszenia głosu >>>>

>>>> można rozmawiać i nie musimy do siebie krzyczeć, ale jakby było ciszej – szczególnie w trakcie jednostajnej, spokojnej jazdy – byłoby świetnie.

Seat wyposażył Leona Cuprę w dwa systemy osłabiające ułomność kierowcy: Front Assist (zapobiegający najechaniu na poprzedzający nas pojazd) oraz Lane Assist (utrzymujący nas w pasie jezdni). Ten pierwszy nawet jak go wyłączymy, to przy ponownym odpaleniu będzie aktywny. Drugi (działa sprawnie i nie nerwowo) uszanuje nasz wybór i jak nie będziemy chcieli korzystać z jego usług będzie grzecznie czekał na naszą decyzję o aktywacji.

Tak przednie, jak i tylne czujniki parkowania pozwalają na precyzyjne manewry, a dodatkowo przednie włączą się automatycznie nawet jak wcześniej nie cofaliśmy. Z kamery cofania (umiejscowionej nad tablicą rejestracyjną) nie skorzystamy niestety zbyt często, mimo że mogłaby dodatkowo pomóc przy parkowaniu. Wynika to z tego, że przyciąga brud bardziej niż plecy rowerzysty poruszającego się po błocie rowerem nie posiadającym tylnego błotnika.

(doświetlając zakręty), ale również bez opóźnienia przełączają się między światłami drogowymi a mijania, tak, żeby nie utrudnić poruszania się kierowcom jadącym z przeciwka. Zaangażowany w prowadzenie możesz zapomnieć, że zapadł zmrok.

Nie oszukujmy się, codzienne poruszanie się Leonem Cuprą nie jest jazdą na kropelce benzyny. Seat obiecuje spalanie na poziomie 8,5 l/100 km w cyklu mieszanym. Mnie – co było łatwe do przewidzenia – średnia za cały test wyszła wyższa i zamknęła się wynikiem 9,6 l/100 km. Ceny Leona Cupry ST zaczynają się od 148 400 PLN (z napędem na jedną oś). Testowany egzemplarz, wzbogacony o kilka dodatków został wyceniony na 175 974 PLN.

Seatowi udało się (udało?) stworzyć naprawdę dobry model. Nie tylko doskonale się prowadzi, ale jest lekarstwem na poprawienie nastroju w gorszy dzień. Model, w którym kierowca czuje się kapitanem ponoszącym pełną odpowiedzialność za swoje decyzje. Model, który nie jest nafaszerowany niezliczoną ilością wspomagaczy kierującego, które informują go co chwilę, że są na pokładzie.

Utrzymanie jej w czystości stanowi wyzwanie zbliżone do nie przyniesienia żadnego ziarenka piasku po wizycie na plaży i prędzej zobaczymy na wyświetlaczu rozmazaną plamę niż czysty obraz. Skoro już jesteśmy przy wadach, to chciałbym wiedzieć co kierowało inżynierami, którzy ustawili wycieraczki w taki sposób, że zdążą one zrobić już pół cyklu pracy zanim do szyby doleci płyn ze spryskiwacza. W efekcie pracują one na sucho co w niedługim czasie będzie skutkowało najpierw ich skrzypieniem, a chwilę później koniecznością wymiany. Nie jest to dobre rozwiązanie na dłuższą metę.

Automatyczne światła to majstersztyk, zapomnisz w ogóle, że istnieje ich przełącznik. Nie tylko sprawnie reagują na zmieniającą się trajektorię drogi

Nie znam odpowiedzi na pytanie dlaczego ta marka nie cieszy się w Polsce większą popularnością. Może to szukanie kwadratowego koła przez klientów, a może po prostu zapominają o niej wybierając samochód i nie zaglądają w ogóle do jej salonów? Jak dla mnie jedno jest pewne: jej produkty, a w szczególności testowany Leon Cupra całkowicie obalają przedstawioną na wstępie tezę.

Dziękuję firmie Euromotor – Autoryzowanemu Dealerowi Seata - za udostępnienie samochodu do testu.

Podsumowanie roku 2019, czyli **motoryzacja dobra** na wszystko, szczególnie **jeżeli potrzeba** „chłopca do bicia”

Początek roku jest dobrym momentem na podsumowanie poprzedniego. Co zatem „powiedział” nam 2019 rok? W dużym skrócie, że motoryzacja jest dobra na wszystkie okoliczności, oczywiście pod warunkiem, że potrzebujesz wskazać winowajcę, a nie rozwiązać problem.

Robert Lorenc

Samochody są niebezpieczne i trzeba coś z tym faktem zrobić. Nie kierowcy, którzy nieodpowiedzialnie je prowadzą, a samochody jako przedmioty. Taki wniosek można wyciągnąć patrząc na kolejne regulacje Unii Europejskiej. Aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach nakłada ona na producentów kolejne, obowiązkowe wyposażenie modeli, czyli dodatkowe systemy wspomagające kierowcę w prowadzeniu. Tak, zamiast położyć nacisk na zwiększenie umiejętności i świadomości kierowców, dekretowo zostaje zwiększona „inteligencja” samochodu. Jaki to spowoduje efekt? Jeszcze mniej poświęcimy uwagi na prowadzenie, bo przecież automatyka zrobi za nas wszystko. Niestety nie zrobi, czego dobitny efekt widzimy codziennie na drogach.

