dla Ciebie egz. bezpłatny

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY

KATALOG dla kierowców

#344

Hybryda PHEV: eko zbawienie, czy eko porażka?

HISTORIA

Ewolucja kierownicy na przykładzie **Mercedesa**

TEST

Honda e

Škoda Octavia Kombi

Xblitz GO SE

Škoda Connect

EKOLOGIA

Sztuka **płacenia za** ładowanie samochodu

RYNEK

Matematyka **SEAT**-a, czyli 1842 PLN = 2274 PLN

PRAWO

Parkowanie **bez uprawnień** na miejscu dla niepełnosprawnych oraz matek z dzieckiem

KRAKÓW

wyd. A nr 6 (344)

CZERWIEC 2021

ISSN 1429-7078

Ekologia | Historia | Prawo | Poradnik | Technika | Testy

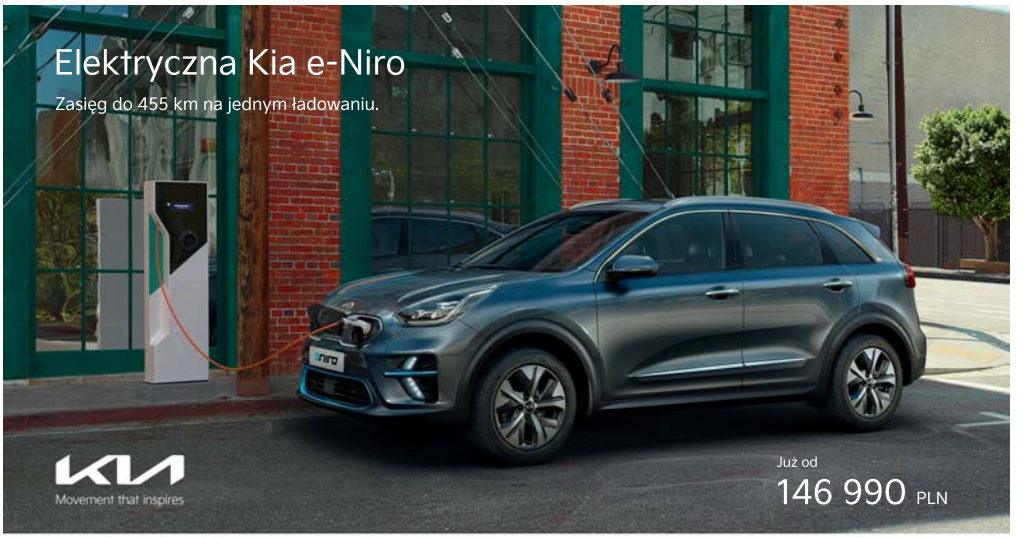
SPRZEDAŻ - MONTAŻ - WYMIANA
TŁUMIKI
Kraków,
ul. Żółkiewskiego 28
(Rondo Grzegórzeckie)
tel. (12) 430 47 53
tel. kom. 601 48 96 03
zapraszamy:
pn.-pt.: 8.00-18.00, sb.: 10.00-14.00
www.tlumiki.krakow.pl
MECHANIKA SAMOCHODOWA
Katalizatory – Haki / Wulkanizacja
Pompowanie azotem

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

WYMIANA OPON
- WYWAŻANIE KÓŁ Z TESTEM DROGOWYM
- POMPOWANIE KÓŁ AZOTEM
- PROSTOWANIE FELG
- DEPOZYT
- KONSERWACJA OPON
HARP
SERWIS OPON I FELG
TEL: 12 423 55 55
TEL: 12 656 52 52
WWW.HARP.COM.PL
30-512 KRAKÓW
PL. SERKOWSKIEGO 5

MOTOMAR
Andrzej Rosa - ponad 20 lat na rynku
ul. Krzywda 39, 30-720 Kraków
tel. 12 262 90 70, 601 058 648
www.motomar.com.pl

Kompleksowy serwis samochodów Volvo



Auto Centrum IM Patecki
Al. 29 Listopada 180, 31-236 Kraków
tel. 12 415 77 77 I www.patecki.com.pl

Zużycie energii: 15,3–15,9 kWh/100 km. Cykl mieszany WLTP. Wartości zużycia energii wynikają z wersji/wariantu pojazdu oraz jego wyposażenia. Dane zużycia paliwa mają charakter porównawczy i zostały uzyskane na stanowisku pomiarowym zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia (WE) 715/2007, uzupełnionego Rozporządzeniem Komisji 2017/1151. Wartości rzeczywiste mogą być inne w zależności od warunków i stylu jazdy. 7 lat / 150 000 km gwarancji. Szczegółowe okresy gwarancji oraz jej warunki określone są w książce gwarancyjnej.

7 LAT GWARANCJI SPRAWDZONA JAKOŚĆ

GROUPAUTO EUROWARSZTAT AUTO KUBIK

Rok założenia 1986r.

NAPRAWA I DIAGNOSTYKA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I DOSTAWCZYCH
MECHANIKA, ELEKTRONIKA
GEOMETRIA KÓŁ 3D
SERWIS KLIMATYZACJI
SERWIS OPON

tel. 12 285 87 75
WWW.AUTOKUBIK.PL
WĘGRZCE, UL. WARSZAWSKA 32

Wszystko już było. **A nie, poczekaj**

Osobom, które nawet okazjonalnie interesują się motoryzacją, Honda praktycznie od zawsze kojarzyła się z silnikami benzynowymi które lubią obroty. Otrzymały one nawet, ze względu na przesunięte – w stosunku do silników innych producentów – czerwone pole na obrotomierzu, pieszczotliwą nazwę „szlifierek". Jednak i Honda poddała się zmieniającym trendom i wprowadziła do sprzedaży model elektryczny – Hondę e. Sprawdźmy, czy poszła utartym szlakiem, czy postanowiła wytyczyć swój w elektromobilności.

Robert Lorenc

Projektanci Hondy e zderzyli ze sobą dwa światy. Z zewnątrz stylizowany jest on na model retro w nowej odsłonie, z szybami bocznymi pozbawionymi ramek, chowającymi się klamkami, czy okrągłymi reflektorami. Wnętrze natomiast przypomina centrum dowodzenia szalonego informatyka, gdzie cała przednia deska jest wielkim ekranem, a po prawdzie kilkoma połączonymi. Jakby jeszcze komuś było mało, to lusterka również zostały zastąpione kamerami i ekranami, i to w standardzie. Niejako dla kontrastu znalazły się miejsca z drewnianym wykończeniem. Muszę przyznać, że nie jestem entuzjastą wszechobecnych ekranów (również dotykowych), bo niejednokrotnie komunikaty wyświetlane na nich, szczególnie w trakcie prowadzenia, odciągają uwagę od drogi i trzeba nauczyć się ignorowania niektórych ich wskazań. W Hondzie e to wrażenie było mi obce i do tej pory nie wiem, czy to dzięki ich przemyślanej konstrukcji, czy też ja już nauczyłem swój organizm tak selektywnego skupienia.

Podawane przez Hondę przyspieszenie jest mylące, bo subiektywnie 80 km/h osiągamy szybciej niż zdążylibyśmy kichnąć.