Ziemia jest na skraju wyczerpania i za chwilę skutki naszej rabunkowej jej eksploatacji będą nieodwracalne. Co gorsze, nie tylko nadmiernie ją wykorzystujemy, ale również bez opamiętania zanieczyszczamy emitując gigantyczne ilości dwutlenku węgla do atmosfery. Co wypadałoby zrobić? Wytypować największych trucicieli i zmusić ich do ograniczenia emisji zanieczyszczeń. Co zrobiono? W pierwszej kolejności uderzono w samochody osobowe, które – co przyznaje sama UE – odpowiedzialne są za emisję około 12% dwutlenku węgla do atmosfery. To łatwe rozwiązanie, a i nośność przekazu jest olbrzymia bo dotyczy znacznej części ludzi. Czy wynika to z chęci poprawy powietrza? Wątpię. Bardziej skłaniałbym się w kierunku pozyskania dodatkowych środków z branży motoryzacyjnej. Dlaczego? Samochody nie spełniające górnej granicy emisji spalin dalej mogą być sprzedawane. Zmienia się tylko koszt, który musi być zbilansowany przez producenta – gotówką lub ilością sprzedanych samochodów poniżej wyznaczonej normy, a ich (póki co) jest niewiele. O jakie pieniądze toczy się gra? Weźmy Toyotę Corollę kombi, czyli jeden z najchętniej kupowanych modeli w Polsce. Model wyposażony w silnik 1.2 i automatyczną skrzynią biegów obecnie kosztuje 104 900 PLN. Jeżeli producent chciałby przenieść na klienta ostatecznego koszty kary (ponad 28 500 PLN – wysokość zależna od kursu euro) jego cena wynosiłaby ponad 133 400 PLN. To nie są małe pieniądze.

Władze państwa, czy też miasta wydają więcej niż wpływa do ich kasy. Muszą zatem zwiększyć wpływy, przecież nie obetną kosztów, to mocno nie popularny krok. Od kogo zatem można by zażądać więcej pieniędzy? Oczywiście od kierowców, oni się nie zbuntują, a i paleta rozwiązań, które można zastosować jest szeroka. Można zwiększyć wysokości dotychczasowych podatków w paliwach lub wprowadzić nowy (opłata emisyjna). Można zwiększyć wysokość mandatów, opłaty za parkowanie, czy poruszanie się po autostradach. Jeżeli dalej by brakowało, można zmienić sposób rozliczania samochodów w firmach, bo w końcu to one stanowią około 2/3 wszystkich nabywców nowych samochodów, więc ich stać. Tak, na kierowców można liczyć. Oni zawsze wspomogą załatanie dziury w budżecie.

Wygląda na to, że branża motoryzacyjna jest doskonałym rozwiązaniem na trapiące nas zagrożenia oraz problemy i to bez względu na źródło ich pochodzenia. Jest również niewysychającym źródełkiem dostarczania środków do budżetu. Równocześnie społeczeństwu jest konsekwentnie obrzydzana oraz przedstawiana jako z główny winowajca zanieczyszczenia środowiska i zmniejszenia komfortu mieszkania (szczególnie w dużych miastach). Pytanie pierwsze: jak długo jeszcze to wytrzyma? Pytanie drugie: czy jak jej zabraknie rządy państw poradzą sobie bez jej pieniędzy? Na razie przeciąganie liny trwa.

SIĘGAJĄC **gwiazd,** stojąc jednak **na palcach**

Gdyby Peugeot 508 SW (kombi) w obecnej formie został pokazany szerokiej publiczności pod koniec XX wieku z pewnością odebrany zostałby jako wizja projektanta zafascynowanego filmami si-fi. Obecnie jest już bardziej przyziemnym modelem, ale i tak bliżej mu do orbity okołoziemskiej niż tradycyjnego ziemskiego padołu. Witaj w kosmosie, szkoda tylko, że nie pozbawionym przyziemnych ułomności.

Robert Lorenc

Widać, że przy projektowaniu Peugeota 508 SW konstruktorzy nie tylko mieli dobrą zabawę, ale również dużo swobody, z której chętnie skorzystali. Szyby w drzwiach (również tylnych) zostały pozbawione ramek, a do sterowania nim mamy kierownicę, która jest spłaszczona nie tylko na dole (ułatwia to zajęcie miejsca), ale również na górze. Wnętrze zostało zaprojektowane z dbałością o szczegóły i nie jest pozbawione smaczków (przeszycia skórzanych foteli, czy chociażby centralny – okrągły – głośnik na podszybiu). Całość dopełnia czarna podsufitka, ale jeżeli uznasz, że klimat jest zbyt przytłaczający możesz rozsunąć roletę (elektryczną) i wpuścić więcej światła przez – opcjonalny, wymagający dopłaty 6 000 PLN - panoramiczny (otwierany elektrycznie) dach. Wyposażenie uzupełnia podgrzewana przednia szyba (rewelacja, warto wydać dodatkowe 400 PLN), bezprzewodowa ładowarka smartfona (dopłata 400 PLN) oraz gniazda USB: dwa z przodu i dwa dla pasażerów tylnej kanapy. Jeżeli lubisz wozić dużo drobiazgów znajdziesz dla nich wszystkich miejsce. W konsoli centralnej obok lewarka skrzyni biegów znajduje się jeden schowek (z gniazdem zapalniczki), a kolejny w podłokietniku. Schowek przed pasażerem również nie jest symboliczny i kilka rzeczy zmieścisz w nim. Zabrakło niestety miejsca na schowek na okulary.

Fotele (kierowcy – z pamięcią - i pasażera) regulowane są elektrycznie w pełnym zakresie wraz z odcinkiem lędźwiowym i posiadają wysuwane podparcie ud. Wyposażone zostały w funkcję masażu (działa również w trakcie jazdy) z pięcioma

System automatycznego parkowania zaparkuje 508 SW, ale ilość czasu jaki potrzebuje najlepiej liczyć fazami księżyca.

ich rodzajami oraz trzema trybami pracy. Nie jest ona tylko pozycją na liście wyposażenia, a naprawdę działa. Doskonale sprawdzi się u osób mających problem z kręgosłupem, wykonujących siedzącą pracę oraz jako odstresowywacz w poruszaniu się w korku. W zimne dni dobrym uzupełnieniem jest trzystopniowe podgrzewanie foteli (zapamiętują nasz wybór i przy ponownym odpaleniu silnika grzeją z taką samą mocą jak przy zgaszeniu). Niestety musi upłynąć dłuższa chwila zanim odczujesz ich działanie.

Zaprojektowany sposób nawigowania po samochodzie wymyka się spod obecnie preferowanych ziemskich standardów i odbywa się za pośrednictwem fizycznych przycisków. Dzięki nim masz dostęp m.in. do wentylacji (sprawnej i nie działający zbyt głośno), nawigacji (płynnie doprowadzi cię do celu), ustawień samochodu i multimediów, czy chociażby I-Cockpit Amplify gdzie ustawisz sobie jeden z dwóch nastrojów: Relax lub Boost (czerwone podświetlenie). Możesz zmienić również widok zegarów przed sobą. Do dyspozycji masz cztery zdefiniowane ustawienia i piąte do samodzielnej konfiguracji. Wszystko to dostępne w dwóch wariantach kolorystycznych: brązowym lub niebieskim.

Więcej obiecywałem sobie po ośmio głośnikowym systemie nagłośnienia (z fizycznym potencjometrem głośności). Gra wystarczająco i nie przeszkadza, ale nie zachęca do przesiadywania w 508 SW tylko po to żeby posłuchać wydobywającego się z głośników brzmienia. Dodatkowo zastosowany procesor nie jest na tyle szybki żebyś mógł słuchać miksów bez słyszalnych przerw między utworami. Za to z wyborem ścieżki dźwiękowej nie ma problemu. Możesz wybrać album klikając na okładkę płyty lub z listy folderów, jeżeli wiesz, w którym go zapisałeś. Jeżeli wieczorem lubisz słuchać głośno muzyki, ale rano już nie koniecznie, to musisz pamiętać, że włączy się ona z taką głośnością, z jaką została wyłączona.

W moim przypadku sparowanie telefonu z 508 SW nie było bezproblemowe. Musiałem próbować kilka razy zanim urządzenia postanowiły zacząć współpracę ze sobą. Wytrwałość została nagrodzona wysoką jakością rozmowy, jakbym trzymał aparat przy uchu. Takie same odczucia towarzyszą odbiorcy. Doskonałe jest również wyszukiwanie kontaktów, wystarczy wpisać część zapisanej nazwy i wybrać z wyświetlonej listy wszystkich wpisów, które ją zawierają. W przeciwieństwie do parowania urządzeń posługiwanie się komendami głosowymi przy wyborze kontaktu do którego chcemy zadzwonić nie jest karkołomne. Może nie udać ci się to za pierwszym razem, ale jest sensowną alternatywą do ręcznego wpisywania kontaktu, szczególnie jak prowadzisz.

Dostęp bezkluczykowy działa tak, jakbym chciał żeby działał każdy system w 508 SW. Sprawnie nie tylko otworzysz, ale również i zamkniesz samochód. Tak samo jest z bezdotykową klapą bagażnika, nie trzeba odstawiać kankana żeby się otwarła. Broni ona dostępu do dużego, płaskiego i ustawnego bagażnika, który dodatkowo wyposażony jest w szyny ułatwiające właściwe przewożenie bagażu. Wyjeżdżając na urlop nie musisz planować co zabrać, po prostu pakujesz to, na co masz ochotę. Mistrzostwo.

Do wyboru mamy jazdę jednym z pięciu trybów: Ręcznym, Sport, Normalnym (na nim zawsze odpalana jest 508 SW), Komfort oraz Eco. Szkoda, że Peugeot nie wierzy swoim klientom i niejako narzuca im poruszanie się w określonym trybie. Automatyczna skrzynia biegów sprawnie radzi sobie z doborem optymalnego przełożenia, a jej opóźnienie na pedał gazu jest na akceptowalnym poziomie (zdecydowanie mniejsze jest w trybie Sport). Elastyczność i przyspieszenie pozwala na sprawne poruszanie się bez uczucia braku mocy, a przy gwałtownej próbie przyspieszenia, system zapobiegający poślizgowi kół musi często ingerować. Uwidacznia się tutaj 400 Nm którymi dysponujemy. Wspomaganie kierownicy jest dobrze dobrane, jednak dosyć mocno utwardza się przy wyższych prędkościach. Pomimo, że gang jednostki napędowej jest typowy dla silnika Diesla, to kabina jest dobrze wygłuszona. Bez względu na prędkość panuje w niej nie przeszkadzający poziom hałasu. Poruszając się po lokalnych, krętych drogach czuć, że 508 SW nie jest małym zwinnym modelem. Nie musisz walczyć z każdym zakrętem, ale dla bezpieczeństwa nie będziesz miał ochoty sprawdzać jak szybko jesteś w stanie pokonać dany łuk drogi. Szczególnie, jeżeli na pokładzie będziesz wiózł ważne dla ciebie osoby.

508 SW zapakowana jest "pod korek" systemami niwelującymi ułomności kierowcy. Niestety większość z nich lepiej żeby została w kosmosie, a nie stanowiła jej wyposażenia tu na ziemi. O systemie >>>>

>>>> monitorującym martwe pole lepiej zapomnieć, że jest. Działa kiedy chce i jak chce. Potrafi pokazać, że mamy samochód w martwym polu... który już praktycznie nas wyprzedził. Działanie systemu utrzymania samochodu w osi jezdni jest denerwujące. Może być przydatne "niedzielnym" kierowcom, ale pozostali będą szukać gdzie się go skutecznie wyłącza. Niestety wyłączenie go powoduje natychmiastowe pojawienie się pomarańczowej kontrolki na wyświetlaczu, więc albo przyzwyczaisz się do jego działania, albo uodpornisz na jej przyciągającą wzrok sygnalizację. Start-stop jest nadgorliwy i w zasadzie zawsze chciałby, aby silnik był wyłączony. Nie przeszkadza mu fakt, że silnik nie jest nagrzany jak również to, że jeszcze się toczymy. Na szczęście jest fizyczny przycisk, którym możesz go dezaktywować (do kolejnego odpalenia silnika). Bez zarzutu działa natomiast system rozpoznawania znaków drogowych.