O ile ze znalezieniem wygodnej pozycji za kierownicą nie będziesz miał problemu, to już osoby które chciałbyś przewieźć na tylnej kanapie z pewnością nie będą wychwalać zbyt dużej ilości miejsca. Nie to że jest ciasno, bardziej nazwałbym ten stan rzeczy kompaktowym. Jest wystarczająco, ale żeby było w miarę wygodnie do dyspozycji będą mieli maksymalnie dwie pozycje. Tylna kanapa posiada również inną elastyczność, niż przednie fotele. Jest od nich dużo bardziej miękka, jakby ktoś przeniósł ją z Wartburga 353 lub Poloneza. Taką miałem retrospekcję.

Czas na jazdę. Hondą e możesz poruszać się w jednym z dwóch trybów: Normal (domyślny) oraz Sport. Już ten pierwszy daje sporo radości i śmiem twierdzić, że przy dłuższym użytkowaniu Hondy e możesz w ogóle zapomnieć o istnieniu drugiego. Poruszanie się po mieście jest komfortowe, a manewrowanie, nawet w ciasnych uliczkach, nie powoduje zwiększenia pulsu. Prowadzenie jej to przyjemność, a jej dosyć sztywno zestrojone zawieszenie tylko potęguje to doznanie, oczywiście jeżeli posiadasz jakiekolwiek umiejętności, a nie znalazłeś prawo jazdy w chipsach. Zachowanie Hondy e jest przewidywalne, a systemy niwelujące ułomności kierowcy nie są natarczywe w swym działaniu. W zasadzie poruszając się nią z prędkością do 70 km/h można zapomnieć, że w ogóle zostały zamontowane. Jeżeli ją przekroczymy da się odczuć delikatną zmianę w charakterze prowadzenia, jakby pojawiło się czujne oko rodzica bacznie obserwujące – ale nie ingerujące bez potrzeby – co też robimy. Elastyczność jest bardzo dobra i dostępna w całym zakresie prędkości z którą możemy – zgodnie z przepisami – poruszać się po mieście. Podawane przez Hondę przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynoszące 8,3 sekundy jest mylące. Ponieważ - to moje subiektywne odczucie, a nie poparte wskazaniami przyrządów - 80 km/h osiągamy szybciej niż zdążylibyśmy kichnąć, a zdecydowana część sekund pokazanych w specyfikacji upływa na przyspieszaniu od 80 do 100 km/h. Jednym z elementów świadomego poruszania się samochodem elektrycznym jest korzystanie z odzyskiwania energii przy hamowaniu i maksymalne wykorzystywanie go do zwiększenia zasięgu. W Hondzie e możesz to robić na dwa sposoby: regulując jego moc łopatkami przy kierownicy, jednak zakres jest niewielki i raczej symboliczny lub włączając przycisk z narysowanym na nim butem na pedale (znajduje się poniżej przycisków skrzyni biegów), który został nazwany Single Pedal Control. W zamyśle aktywowanie go ma spowodować możliwość prowadzenia samochodu bez konieczności korzystania z pedału hamulca. W praktyce zwiększa on znacznie rekuperację, czyli poziom odzyskiwania energii i działa sprawnie, jednak moja psychika nie pozwoliła mi na całkowite zawierzenie mu i bezgraniczne porzucenie pedału hamulca. Nie i koniec. Projektanci zbytnio napracowali się nad zewnętrznym

>>>

>>>> wyglądem Hondy e, żeby chwilowa niedyspozycja (o ile takowa by zaistniała) tego systemu spowodowała, że musiałaby ona zostać odtransportowana do zakładu blacharsko-lakierniczego. Niestety projektanci Hondy e nie wykazali się skupieniem we wszystkie dni kiedy nad nią pracowali. Wybierając samochód elektryczny nastawieni jesteśmy na wszechogarniającą nas ciszę w trakcie jazdy. W Hondzie e co prawda nie atakuje nas ponadnormatywna kanonada dźwięków, ale oczekiwałem więcej i wytłumienie kabiny, to jeden z nielicznych elementów, które Honda powinna poprawić. Honda e nie posiada lusterek zewnętrznych. Zostały one zastąpione kamerami, a obraz z nich wyświetlają monitory zainstalowane we wnętrzu pojazdu. Dla mnie umiejscowienie monitorów jest niefortunne, bo – widok z lewej kamery – zasłaniałem sobie dłonią praktycznie przez cały czas. Zdecydowanie powinny być umieszczone wyżej lub wolałbym pozostawienie klasycznych lusterek i to nawet uwzględniając fakt, że obecne rozwiązanie lepiej sprawdza się przy złych warunkach atmosferycznych, jak również Honda zastosowała wspomagacz dla kierowców mających problem z właściwym określeniem odległości. Otóż kiedy włączymy migacz, na ekranie pojawiają się dwie pomocnicze linie ułatwiające nam określenie miejsca zbliżającego się pojazdu.

Jestem coraz większym zwolennikiem przyciskowej skrzyni biegów w jaką została wyposażona Honda e. To bardzo wygodne rozwiązanie, szczególnie w trakcie manewrowania kiedy co po chwilę zmieniamy kierunek jazdy. Naciskamy przycisk i jedziemy do przodu, zatrzymujemy się, wciskamy inny i już poruszamy się do tyłu. Rewelacja. Aczkolwiek dzięki bardzo małemu promieniowi skrętu - na co z pewnością miało wpływ zastosowanie napędu na tylne koła - rzadkie będą sytuacje kiedy będziesz używał przycisków skrzyni biegów jak klawiatury komputera. Parkowanie dzięki czujnikom i kamerom odbywa się bezstresowo. Co prawda tylna kamera delikatnie przekłamuje odległość, ale na naszą korzyść. Kiedy twierdzi że nie pozostał ci już nawet centymetr do przeszkody, faktycznie masz ich jeszcze około dwudziestu do wykorzystania.

Chcąc jeździć normalnie, czyli zgodnie z chwilowym zapotrzebowaniem na drodze i własnym widzimisię, a nie według wszelakich sztuk ecodrivingu, musisz pogodzić się ze „spalaniem" w okolicach 23 kWh. Obiecywane przez Hondę średnie zużycie energii poniżej 18 kWh jest realne, jednak aby je uzyskać musisz jeździć w sposób najbardziej oszczędzający energię i nie przesadzać z ogrzewaniem. Za to poboru energii przez klimatyzację nie musisz się aż tak obawiać, bo jest ona zdecydowanie mniej energochłonna.

O ile wyposażenie Hondy e, to prawie 100 pozycji (w bazowej wersji), to jej cennik jest bardzo krótki i składa się tylko z dwóch: wersji Base 136 KM wycenionej na 155 200 PLN oraz Advance 154 KM za 168 200 PLN którą testowałem.

Honda przy projektowaniu modelu e postanowiła nie ścigać się z innymi producentami, a wytyczyć własną ścieżkę. Nie upodobniła jej do pozostałych modeli, które ma w swojej ofercie. Nie zaprojektowała również wielozadaniowego modelu, który w zamyśle ma mieć „trasowy" zasięg, możliwość wykonania nim przeprowadzki i dodatkowo osiągi zbliżone do wyścigówki. Postanowiła pójść swoją drogą. Czy takie podejście przypadnie do gustu klientom? Czas pokaże, jednak każdy kto zastanawia się nad samochodem którego codziennym środowiskiem będzie ruch miejski warto aby sprawdził, czy jego ideał nie został już wyprodukowany i nie znajduje się w salonie Hondy.

Dziękuję firmie Krężel & Krężel – Autoryzowanemu Dealerowi Hondy - za udostępnienie samochodu do testu.