Testowany model został wyposażony w system jazdy nocnej (Night Vision, dopłata 7 000 PLN), który identyfikuje pieszych. Jego działanie jest doskonałe. Sprawnie ich lokalizuje na długo przed tym zanim my jesteśmy w stanie ich zauważyć. Docenisz go szczególnie jak ubrani są na ciemno, a dodatkowo pada deszcz. Tych nie stanowiących zagrożenia oznacza zieloną ramką, a mogących wejść w nasz tor jazdy – czerwoną. Wszystko to bez zbędnej nerwowości, pewnie i efektywnie. Niestety, aby z niego korzystać musisz każdorazowo - po odpaleniu silnika - go włączyć. Do ideału zabrakło naprawdę niewiele.

Automatyczne światła działają rewelacyjnie. Nie tylko sprawnie przełączają się z dziennych na mijania, ale również błyskawicznie reagują wspomagając nas światłami długimi. Tak samo dzieje się z doświetlaniem zakrętów. Możesz zapomnieć o niedogodnościach w trakcie poruszania się nocą. Nawet największy malkontent doceni ich precyzję działania. Nie inaczej jest z automatycznymi wycieraczkami. Działają na tyle sprawnie, że w zasadzie pozostałe tryby ich pracy mogłyby nie istnieć. Całość uzupełnia podświetlana przestrzeń przy drzwiach oraz „odprowadzające" nas światła. Brawo.

> System jazdy nocnej (Night Vision), który identyfikuje pieszych działa doskonałe.

Patrząc na listę wyposażenia wspomagającego parkowanie można dojść do wniosku, że niepotrzebnie uczą tej umiejętności na kursie nauki jazdy. Niestety niektóre z nich są zupełnie nieprzydatne lub ich działanie jest denerwujące. Kamera cofania przydatna jest tylko w dzień i to najlepiej słoneczny. Przy złej pogodzie i w nocy najlepiej jak nie będziesz patrzył się na jej wskazania, nie pomogą, a tylko rozproszą. Za to czujniki parkowania są precyzyjne i pomocne, tak samo jak obniżające się oba zewnętrzne lusterka boczne. Częściowym ułatwieniem jest kamera 360 stopni. Częściowym, ponieważ obszar, który pokazuje dookoła samochodu jest minimalny i żeby w pełni korzystać z jej wskazań musiałbyś jechać z prędkością paru kilometrów, a najlepiej żeby ktoś cię pchał. Inżynierowie wyposażyli 508 SW w system automatycznego parkowania (Full Park Assist). Fakt parkuje, ale ilość czasu potrzebny na wykonanie tego manewru najlepiej liczyć fazami księżyca. Nie tylko musisz zrobić kilka czynności przygotowujących do parkowania, to jeszcze w trakcie jego trwania cały czas trzymać przycisk uruchamiający ten system. Korzystanie z niego jest bardziej absorbujące niż samodzielne zaparkowanie, tym bardziej że 508 SW jest – jak na swoje gabaryty – bardzo zwrotna.

Peugeot wycenił 508 SW z silnikiem Diesla w wersji GT Line na 187 900 PLN. Cena egzemplarza

testowego, po doposażeniu kilkoma elementami opcjonalnymi, wzrosła do 228 450 PLN.

Nie zdziwiłbym się jakby w zespole projektującym 508 SW były osoby z przeszłością w NASA. Zrobili oni nieziemski model, jednak nie pozbawiony przyziemnych ułomności, które – przynajmniej dla niektórych - będą potwierdzeniem, że stworzyli go ludzie, a nie pozaziemska cywilizacja. Peugeot zbudował kosmiczny samochód, zapomniał tylko, że będzie on użytkowany na ziemi i pozostawił go na jej orbicie, co dla niektórych kierowców może być idealnym rozwiązaniem i jedynym właściwym wyborem.

Dziękuję firmie InterAuto - Autoryzowanemu Dealerowi Peugeot - z Krakowa za udostępnienie samochodu do testu oraz Obserwatorium Astronomicznemu Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie za umożliwienie wykonania zdjęć.

v(ielce) R(ozczarowujący) S(amochód)

Niektórzy zdążyli zauważyć, że nie darzę samochodów Skody szczególną sympatią. To nieco dziwne, bowiem mój tata miał kiedyś model Favorit i jestem niemal pewien, że to pierwszy samochód, który prowadziłem siedząc na kolanach. Nie był zbyt szybki, ale całkiem pojemny i niezawodny. Służył dzielnie przez dziewięć lat zanim trafił do innego właściciela.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, Zdjęcia: Skoda

Obecnie Skoda robi ponure i nudne samochody. Wystarczy spojrzeć na całą gamę oferowanych aktualnie modeli, by dostać niestrawności. Sama koncepcja marki nie była zła – technologia Volkswagena skryta pod inaczej wyglądającymi i większymi nadwoziami za niższą cenę. I być może marka ma ciekawą i nobliwą historię, ale nie to przyciągało klientów, oni chcą dostać najwięcej za jak najmniej. To powodowało, że Skodami jeździli głównie emeryci, działkowcy, przedstawiciele handlowi oraz ci, którzy skrycie marzyli o niemieckim samochodzie, ale mieli ograniczony budżet. Sami widzicie, że nie byli to idealni ludzie na luźne pogawędki.

Sytuacji nie poprawił również fakt startu w rajdach ani modele vRS. Tym bardziej, że ostatnio Volkswagen również bierze w nich udział, a znaczek GTI wydaje się bardziej magiczny.