Inspiracja tworzy postęp.

Nowe, w pełni elektryczne Audi Q4 e-tron

Future is an attitude

Audi Auto Special Kraków

Ul. Prof. A. Rożańskiego 28-30,
Modlniczka k/Krakowa
tel. 012 639 20 50
www.autospecial.audi.pl

W zależności od wariantu i wersji zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym od 17,0 do 19,3 kWh/100 km, emisja CO_2 0 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Zużycie energii elektrycznej i emisja CO_2 zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie audi.pl/danewltp. Montaż akcesoriów w pojeździe może mieć wpływ na poziom zużycia energii. Wszystkie produkowane obecnie samochody marki Audi są wykonywane z materiałów spełniających pod względem możliwości odzysku i recyklingu wymagania określone w normie ISO 22628 i są zgodne z europejskimi świadectwami homologacji wydanymi wg dyrektywy 2005/64/WE. Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. podlega obowiązkowi zapewnienia wszystkim użytkownikom samochodów marki Audi sieci odbioru pojazdów po wycofaniu ich z eksploatacji, zgodnie z wymaganiami ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (t.j. D z.U. z 2018 r., poz. 578).

Skok technologiczny

W ubiegłym roku w salonach Škody zawitała czwarta generacja modelu Octavia. Tym razem nie jest to jednak zwykły lifting, a całkowicie nowy model. Przyjrzyjmy się mu z bliska.

Tekst: **Zbigniew Cukrowski**, Zdjęcia: Skoda Polska

Kiedy zobaczyłem pierwsze zdjęcia nowej Octavii, jeszcze szpiegowskie, od razu bardzo mi się spodobała. Projektanci zerwali ze stonowaną stylistyką, a auto jest teraz bardziej zadziorne. Z przodu agresywnie spoglądają cienkie, ale długie światła, oczywiście w pełni ledowe. Rozdziela je chromowana i powiększona atrapa chłodnicy. Linia boczna, to typowe kombi z mocno zachodzącymi tylnymi lampami i według mnie przypominają te ze Scali. Nie jest to żadną wadą, bo idealnie pasują do zgrabnego i z pomysłem zaprojektowanego tyłu Octavii. Oczywiście są skonstruowane w technologii LED i wyposażone w funkcję "pływających" kierunkowskazów.

Zajrzyjmy teraz do środka. W poprzednich generacjach Škody Octavii wnętrze nie porywało, było idealnie zaprojektowane, aż do bólu funkcjonalne i schludne, ale zbyt nudne. W przypadku najnowszej wersji jest zupełnie inaczej i bardziej nowocześnie. Czy na pewno lepiej? Mam mieszane uczucia, ale z pewnością jest to kwestia indywidualnych upodobań. Jednak po kolei. Wnętrze jak przystało na Škodę jest przeogromne. Miejsca jest nad wyraz dużo i nikt nie powinien na jego brak narzekać. Niezależnie czy zasiądziemy w wygodnych i bardzo dobrze wyprofilowanych fotelach, czy na tylnej kanapie, miejsca na nogi oraz nad głową nikomu nie zabraknie. Pojemność bagażnika, od zawsze mocny punkt tego modelu, to aż 640 litrów! Kolejnym atutem jest niski próg załadunku oraz całkowicie płaska podłoga. Brawo Škoda.

Wirtualne zegary możemy konfigurować według naszych potrzeb. Ponadto do dyspozycji mamy ogromny dotykowy ekran, dzięki któremu mamy możliwość zarządzać wszystkimi multimediami auta. Pod warunkiem wszakże, że się nagle nie zawiesi, uniemożliwiając nawet zmianę temperatury w aucie. Bardzo ciekawym pomysłem jest zastąpienie tradycyjnego lewarka skrzyni biegów przełącznikiem. Początkowo wydawać się może, że jest to kontrowersyjne rozwiązanie, ale skoro skrzynia biegów jest automatyczna, a jej sterowanie nie jest mechaniczne, to po co komu lewarek? Dla mnie wadą wnętrza prezentowanej dziś Octavii jest brak gniazda zapalniczki, które zastąpiono czterema gniazdami USB typu C.

Natomiast nie mogę mieć zastrzeżeń do jakości wykorzystanych materiałów i ich spasowania. Jest idealnie.

Pod maską prezentowanej Škody znajduje się wymierający już gatunek jednostki napędowej. Ja jednak uważam, że jest to najlepiej pasujący silnik do tego auta. Oczywiście mam na myśli czterocylindrowy, turbodoładowany silnik wysokoprężny o pojemności dwóch litrów i mocy 150 KM. Jednostka ta oferuje naprawdę bardzo przyzwoite osiągi. Pierwsze 100 km/h osiągamy po 8,8 sekundy, maksymalnie możemy rozpędzić się do 223 km/h. Napęd przekazywany jest na przednie koła za pomocą 7-biegowej automatycznej skrzyni biegów o bardzo dobrze dobranych przełożeniach. Dobrze pracująca skrzynia biegów wraz ze sporym momentem obrotowym, który w tym wypadku wynosi 360 Nm, pozwalają na bardzo pewne i bezpieczne podróżowanie z możliwością sprawnego wyprzedzania innych pojazdów. Największą zaletą testowanego silnika, oprócz osiągów, jest niewielki apetyt na paliwo. Podczas moich jazd, Octavia, mimo bardzo mroźnych dni, średnio zadowalała się zaledwie 5,6 litrami oleju napędowego, co przy pełnym baku (trochę małym, bo tylko 45 litrowym) zapewnia spokojną podróż nawet do 800 kilometrów.

NAPIS ZWRÓCIŁ UWAGĘ?

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

Zawieszenie w testowanym aucie jest adaptacyjne i posiada kilka opcji do wyboru. Zależnie od potrzeb możemy podróżować w bardzo wygodnych warunkach jak i mniej komfortowych, ale bardziej sportowych.

Najnowsze wcielenie Škody Octavii jest bardzo dużym technologicznym i stylistycznym skokiem, który na pewno był już potrzebny w tym modelu. Auto jest obecnie bardzo nowoczesne i funkcjonalne. Jednak zmiany te niosą za sobą podniesienie kosztów produkcji, a co za tym idzie cen. Prezentowany dziś egzemplarz to wydatek prawie 200 tysięcy złotych. Mimo wszystko wróżę nowej Octavii bardzo duży sukces.

OGŁOSZENIE WYDAWCY

Bestseller w pełni zasłużony

Xblitz jest firmą specjalizującą się w kamerach samochodowych. I właśnie w poniższym tekście chciałbym zaprezentować jej bestsellerowy model jakim jest GO SE.

Zbigniew Cukrowski

Prezentowany videorejestrator jest niewielkich rozmiarów. Posiada 2-calowy, kolorowy wyświetlacz umożliwiający podgląd nagrań zapisanych w pamięci karty microSD o pojemności do 64 GB. Filmy nagrywane są w rozdzielczości Full HD (1920×1080px, 30fps) i zapisywane w formacie MOV/H.264. W tym celu Xblitz GO SE wykorzystuje obiektyw z sensorem optycznym SONY IMX323 z bardzo dobrym szkłem soczewki 6G. Dzięki temu jakość filmów jest zaskakująco wysoka, a szczegóły nad wyraz wyraźne, co powoduje, że bez problemu odczytamy tablice rejestracyjne aut. Nagrywanie w nocy wspierane jest przez 8 diód IR, które umożliwiają dużo lepszą jakość nagrań. Posiada on możliwość nagrywania w pętli oraz ustawienia czasu trwania nagrania od 1 do 5 minut.