Teraz Skoda chce przywrócić nieco blasku oferując nowy model z trzyliterowym oznaczeniem. Nie, nie jest to diabelska ewolucja Octavii. To nawet nie Fabia ani Citygo. Koncern postanowił „usportowić" mierzącego niemal 4,7 metra długości i ważącego blisko 1,9 tony suva, co jest równie niedorzeczne jak zamontowanie w modelu Karoq trzycylindrowego silnika 1.0 TSI. To zupełnie jakby mieć dużego penisa i za mało krwi by go obsłużyć. Ale jest coś jeszcze bardziej absurdalnego niż tak wielka klucha z momentem obrotowym na poziomie pięciuset Nm. Coś, co jedno z pism nazwało „odważnie skalkulowanym cennikiem". Bowiem, uwaga, Kodiaq vRS startuje od bez mała dwustu tysięcy złotych, co czyni go dwukrotnie droższym niż wersja podstawowa. Kilka dodatków ekstra i cena końcowa powiększa się o wartość nowego Citygo, co jest niebezpiecznie blisko Porsche Macan. Wiem, że to podstawowa, a co za tym idzie relatywnie słabo wyposażona wersja, ale jest nieco szybsze i na litość boską, w końcu to Porsche, a nie Skoda. Tę wysoką cenę Kodiaq stara się wynagrodzić jednostką napędową. Dwulitrowy diesel z dwoma turbosprężarkami zapewnia osiągi niewiele gorsze niż Golf GTI. Przynajmniej na papierze, bowiem odczucia są zgoła inne i samochód wydaje się nieco wolniejszy niż w rzeczywistości. Większe wrażenie niż start spod świateł robi świetna elastyczność. Szkoda tylko, ze siedmiobiegowa skrzynia DSG, która sama w sobie jest w porządku, nie lubi za bardzo redukować przełożeń, licząc, że silnikowi wystarczy pary, by sprawnie przyspieszyć. Można co prawda bawić się trybem manualnym, ale łopatki są odrażająco plastikowe w dotyku.

W historii motoryzacji nigdy nie było co prawda ładnie brzmiącego diesla, ale przynajmniej kilka oferowało potężną symfonię. Kodiaq vRS brzmi nieźle tylko wtedy, gdy stoicie przy tylnym zderzaku, gdzie nawiasem mówiąc są sztuczne końcówki układu wydechowego, a tak naprawdę działa tylko jedna. Druga to zwyczajna zaślepka. Po podniesieniu maski lepiej ją od razu zamknąć, gdyż klekot jest niemiłosierny. W środku nie jest najgorzej, aczkolwiek po włączeniu trybu sportowego do kabiny sączy się sztuczny dźwięk na poziomie wczesnych Gran Turismo. Poza tym imitowany jest dźwięk diesla, o którym z pewnością od dawna marzyliście. Przynajmniej spalanie jest na rozsądnym poziomie, sprawna jazda wymaga średnio dziewięciu litrów paliwa, a naprawdę dynamiczna raptem jednego więcej.

I jeszcze coś, co da wam wątpliwą przewagę w rozmowach z kolegami. Otóż Kodiaq vRS to jedyny siedmioosobowy suv, który utrzymuje rekord toru Nurburgring. Szczegół, że żaden z innych producentów nie zadał sobie trudu, by przetestować własny samochód. To trochę tak jakby mówić, że ma się największe mięśnie żyjąc na bezludnej wyspie. W końcu Stelvio Quadrofoglio jest szybsze o półtorej minuty, ale niecałe dziewięć i pół minuty robią wrażenie. Chociaż Zafira OPC była wyraźnie szybsza.

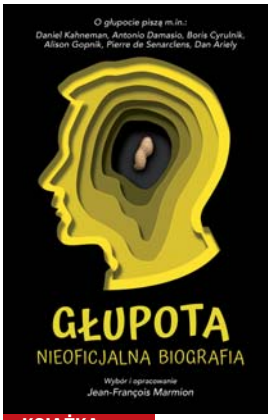
Niezły czas samochód zawdzięcza adaptacyjnemu zawieszeniu DCC oraz sterowanemu elektronicznie napędowi na cztery koła. W normalnych warunkach sto procent mocy przesyłane jest na przednią oś, dopiero wykryty uślizg sprawia, że nawet połowa trafia również na tylne koła. Zdecydowanie na plus są także skuteczne hamulce.

Jednak odczucia z jazdy nie przywołują na myśl niczego, co nawet ocierałoby się o sportowe doznania. Niemal dziewiętnastocentymetrowy prześwit, czyli taki jak z zwykłym modelu, powoduje, że środek ciężkości jest nienaturalnie wysoko jak na samochód ze znaczkiem vRS. Szkoda, że Skoda nie zadała sobie trudu i nie obniżyła go nawet o parenaście milimetrów, a jedynie lekko utwardziła sprężyny. Co kładzie się cieniem podczas szybszej jazdy po krętej drodze. Kodiaq walczy z prawami fizyki i lepiej nie zmuszać go do testu łosia powyżej średniej prędkości typowej dla leniwca. Układ kierowniczy nawet w trybie sportowym jest pozbawiony czucia, stawia sztuczny opór i reaguje z prędkością żółwia na kokainie. Tyle tylko, że to nadal żółw. Jedyna pozytywna cecha: wasze pośladki będą miały wygodnie. A już szczególnie podczas autostradowego cruisingu czy jazdy na wprost. Wówczas zawieszenie odfiltruje niemal wszystkie nierówności oraz dowiezie was w spokoju do celu. Tyle tylko, podstawowy model zrobi dokładnie to samo, ciężko więc zrozumieć dopłatę do najszybszej wersji.

Może wnętrze pozwoli to jakoś racjonalnie wytłumaczyć? Cóż, pod wieloma względami jest udane. Oferuje bowiem wszystko to, co tańsze wersje dodając ekstra kilka rzeczy. Mamy zatem ogromną ilość miejsca, wiele praktycznych i ergonomicznych rozwiązań oraz dobre materiały wykończeniowe. Niestety, skóra udająca włókno węglowe na skądinąd świetnych fotelach w stylu kubełków jest lekkim faux pas i stylistycznym koszmarem. Nie wszystkim również spodobają się krótkie siedziska i zintegrowane zagłówki. Dodajcie do tego kontrastowe przeszycia, kilka znaczków, cyfrowe zegary, które są w standardzie i zupełnie jak te w Audi, a otrzymacie całkiem przyjemne wnętrze. Dużym minusem jest ekran, który zbiera odciski palców skuteczniej niż organy ścigania i design deski rozdzielczej. Patrzenie na nią rozwiązuje wszystkie problemy z bezsennością. Jeśli jednak poszukujecie przepastnego i funkcjonalnego wnętrza z kilkoma gadżetami wasze wymagania zostaną w pełni zaspokojone.