Obiektyw posiada duży, jak na tą klasę cenową, kąt widzenia, bo aż 170 stopni. Dzięki temu jesteśmy pewni, że cała szerokość jezdni zostanie zarejestrowana. Obudowę wykonano z plastiku, który jest dobrej jakości i co ciekawe w obudowie oprócz normalnego złącza USB czy AV-In znalazło się miejsce również na złącze HDMI.

Atutem GO SE są, podobnie jak w innych rejestratorach, dodatkowe funkcje takie jak tryb parkingowy, uruchamiający kamerę podczas wykrytego ruchu lub wstrząsu, czy G-Sensor, zapisujący nagranie i zabezpieczający je przed nadpisaniem w przypadku wykrycia np. kolizji. Oprócz tego bardzo przydatną funkcją jest możliwość robienia zdjęć. Urządzenie wyposażone jest we wbudowaną baterię, która wystarcza na około 30-40 min. użytkowania bez podłączonego zasilania.

W zestawie znajdziemy sporo przydatnych rzeczy. Ładowarkę samochodową z przewodem o długości aż 3 metrów, uchwyt z przyssawką na szybę posiadającą złącze USB, kabel USB, instrukcję obsługi oraz czytnik kart MicroSD.

Bardzo dobrą jakość nagrywania wszystkich sytuacji na drodze otrzymujemy za niezbyt wygórowaną cenę zakupu wynoszącą około 350 zł. Rewelacja! Jak widać można dostać bardzo dużo w tak niewielkiej gabarytowo kamerze. Z czystym sumieniem polecam ten sprzęt.

Dziękuję firmie Xblitz za udostępnienie sprzętu do testu.

Cichosza

Mata wygłuszająca silnik, to jeden z tych elementów samochodu, który jest praktycznie niezauważony przez większość kierowców. Tymczasem jest ona odpowiedzialna za nasz komfort akustyczny w samochodzie i co gorsza, stała się jedną z ulubionych potraw kun, co wpływa nie tylko na estetykę samochodu po podniesieniu maski.

Robert Lorenc

Przez długi okres czasu, każdy kto postanowił wymienić matę wygłuszającą silnik miał do wyboru tylko dwie możliwości: kupno oryginalnej, używanej lub nowej. Na szczęście ten etap mamy już za sobą, bo na rynku działają firmy, które stanowią alternatywę oferując uniwersalne maty wygłuszające silnik. A co najważniejsze maty przez nie oferowane posiadają stosowne atesty i badania, przynajmniej jeżeli chodzi o firmę Standardplast, której produkt wybrałem do testu. Jedną z jej właściwości jest zastosowanie do produkcji materiałów samogasnących. Jak okazało się, bo zaufanie zaufaniem, ale wypada to sprawdzić, w trakcie testu faktycznie zastosowany materiał był samogasnący i trudnopalny.

Wybierając do montażu element uniwersalny trzeba liczyć się z faktem, iż jego montaż będzie wymagał od nas większej ilości pracy aniżeli ten dedykowany konkretnemu modelowi. Nie inaczej było tym razem i nie można tego traktować jak zarzut. Ważne zatem aby odpowiednio się przygotować do montażu. Jak postanowiłem skorzystać z wyspecjalizowanej firmy i był to doskonały ruch. Przypuszczam, a nawet jestem pewny, że gdybym miał sam montować matę, to robiłbym to do tej pory albo ciągle jeździł ze starą pod maską. Może to wina mojej słabej psychiki, może tego że nie potrafię ładnie wycinać, a może modelu samochodu który został wytypowany do umieszczenia w nim maty (Honda Accord VII generacji). Jednak fachowcy dlatego są fachowcami, że potrafią rozwiązywać niedoskonałości, a te niestety pojawiły się. Pierwszym okazała się konstrukcja maski Accorda, której wygląd od spodu przypomina sieć pająka. Trzeba dużej dozy cierpliwości i pewnej ręki aby w odpowiednie miejsca najpierw dociąć kształt, a następnie umieścić w nich matę butylową (wymaga osobnego zakupu). Następnym zadaniem było docięcie maty do kształtu maski. Tutaj pojawiła się kolejna trudność: miejsca przeznaczone do przycięcia maty nie do końca odpowiadały kształtowi który chcieliśmy uzyskać, a – pomimo mojego zapytania – wykluczyli cięcie jej po miejscach do tego nie przeznaczonych. Jak stwierdzili „można, ale oni nie będą wykonywali pracy, która nie będzie dawała długotrwałego efektu". Kropka, z takim argumentem nie miałam zamiaru dyskutować. Finalnie udało się wypracować kompromis, może nie idealny, ale zadowalający i satysfakcjonujący. Wydawało się że wszelkie perturbacje są już za nami i pozostało tylko osadzić matę na masce. Niestety mocowanie jej w Accordzie kołkami stoi, co poskutkowało faktem, iż kołków – dostarczonych wraz z matą – zabrakło i musieliśmy dodatkowo posiłkować się fabrycznymi.

Jakość wykonania uniwersalnej maty wygłuszającej silnik firmy Standardplast wzbudza zaufanie już od samego rozpakowania. Nie inaczej jest po zamontowaniu jej w samochodzie. Wydaje się być dobrą alternatywą dla oryginalnych mat wygłuszających, jednak stopień trudności montażu określa konstrukcja maski samochodu i dobrze jest to sprawdzić – a przynajmniej ja tak zrobię następnym razem – wcześniej. Pomimo przygotowania się do montażu i zabezpieczenia kleju, nożyczek i jeszcze paru innych rzeczy, jeżeli nie masz zdolności manualnych i nie lubisz wykonywać tego typu prac, zdaj się na fachowców, a nie próbuj zaoszczędzić samodzielnie przeprowadzając instalację. To będzie pozorna oszczędność, a finalnie może okazać się że efekt końcowy nie będzie zadowalający. W moim przypadku każdy z wyborów – tak maty, jak i firmy, która ją montowała - okazał się trafiony i dodatkowo Accord po podniesieniu maski wygląda estetycznie, a nie jakby miał na niej przyklejone spaghetti.

Cyfrowy świat Skody, czyli aplikacja Skoda Connect

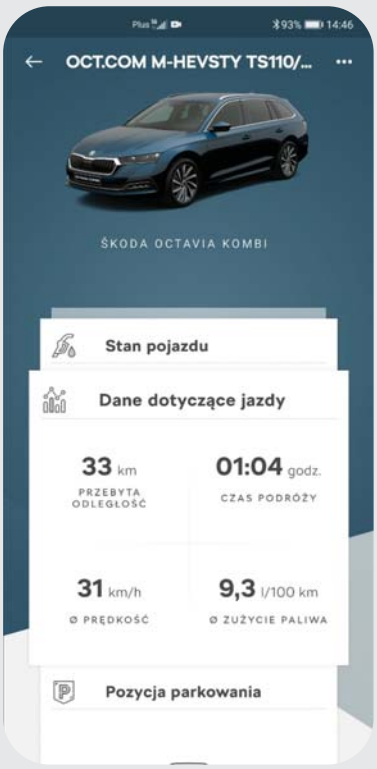
Jakiś czas temu możliwość integracji smartfona z posiadanym samochodem nie była powszechną usługą i niejednokrotnie dostępna była tylko w markach premium. Te czasy minęły i obecnie praktycznie każdy producent samochodów posiada do tego celu stosowną aplikację. Nie inaczej jest ze Skodą, a jej aplikację – Skoda Connect - poddaliśmy testowi.

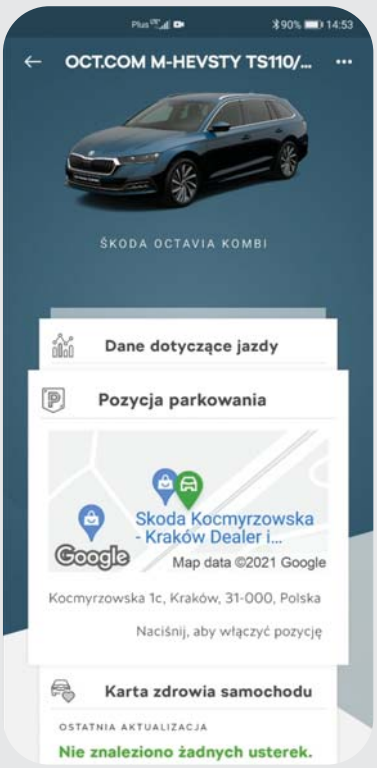
Rejestracja

Pierwszym krokiem jest ściągnięcie i zainstalowanie na smartfonie aplikacji. Następnie musimy się w niej zarejestrować (obowiązkowo), co nie przynosi żadnych odpowiedzi na temat jej możliwości, ponieważ nie otrzymamy dostępu do jakichkolwiek zakładek, jeżeli nie sparujemy z nią samochodu. Projektanci tego procesu, jako cel nadrzędny postawili sobie zmaksymalizowanie uczucia w kliencie, że nie da się przypadkowo sparować samochodu, a także iż cała procedura zapewnia maksymalne bezpieczeństwo. Co za tym idzie cały proces nie trwa przysłowiowych „pięciu minut" i wymaga od nas przygotowania się do niego. Musimy znajdować się w zasięgu internetu (samochód również), posiadać ze sobą oba kluczyki od auta, znać jego VIN i – przynajmniej na pewnym etapie – być w jego wnętrzu. Następnie cały proces parowania sprowadza się do wykonywania poleceń. Szczerze zalecalibyśmy zrobić to w momencie odbioru samochodu i przy współudziale pracownika salonu. Na pewno takie podejście spowoduje, że szybciej przejdzie się całą procedurę. Wydawać by się mogło, że po sparowaniu modelu ze smartfonem można już w pełni korzystać ze Skoda Connect. W roli obserwatora jak najbardziej, natomiast jeżeli chciałbyś mieć możliwość zdalnego wykonywania niektórych funkcji samochodu, przykładowo otwarcia lub zamknięcia go, to konieczny jest kolejny krok, czyli wizyta w serwisie. Tak, osobista, ponieważ musimy się w nim pojawić z prawem jazdy, a wtedy stosowne uprawnienia zostaną nam przydzielone i z roli obserwatora staniemy się obserwatorem z funkcją zarządzania.

Możliwości

Informacje dostarczane przez aplikację o sparowanym samochodzie powinny zadowolić nawet analityków giełdowych, którzy potrafią jednocześnie przetwarzać cztery monitory danych na raz. Mamy zatem wgląd m.in. do: przewidywanego zasięgu który możemy zrobić na posiadanym paliwie, przebiegu, terminów





przeglądów, czy chociażby danych dotyczących dotychczasowej jazdy (w trzech wariantach: od uruchomienia, zatankowania lub długookresowo). Wiemy również czy samochód jest zamknięty, wraz z oknami, a światła postojowe włączone czy wyłączone. Przydatną funkcją jest karta zdrowia samochodu, jak nazwała zakładkę Skoda, w której znajdują się – oby jak najrzadziej – informacje o wykrytych usterkach. Osobom kierującym się zasadą, iż największą formą zaufania jest kontrola, spodoba się funkcja limitu prędkości (maksymalnie do 160 km/h), który mogą ustalić. Oczywiście kierujący będzie mógł przekroczyć zadeklarowaną w aplikacji prędkość, ale wiązać się to będzie z automatycznym wysłaniem informacji do właściciela. Kończąc przegląd funkcji warte wspomnienia są jeszcze dwie: dla zapominalskich niewiedzących gdzie zaparkowali „pozycja parkowania", a dla wrażliwych na temperaturę możliwość wcześniejszego lub zaplanowanego na konkretną godzinę włączenia nawiewów w samochodzie.

Użytkowanie

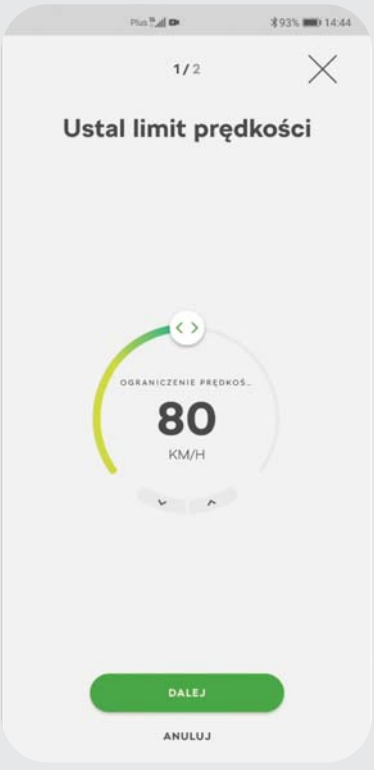
Aplikacja Skoda Connect na smartfonie Huawei Mate 40 pro chodzi bardzo płynnie. Dla niektórych może okazać się, że nawet za bardzo, gdyż mocniejszy ruch palcem po ekranie może spowodować, że z prędkością poruszania się wiatru w trakcie huraganu przewiną się wszystkie zakładki aplikacji i z pierwszej zatrzymamy się na ostatniej, przy okazji ledwo zauważając te pomiędzy nimi. Za to całkowicie przewidywalnie, sprawnie i bez żadnych opóźnień reaguje na kliknięcia. Pewien zarzut można mieć do niej o potwierdzenie zadanej jej funkcji, a konkretnie o czas reakcji. Przykładowo deklarując włączenie nawiewu, kiedy mamy wrażenie, a nawet pewność, że wszystko zrobiliśmy tak jak należy, strona tytułowa funkcji pozostaje przez jakiś czas bez zmian, co powoduje naszą reakcję w postaci ponownego wejścia w funkcję. Rozwiązaniem jest wykorzystanie przycisku odświeżającego, który – tak wnioskujemy – nie znalazł się w aplikacji przez przypadek, a specjalnie, gdyż projektanci zdali sobie sprawę z jej ułomności w tym aspekcie.

Podsumowanie

Aplikacja Skoda Connect jest ciekawym i stosunkowo sprawnie działającym programem, który będzie przydatny dla wszystkich tych, którzy „lubią wiedzieć". Dodatkowo, a w szczególności dla osób, które dają swojego smartfona dziecku do zabawy i równocześnie nie mają przyzwyczajenia do wylogowywania się z aplikacji jeżeli z niej nie korzystają, bo lubią być „na czasie", funkcja obserwacyjna aplikacji może okazać się dla nich zbawienna. Stanowić będzie swoistego rodzaju tarczę ochronną i tym samym brak konieczności każdorazowego sprawdzania i szukania w stylu „a co tutaj się wydarzyło". Aplikacja posiada jeszcze jeden atut, przy zakupie samochodu przez pierwszy rok jej użytkowanie jest bezpłatne.