Wygląd zewnętrzny również nie tłumaczy szalonej ceny. Co prawda może to kwestia żywo czerwonego lakieru, ale muszę zweryfikować swój do tej pory niepochlebny osąd w kwestii stylistyki. Być może nieco mi się opatrzył i wprawdzie vRS nie jest ślicznotką, ale jak na sporego suva wygląda całkiem dobrze. Już nie nazwałbym designu odrażającym ani oburzającym. Obrazu dopełniają dwudziestocalowe felgi oraz dodatkowe listwy i dokładki do zderzaków wespół ze spojlerem na tylnej klapie. Zaletą są również duże okna, które poprawiają widoczność i dobrze komponują się z linią boczną. Niestety, mają spory minus, dla ludzi z ulicy będziecie jak na świeczniku. I ciężko będzie wam znieść ich pełen politowania oraz niedowierzania wzrok.

Niemal niemożliwe będzie wytłumaczenie komukolwiek, że Octavia była dla was za mała i dlatego wydaliście sześćdziesiąt tysięcy więcej na coś w zasadzie tak samo praktycznego, tyle że wolniejszego i gorzej się prowadzącego. W końcu w salonie stoi w razie czego Superb. Trudno będzie się przyznać, że wydaliście czterdzieści tysięcy więcej w porównaniu z nieco słabszą wersją 2.0 TDI, która co prawda jest wolniejsza w przyspieszaniu o dwie sekundy, ale oferuje dziewięćdziesiąt procent tego, co vRS. Wreszcie z prawdziwym wysiłkiem przyjdzie wam wyjaśnienie, że kupiliście coś, co teoretycznie powinno działać, a w praktyce mija się z celem. Bowiem szybki, sportowy suv to zjawisko, które generalnie nie istnieje. Mamy sprawne Porsche, BMW M czy Mercedesy AMG, ale w porównaniu z niżej zawieszonymi modelami odpadają w przedbiegach. Na dodatek Kodiaq vRS jest pozbawiony charyzmy i uroku, nie ma nic wspólnego ze sportem, jest tylko mocniejszą, ale przeszlifowaną wersją modelu bez tego znaczka. Która na domiar złego potrafi kosztować tyle co Land Rover Discovery Sport czy BMW X3. Wreszcie, jak za cenę na poziomie dobrze ponad dwieście tysięcy nie oferuje niczego wyjątkowego. Co jest sumą dużą, nie tylko jak za Skodę, ale również jak na tak wyprany z emocji samochód.



KSIĄŻKA

PREMIERA: 13.11.2019

Jean-François Marmion
Głupota. Nieoficjalna biografia

Wydawnictwo: Wydawnictwo Dolnośląskie, Tłumaczenie: Opracowanie zbiorowe

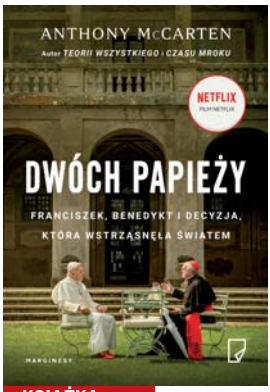
Różne rodzaje głupoty, naukowa definicja dupka, źródła kretynizmu, wykręty poznawcze, wciskanie kitu, głupie sny… oraz całkiem sporo o Donaldzie Trumpie.

Wszyscy wiemy, czym jest głupota – każdy z nas styka się z nią na co dzień. A jednak znawcy ludzkich zachowań, nigdy nie próbowali jej precyzyjnie zdefiniować. Aż do teraz. Lepiej zrozumieć, żeby skuteczniej zwalczać – oto cel tej książki, choć zdajemy sobie sprawę, że jesteśmy na z góry przegranej pozycji.

Psychologowie z wielu krajów, a także filozofowie, socjolodzy i pisarze przedstawiają nam swoją wizję ludzkiej głupoty. To pierwsza taka próba na świecie. I, być może, ostatnia, więc nie traćcie okazji!

"Zdecydowanie potrzebujemy takich książek!"
Steven Pinker, profesor psychologii na Harvardzie, autor bestsellerów m.in. Jak działa umysł i Tabula Rasa. Spory o naturę ludzką.

Czytaj online na czaswolny.kdk.pl



KSIĄŻKA

PREMIERA: 1.01.2020

Anthony McCarten
Dwóch papieży

Wydawnictwo: Marginesy, Tłumaczenie: Jan Wąsiński, Maria Jaszczurowska

Kulisy najbardziej dramatycznego dojścia do władzy ostatnich dwóch tysiącleci. Teraz sfilmowane! Tylko w Netflix.

11 lutego 2013 roku po raz pierwszy od sześciuset lat została złamana tradycja: papież Benedykt XVI, obrońca doktryn Kościoła, obwieścił światu swoją rezygnację ze stanowiska. Wkrótce za zamkniętymi drzwiami Kaplicy Sykstyńskiej zgromadzili się kardynałowie, by wybrać nowego przywódcę dla ponad miliarda wiernych: nowym papieżem został charyzmatyczny Argentyńczyk, Jorge Bergoglio, znany odtąd jako Franciszek. Za murami Watykanu rozpoczęła się walka między tradycją a postępem, poczuciem winy a wybaczeniem, gdy ci tak różni ludzie musieli skonfrontować się ze swoją przeszłością i znaleźć porozumienie.

Kiedy sześćset lat temu Celestyn V postanowił ustąpić ze stanowiska, chciał powrócić do pustelniczego życia. Dlaczego jednak Benedykt XVI, najbardziej konserwatywny papież we współczesnym Kościele, podjął tak szokującą decyzję? I dlaczego ów strażnik wiary w ogóle rozważał ten krok – domyślał się, kto zajmie jego miejsce na tronie Piotrowym: postępowy Jorge Bergoglio, którego charakter i poglądy były mu całkowicie obce?

Dwóch papieży to bezkompromisowa, poruszająca i zarazem zabawna opowieść o dwóch diametralnie różnych mężczyznach. A także zarazem doskonały pojedynek gry aktorskiej. Benedykta XVI gra laureat Oscara Anthony Hopkins, Franciszka – laureat Złotej Palmy Jonathan Pryce. Za kamerą stanął Fernando Meirelles (Miasto Boga, Wierny ogrodnik), a scenariusz napisał Anthony McCarten.