Na koniec ważna uwaga. Test aplikacji Skoda Connect został przeprowadzony na Skodzie Octavia kombi z wykorzystaniem smartfona Huawei Mate 40 pro i tylko do takiej konfiguracji się odnosi.

Dziękujemy firmie InterAuto – Autoryzowanemu Dealerowi Skody – z ul. Kocmyrzowskiej w Krakowie za pomoc przy realizacji testu oraz Huawei za udostępnienie smartfonu Mate 40 pro do jego przeprowadzenia.



Matematyka SEAT-a, czyli 1842 PLN = 2274 PLN

Nastały czasy w których producenci samochodów prześcigają się w wyścigu o najbardziej świadomą ekologicznie markę, której produkty najmniej obciążają środowisko naturalne. Różne przy tym obrali drogi. Jedni praktycznie wycofali ze swojej oferty modele z napędami innymi niż hybrydowe, czy elektryczne. Inni preferują ich korzystniejsze finansowanie w porównaniu do modeli z tradycyjną jednostką napędową. SEAT jednak zadziwił wszystkich i wytyczył swoją, jakże odmienną drogę.

Tekst: **Robert Lorenc**, Zdjęcie: SEAT

Z przekazu marketingowego, a dokładnie z cennika SEAT-a Tarraco, każdy zainteresowany tym modelem może wyciągnąć ciekawe wnioski i zastanowić się, czy faktycznie szkoła oraz dotychczasowe życie nauczyło go właściwej matematyki. Szczególnie zdezorientowani będą ci, do których z częstotliwością brzęczenia komara kiedy siedzą letnią wieczorową porą nad wodą docierają komunikaty o dbałości tego producenta o środowisko naturalne. A konkretnie, jak bardzo chce ograniczyć wpływ swoich samochodów na nie. Trzeba przyznać, że SEAT nie poszedł na łatwiznę i oferuje Tarraco w praktycznie wszystkich wariantach napędu. Zabrakło tylko klasycznej hybrydy i elektryka, znalazła się za to hybryda plug-in (PHEV), czyli z obecnie szeroko promowanym napędem pozwalającym na poruszanie się z wykorzystaniem tylko napędu elektrycznego. Brawo. Na tym tle ciekawie wygląda zestawienie modelu z silnikiem benzynowym z hybrydą PHEV, oba w wersji wyposażenia FR. Pierwszy został wyceniony na 187 200 PLN, a drugi na 186 100 PLN. Oba posiadają 245 KM, a różni je napęd oraz liczba przełożeń automatycznej skrzyni biegów DSG (model benzynowy posiada ich siedem, a hybryda plug-in sześć). Względem parametrów są zatem prawie identyczne. Dziwić może zatem różnica w wysokości raty lesingowej, którą komunikuje SEAT. W przypadku wariantu benzynowego wynosi ona 1842 PLN netto, a przy hybrydzie PHEV 2274 PLN netto. Wygląda to jak błąd matrixa. Praktycznie ta sama cena końcowa, a dysproporcja w wysokości raty miesięcznej zasadnicza. Ktoś może stwierdzić, że szukam sensacji, bo z pewnością leasingi różnią się parametrami. Otóż nie.

Finansowanie obu modeli jest na 48 miesięcy, bez uiszczenia wpłaty wstępnej i z rocznym limitem wynoszącym 20 000 kilometrów, innymi parametrami SEAT się nie chwali. Tym samym wychodzi, że za towar o praktycznie tej samej wartości, możemy płacić miesięcznie 1842 PLN netto lub 2274 PLN netto. Przecież to żadna różnica. Aż chciałby się spotkać z tym ścisłym umysłem, któremu udało się stworzyć taką konstrukcję. To musiałoby być bardzo kształcące spotkanie, a może wręcz duchowe, bo człowiek otarłby się w jego trakcie o objawienie. Wystarczy tylko żałować, że do niego – najprawdopodobniej – nigdy nie dojdzie, a SEAT będzie skrzętnie skrywał tajemnicę kto takie dzieło stworzył, aby inni producenci go nie podkupili. I bardzo dobrze, bo to prawdziwy rodzynek musi być. Jak bardzo jest on (lub też ona) wyjątkowy może świadczyć jeszcze jeden fakt. Otóż udało mu się – przy zachowaniu tych samych parametrów finansowania – przy najwyżej wycenionym wariancie Tarraco (2.0 TDI 200 KM DSG 4Drive w wersji wyposażenia FR) kosztującym 189 900 PLN wyliczyć ratę w wysokości 1811 PLN netto, czyli najniższą wśród prezentowanych. Cóż to musi być za światły umysł, aż należą się brawa na stojąco, że SEAT posiada kogoś takiego w swoim gronie.

I żeby była jasność - zanim odezwie się jakiś pracownik SEAT-a o wrażliwości brazylijskich komentatorów biegów narciarskich, którzy na 5 kilometrów przed metą, gdy ich zawodnik jest na prowadzeniu mają stan przedzawałowy, a w tym samym czasie ich norwescy koledzy zapraszają na blok reklamowy, bo do mety jest jeszcze daleko – to jest polityka do której ma prawo producent. To on samodzielnie kształtuje nie tylko ceny, ale również formę zakupu oferowanych modeli. Postanowił – przy praktycznie takiej samej cenie za samochód – ustalić ratę za proekologiczny model wyższą o ponad 23%. Nie ma problemu, tylko żeby za dzień, tydzień, czy miesiąc nie komunikował jak bardzo wspiera i promuje wśród klientów rozwiązania proekologiczne, bo to podchodzi pod rozdwojenie jaźni.

Już słyszę głosy, że tekst jest tendencyjny, uderza w dobre imię marki i nie ma nic wspólnego z rzetelnością dziennikarską, która nakazuje przekazanie pełni informacji. Przede wszystkim pełną informację klient powinien otrzymać w cenniku, a nie jej cząstkowe i pasujące - jak domniemam – do obrazu elementy. Elementy o które teraz go uzupełnię. Czas zatem na rozwiązanie zagadki skąd wynika dysproporcja pomiędzy wysokością rat leasingowych, ale zanim to nastąpi mała dygresja. Sprawdzając ofertę finansową SEAT-a, przy zachowaniu podanych przez niego parametrów, rata za model z silnikiem benzynowym wyszła o 61 PLN netto niższa niż komunikują oni w cenniku. Ale nie czepiajmy się, kto w końcu przejmowałby się takimi drobiazgami jak zaoszczędzone w trakcie całego okresu leasingu 2928 PLN netto za które można by kupić ubezpieczenie lub pojechać na urlop. Czas przejść do rozwiązania zagadki. Otóż wynika ona z oszacowanej wielkości wartości końcowej modelu na dzień zakończenia leasingu. I tak w przypadku modelu z silnikiem benzynowym wartość po 4 latach została oszacowana na 107 078 PLN, a z napędem plug-in na 89 700 PLN. Tym samym benzyniak, według szacunków SEAT-a straci prawie 43% swojej cennikowej wartości, a PHEV niecałe 52%.

Jak widać, przynajmniej w tym przypadku, o rozdwojeniu jaźni nie ma mowy, tak samo jak o nowej matematycznej definicji, bardziej o braku wiary w oferowany produkt proekologiczny, a co za tym idzie, na zniechęceniu klientów do pozostawienia go po zakończeniu leasingu. Szkoda tylko, że ten „drobny" parametr nie znalazł się przy pozostałych, a został ukryty. Jakby kogoś, tworzącego cennik, dopadła refleksja, a może wstyd, kiedy spojrzał na dzieło które udało mu się stworzyć, i w ten sposób postanowił go schować, zupełnie go pomijając.

Ostateczny samochód przednionapędowy

Rządy, ekolodzy, aktywiści, legislatorzy i socjaliści innego sortu dążą do tego, by wszyscy byli równi. Tym sposobem świat przestanie być tak ciekawym miejscem, bowiem każdy będzie ubierał się tak samo, w ten sam sposób. Jedzenie również nie będzie urozmaicone. Brzmi jak utopia Orwella, ale mimo to może się ziścić.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, Zdjęcie: BMW AG

Co by jednak było, gdyby od teraz każdy z nas jeździł identycznym samochodem? Nie chodzi tu o dowolność w wyborze lakieru w stylu Henry'ego Forda, ale o jeden i ten sam model dla każdego obywatela. Od razu należałoby odrzucić różnego rodzaju Bentleye czy Porsche, również Ferrari i to pomimo że najczęściej występują w kolorze czerwonym. Ideałem za to dla każdego obywatela będzie Mini. Tak jak w połowie ubiegłego wieku w Wielkiej Brytanii, jak „pięćsetka" we Włoszech czy 126p w Polsce jest doskonałym samochodem dla nowoczesnego obywatela. Wystarczy tylko spojrzeć na kraj Krzywej Wieży, gdzie dominują modele segmentu A bądź B. Rzadko ktoś decyduje się na coś większego z uwagi na brak miejsca na ulicach oraz parkingach lub też fakt, że zwyczajnie ich nie potrzebują. Poza tym są droższe, cięższe i zużywają więcej paliwa. Niewielkim Fiatem łatwiej zaparkować, nada się do miasta, a spalanie czy koszty ubezpieczenia są mniejsze niż byście zapłacili za paczkę mentosów.

Jest tylko jeden problem, a w zasadzie dwa. Pierwszy to powolne dogorywanie tego segmentu. Unia Europejska w swoim amoku, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, ekologię oraz inwigilację, wymaga od producentów umieszczania setki kilogramów układów scalonych, które będą ograniczały moc, prędkość, a w razie czego, donosiły na właściciela. A w małym i lekkim samochodzie powoduje to zabicie jego idei. Znowu pachnie Orwellem. Drugi problem to silniki. Coś o gabarytach pralki na ogół nie potrzebuje dużej jednostki napędowej kipiącej mocą, więc na ogół pod maskami Fiatów, Peugeotów czy Lancii można było znaleźć dychawiczne silniki o mocy mniejszej niż w sonicznej szczoteczce do zębów. Poza tą wadą były wszystkim czego potrzebowaliście w mieście. Jednak poza nim czy na autostradzie zwyczajnie brakowało im mocy. Teraz za sprawą choćby Abartha jest inaczej. Model 695 może mieć więcej koni mechanicznych niż Golf GTI czwartej generacji i tym samym przegonić Ferrari Dino czy, przy ponad o połowę mniejszym silniku, niewiele ustępować 930 Carrerze SC. Sęk w tym, że Abarth już jest stary, a jego wizerunek nie do końca pasuje do każdego. Widzielibyście w nim Arnolda Schwarzeneggera? Z pewnością nie. Za to w Mini zdecydowanie bardziej. Bowiem od 2001 roku ze słodkiego szczeniaka zmieniło się ono w model „nie zadzieraj ze mną" albo „zjem twój tyłek na następnym zakręcie". Zwłaszcza w wersji John Cooper Works. Nawet nazwa jest czymś wyjątkowym i będącym hołdem dla legendarnego tunera oryginalnego Mini, a nie ograniczająca się do zwykłej litery S czy R. Jak sama nazwa zwiastuje, niewielkiego Brytyjczyka cechuje minimalizm bez przesadnych ozdób. To naturalnie tyczy się podstawowego modelu, aczkolwiek wersja JCW również nie straszy spojlerami. Owszem, zderzaki są masywniejsze, podobnie jak boczne listwy, a felgi mimo relatywnie niewielkiego rozmiaru z trudem mieszczą się w muskularnych nadkolach. Rozmiar tylnej lotki jest w sam raz, a prawdziwy centralny wydech nadaje szyku oraz wyścigowego sznytu. Jest coś wyjątkowego w umieszczaniu końcówek w tym miejscu, przywodzi to na myśl najciekawsze modele, które nigdy nie zawodzą, jak GT3, Cayman, Alpine czy wiele innych. Wisienką na torcie jest ułożenie ledów w tylnych lampach w kształcie Union Jack. Drobny i ciekawy detal, który cieszy.

Mini cierpi na podobny syndrom co 911 i niektórych wygląd może rozczarować, bo każda generacja jest bardzo podobna do poprzedniej, przez co dość łatwo je pomylić. Na szczęście pozostałe modele z gamy cechuje bardziej indywidualna aparycja, a najszybsze modele daje się odróżnić za pomocą atrakcyjnych dodatków bowiem osobnym tematem jest powierzchowna aparycja nadwozia. Można wybierać spośród wielu kolorów i odcieni, ale Mini świetnie się prezentuje w czerwieni albo pomarańczu. Nawet szary jest niezły. Do tego można

dobrać coś z palety naklejek czy pasów, które wyróżnią wasz egzemplarz.

Wnętrze również emanuje sportem oraz swoją wyjątkowością. Już w standardowej wersji urzeka stylistyką, detalami czy jakością wykonania. Z dopiskiem JCW w nazwie dorzuca do tego sportowe fotele o doskonałym trzymaniu bocznym, które nic nie tracą ze swoich komfortowych walorów, małą a przez to niezwykle poręczną kierownicę oraz parę dodatków, dla uzasadnienia wyższej ceny. Do tego ledowe oświetlenie nadające klimat, sprzęt audio, nowoczesne multimedia, które otrzymało przy okazji ostatniego liftingu, czy ciesząca zorientowanych na walory z jazdy kierowców iście rajdowa niska pozycja za kierownicą.

Dzięki temu że Mini z generacji na generację rosło, w pierwszym rzędzie siedzeń nawet osoby o wzroście bliskim dwóch metrów bez trudu znajdą wygodną pozycję. W przeciwieństwie do choćby MX-5. Sytuacja ma się gorzej dla tylnej kanapy, która właściwie powinna być traktowana jako powiększenie bagażnika albo śladem wyścigowych Porsche czy wersji GP, miejscem na klatkę bezpieczeństwa. Sam kufer jest ustawny, całkiem praktyczny i wystarczający na zakupy, czy wypad na tydzień dla dwóch osób.