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

REKLAMY / OGŁOSZENIA

Zeskanuj kod i kup książkę

Przełożyła: Maria Smulewska

Jessica Barry
Bezwład

Allison Carpenter przeżywa katastrofę lotniczą w Górach Skalistych, lecz to dopiero początek jej walki o życie. Dziewczyna zna straszną tajemnicę, a wpływowi ludzie gotowi są ją zabić, by ukryć szokującą prawdę. Jeśli dowiedzą się, że przetrwała, ruszą za nią.
Maggie Carpenter, matka Allison wciąż ma nadzieję, że jej córka żyje. Nie odnaleziono przecież jej ciała. Maggie także skrywa tajemnicę – w gruncie rzeczy nic nie wie o swojej córce.
Podczas gdy Allison brnie przez dzikie góry, Maggie rozpaczliwie szuka odpowiedzi na kolejne pytania. Zagłębiwszy się w życie Allison, odkrywa, że w świecie pieniędzy i luksusu jej córka zmieniła się nie do poznania. Czy zdąży odkryć prawdę, żeby ją uratować?

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

Allison

Oddychaj. Oddychaj.

Otwieram oczy. Nade mną gałęzie. Przez chwilę gapi się na mnie stado ptaków. Odlatują.

Przeżyłam.

On może też.

Muszę sprawdzić. Brnę boso przez szczątki.

Gdzie się podziały moje buty? Nieważne. Wszędzie kawałki powykręcanego metalu. Jedno ze skrzydeł utknęło między konarami. Z gałęzi zwisa papier toaletowy. Kabina jak rozcięta puszka, dwa rzędy foteli z kremowej skóry. Robię krok do przodu i zaglądam do środka.

Jest. Jego klatka piersiowa opadła na wolant.

– Hej! – Mój głos mnie zaskakuje. – Słyszysz mnie?

Cisza. Syk silnika. Benzyna sączy się na trawę.

Szybko – do kabiny. Uwaga na ostre krawędzie. A on wciąż trzyma nadajnik radiowy. Kabel urwany. Trącam go ostrożnie.

Ciało opada na ścianę kokpitu.

Brakuje mu twarzy.

Muszę się stąd wydostać.

Wymiotuję, potem siadam. *Skup się.*

Jakie są fakty? Jestem sama. Jestem w górach. Samolot, którym leciałam, się rozbił. Ciało mam obite i podrapane. Na lewej nodze rana, w której wkrótce rozwinie się zakażenie, jeśli jej nie zdezynfekuję. Zwichnęłam albo złamałam palec, bo podejrzanie szybko puchnie. Wody i jedzenia mam bardzo mało. Słońce jeszcze jest wysoko, ale za kilka godzin zapadnie zmrok, moje jedyne schronienie to powyginana sterta metalu, która w każdej chwili może wybuchnąć.

Robi mi się niedobrze ze strachu. Najbardziej ze wszystkiego chciałabym się położyć na trawie i przymknąć te ciężkie powieki. Zaczynam się zastanawiać, jak to jest umrzeć. Czy ma się wtedy takie wrażenie spadania jak przy zasypianiu? Czy będzie światełko w tunelu, czy tylko ciemność?

Przestań.

Nie chcę umierać. Potrzebuję jakiegoś planu.

Musisz stąd uciekać.

Głos w mojej głowie jest natarczywy, naglący.

Musiszuciekaćmusiszuciekaćmusiszuciekać.

Przeżyć.

Moja torba. Na drzewie. Ściągnąć ją. Zignorować przeszywający ból w barku. Przetrząsam rzeczy spakowane na weekendowy wypad do Chicago. Wyrzucam sukienki koktajlowe, szpilki, delikatne staniki i koronkowe majtki. Strój na siłownię. Bogu dzięki. Przynajmniej coś się przyda. Ściągam natychmiast bawełnianą sukienkę, głupi stanik i majtki. Nie myśl o siniakach na udach. *Nie myśl o ranach na biodrach. Nie myśl o dziwnie wygiętym małym palcu i jego niepokojąco sinym kolorze. Nie myśl o krwi na białej sukience, na brzuchu, na udach. Nie myśl. Uciekaj.* Wciągam legginsy do biegania, sportowy stanik, skarpety, darmową koszulkę, którą dostałam na jakimś biegu ulicznym.

Telefon. Muszę znaleźć moją komórkę. Gdzie się podziała? Rozglądam się wokół. Nigdzie jej nie ma.

Uciekaj. Uciekaj. Flakonik drogich perfum, szampon i odżywka, olejek do demakijażu, krem myjący i peeling, osobne mleczka do ciała, twarzy, rąk i pod oczy – wszystko to wyrzucam. Suszarka do włosów i lokówka – wyrzucam. Kable. Wyrywam je i pakuję. Pusta butelka po toniku, składane lusterko i podróżny spray do włosów. Mogą się przydać. Odkładam je na bok. Wyrzucam dezodorant, zestaw do makijażu i szczotkę do włosów. Balsam do ust chowam do kieszeni i zaciągam zamek.

Ciężar torby da się przeżyć. Teraz jego walizka. Przez dziurę wystaje rękaw koszuli od Turnbull&Asser. T-shirt. Bluza z Harvardu. Tę wkładam. *Nie myśl o tym, że nim pachnie.* Boże, pachnie zupełnie jak on.

Musisz uciekać.

Wyciągam z jego walizki wypasioną wiatrówkę. Skarpety. To tyle.

Co jeszcze? Myśl. Te rzeczy pomogą ci przeżyć.

Na niskiej gałęzi łopocze pokrowiec na szybę samolotu. Zwinąć. Przywiązać do torby. Apteczka utknęła za zgniłym pniem. Plastikowe pudełko jest pęknięte, ale zawartość przetrwała: jodyna, spirytus, bandaże, nożyczki, środki przeciwbólowe i przeciwhistaminowe, pęseta, zestaw do szycia, taśma.

Skupiam wzrok na kabinie. Moja komórka. *Musisz tam wrócić.* W środku jest też jedzenie. Woda. Bez tych rzeczy nie przeżyję nawet dwóch dni. Z silnika wydobywa się dym, czarny, gęsty.

Wchodź. Wchodź.

Plastikowa torba. Dokładnie tam, gdzie ją zostawiłam – schowana za przednim miejscem pasażera. Cztery batoniki proteinowe, torebka z orzeszkami, nieotworzona nawet butelka z wodą. Puszka diet coke. Robi mi się słabo. Macam dłonią po podłodze i natrafiam na ostre odłamki szkła. Wyciągam komórkę i spoglądam na roztrzaskany ekran. Próbuję ją włączyć, ale pokryty pajęczyną pęknięć ekran jest uparcie czarny. Zepsuta. *Kurwakurwakurwa.*

KSIĄŻKA

PREMIERA: 15.01.2020

Harlan Coben
O krok za daleko

Wydawnictwo: Albatros, Tłumaczenie: Magdalena Słysz

Sekrety nie umierają nigdy.

Simon Greene żyje na krawędzi obłędu. Od miesięcy szuka swojej córki, Paige. Kiedy wreszcie trafia na jej ślad – namierza ją w Central Parku, gdzie ćpuni grają dla pieniędzy przy pomniku Lennona – na jego drodze staje Aaron, człowiek, przez którego uciekła. A Paige znowu znika.

Tym razem jednak Simon nie zamierza odpuścić – za wszelką cenę chce sprowadzić córkę do domu. Ale sytuacja się komplikuje…

W mieszkaniu, w którym koczowała dziewczyna, zostają znalezione zwłoki Aarona. A kiedy żona Simona, do której ktoś strzelał, walczy o życie, on musi zadać sobie pytanie – w co wplątała się ich córka? I czy to ona zabiła?

Aby znaleźć odpowiedź, Simon posunie się nawet… o krok za daleko.

KSIĄŻKA

PREMIERA: 15.01.2020

Robert Małecki
Zadra

Wydawnictwo: Czwarta Strona

Są kości i ślady, które rzucają nowe światłona tajemnicze zaginięcie pary studentów.
Jednak zmowa milczenia trwa od lat.

Kiedy w podchełmżyńskim Grodnie opadają wieczorne mgły, komisarz Bernard Gross bada sprawę odnalezionych w pobliskim lesie kości. Nowe tropy zaprowadzą go do sprawy zagadkowego zaginięcia pary studentów sprzed szesnastu laty.

Im głębiej i dokładniej Gross będzie szukał, z tym większym trudem przyjdzie mu przedzierać się przez gąszcz traumatycznych wspomnień skłóconych ze sobą członków rodzin dwojga zaginionych. Prawda o tamtych zdarzeniach okaże się wstrząsająca.

Zadra to mroczna opowieść o niszczącej sile miłości, ale też o śmierci, która przedwcześnie zabierając bliskich, strąca w otchłań samotności.

KSIĄŻKA

PREMIERA: 22.01.2020

Sarah A. Denzil
Ktoś musi umrzeć

Wydawnictwo: Filia, Tłumaczenie: Adrian Napieralski

Dzieci potrzebują miłości.
Jeśli nie uda im się stworzyć więzi ze swoim opiekunem, nie uczą się empatii.
Tak powstaje socjopata.

Leah Smith ma nową tożsamość, pracę i dom.
Nowe nazwisko nie wystarcza jednak, by odciąć się od przeszłości. Na klifie sennego miasteczka Clifton-on-Sea policja znajduje okaleczone ciało młodej kobiety. Rozpoczyna się ciąg fatalnych zdarzeń. Leah znajduje się w śmiertelnym niebezpieczeństwie.
Nadmorskie miasteczko kryje niejedną tajemnicę.

„Zaskakująca, nieprzewidywalna, szokująca, przerażająca, wciągająca. Fantastyczna lektura!" – amazon.com
„Ktoś musi umrzeć zabierze was w podróż po najmroczniejszych ścieżkach ludzkiej psychiki!" – goodreads.com

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. Opolska 5, tel. 797 601 143	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, K, FF
Kraków, Al. Pokoju 91, tel. 12 686 12 74	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, M, O, K, FF
Wieliczka, ul. Krakowska 37, tel. 519 075 660	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, K, FF
Shell		
Kraków, ul. Bratysławska 1, tel. 12 631 89 20	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, R, FF
Kraków, Al. Jana Pawła II 186, tel. 571 303 132	FS 95, FSD, VPND	S, K, G, FF
Kraków, ul. J. Conrada 36, tel. 12 290 14 21	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, K, G, FF
Kraków, ul. J. Conrada 33, tel. 12 626 70 11	FS 95, FSD, VPN, VPND	S, M, O, K, G, FF
Kraków, ul. Marii Konopnickiej 78, tel. 12 656 10 39	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, K, MR, FF
Kraków, Al. Pokoju 65, tel. 12 686 40 30	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF
Kraków, ul. Stojałowskiego 1, tel. 12 650 43 60	FS 95, FSD, VPN, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF
Kraków, ul. Wielicka 77, tel. 12 265 23 51	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, M, O, K, G, FF
Kraków, ul. Witosa 20, tel. 12 265 30 00	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND	S, M, O, K, FF
Kraków, ul. Zakopiańska 48, tel. 12 259 05 61	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG	S, M, O, K, G, FF

LEGENDA

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

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
- sprzedaż oryginalnych części do Renault
- 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.Tynid.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: 23.12.2019
Na stronach: 38 i 40 znajdują się reklamy. Zdjęcia bazowe na stronie 1: Casey Horner/unsplash, Kirkham Motorsports. 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

Z zimowym rabatem
7000 PLN

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

Rabat 7 000 PLN dotyczy wszystkich wersji wyposażenia samochodów z 2019 roku produkcji z silnikiem 1,5 VTEC TURBO i obowiązuje do wyczerpania zapasów lub do odwołania.