Pod maską z otworami na reflektory kryje się dwulitrowa jednostka napędowa, a więc większa niż w R56. Suche dane techniczne nie są piorunujące, ale moment obrotowy w połączeniu z niską masą własną nadaje „miniakowi" więcej niż świetne osiągi, a moc za sprawą dwuprzęgłowej automatycznej skrzyni biegów jest dostępna w zasadzie przez cały czas. Co więcej, w trybie manualnym sam nie wrzuci wyższego przełożenia, a redukcje są błyskawiczne i jednocześnie wzbogacone o walory dźwiękowe przy dopalaniu paliwa. Czasem trochę brakuje manualnej przekładni, ale to i tak naprawdę w jednym procencie sytuacji, gdy zechcecie na przykład ostro przejechać górską przełęcz albo przypadkiem znajdziecie się na Col de Turini. Co więcej silnik jest całkiem oszczędny, przy dynamicznej jeździe zużywa średnio dziesięć litrów paliwa, ale mając tak niewielki zbiornik paliwa będzie irytująco często domagał się wizyty na stacji benzynowej. Jednak ekonomia wcale nie jest jego wisienką na torcie, ani też osiągi. Najlepsze jest to jak brzmi. Czy to na biegu jałowym, czy też wspinając się na obrotach na każdym z siedmiu przełożeń aż do odcinki. Czuć, że chce jechać, a rozpędzanie się i odpuszczanie gazu by usłyszeć strzały z wydechu, to po prostu świetna zabawa i radość sama w sobie. W czym nieco przeszkadza zbyt dobre wyciszenie kabiny. Podobnie jak dźwięk również prowadzenie jest wyśmienite, a może nawet i jeszcze lepsze. Mini zawsze cechowały dobre właściwości jezdne, a jako że JCW jest podrasowanym modelem zdolnego miejskiego samochodu, to prowadzi się jak za pomocą czarodziejskiej różdżki. Nie lubię marketingowych sloganów ani frazy, że coś zachowuje się niczym gokart, ale z Mini tak w istocie jest. Czasem może nieco brakuje szpery, choćby elektronicznej, ale nawet bez niej na skręconych kołach z gazem wciśniętym do oporu przednia oś niemal w ogóle się nie uślizguje. Układ kierowniczy jest krótki, precyzyjny, pracujący z przyjemnym oporem, który jeszcze bardziej zacieśnia się wraz ze wzrostem prędkości. To wraz z twardymi nastawami zawieszenia sprawia, że samochód idealnie składa się do zakrętu. Elektronika pozwala na szybkie wciśnięcie gazu już w szczycie zakrętu, przez co na wyjściu zyskacie ułamki sekund, a wyborna skrzynia biegów z krótkimi skokami wespół z masą mniejszą niż pusta paczka chipsów pozwolą na sprawne nabranie prędkości. Doznania potęguje aktywny układ wydechowy, ale nawet bez niego od razu stwierdzicie, że „miniak" jest szybszy niż choćby Golf GTI Clubsport. Hamulce także są pewne i dają się precyzyjnie dozować.

Jednak najważniejsze jest to jak się w JCW poczujecie. Poczujecie się zintegrowani z samochodem. Całość jest intuicyjna, zupełnie jakby była waszym przedłużeniem. Jesteście wy, silnik, podwozie, przyjemna mięsista skórzana kierownica przed którą jest tylko prędkościomierz i obrotomierz, bez żadnych nonsensów w postaci cyfrowych zegarów czy innych wodotrysków z niepotrzebnymi informacjami. Dokładnie jak w motocyklu. Chociaż poprzedni układ z dużym obrotomierzem był bardziej czytelny i lepiej odnosił się do wyścigowych czy rajdowych konotacji. Naturalnie gdy zechcecie się uspokoić, a mrugająca ikona kontroli trakcji do trzeciego biegu włącznie przestanie was bawić, Mini okaże się odrobinę komfortowe. Na tyle na ile pozwoli mu jednak twarde zawieszenie. W końcu to nieco przerośnięty gokart, a nie Citroen z hydropneumatycznymi amortyzatorami, chociaż adaptacyjne zawieszenie robi co może by samochód nie podskakiwał na poprzecznych nierównościach jak kauczukowa piłka. Poza tym jest zdatny do jazdy na co dzień tak samo jak każdy inny miejski samochód, tyle że jest od nich zacznie szybszy.

Właśnie więcej takich samochodów powinni zacząć robić producenci pokroju Alfy Romeo czy Nissana. Małe, tanie, dające radość z jazdy i mające w sobie to coś. Chociaż jeszcze więcej tego będzie miała wersja GP, ale jej podaż została ograniczona do raptem trzystu sztuk na cały świat. Jednak nawet zwykły JCW, czy Cooper S mają na tyle ikry, by skutecznie zniechęcić was do zakupu suva, czy czegoś większego. A nawet wówczas do wyboru jest jeszcze wariant pięciodrzwiowy, Clubman czy Countryman.

Niestety chociaż samochód jest w wersji mini, to cena niestety już nie. Bazowa wersja z automatyczną skrzynią biegów przekracza sto czterdzieści tysięcy złotych, a połowę tej kwoty możecie jeszcze dołożyć opcjach. Powinniście to zrobić żeby Mini wyglądało naprawdę zjawiskowo. Jak jednak wytłumaczyć żonie taki uszczerbek na koncie? O ile możecie udawać, że Countryman posłuży całej rodzinie, to w tym przypadku już niespecjalnie. Za dwieście tysięcy z całą pewnością możecie kupić większy, oszczędniejszy, bardziej komfortowy, a nawet szybszy samochód. Trudno jednak o dający więcej radości z jazdy, czy to po tej czy po drugiej stronie owej kwoty. Jeśli jednak wybierzecie leasing, to po wpłaceniu jednej czwartej tej sumy, miesięczna rata będzie wynosić jakieś dwa i pół tysiąca złotych. Pewnie nawet tyle będzie ciężko wygospodarować w domowym budżecie, ale Mini John Cooper Works jest warty tego by znaleźć drugi etat. Wówczas co prawda przez szesnaście godzin będziecie pracować, a kolejne osiem z pozostałej części doby zamiast na sen przeznaczycie na jazdę, bowiem wysiadanie z niego, to ostatnia rzecz jaką będziecie chcieli zrobić. I pod żadnym pozorem nie kupujcie go z powodu tego całego lifestyle'u, że mając Mini będziecie musieli teraz chodzić na siłownię, nie jeść glutenu, używać trymera albo ubierać się w jednym ze sklepów jakie znajdziecie w Vitkacu. Bowiem JCW to jeden z najfajniejszych samochodów jakie możecie kupić. Koniec kropka.

Zrobiło się **cieplej** i na drogach pojawili się **motocykliści**. **I dobrze.**

Tytuł nie jest żadną ironią, ani sarkazmem. Całkowicie i szczerze cieszę się z ich obecności oraz mam nadzieję, że inni kierowcy, tak jak i ja, będą kibicowali, aby na drogach było ich coraz więcej. Już wyjaśniam dlaczego.

Robert Lorenc

Zdjęcie: Dmytro Pidhrushnyi /unsplash;
kolaż: studio.kdk.pl

Utarło się, że dla kierowców samochodów każdy, kto porusza się innym środkiem transportu po drodze jest – delikatnie ujmując - niemile na niej widziany. Kiedyś byli to motocykliści, a od pewnego czasu dołączyli do nich rowerzyści, a „kością niezgody" był brak poszanowania na drodze. Dotyczyło to każdej ze stron. Nie trzeba było zrobić setki kilometrów po mieście żeby zostać miniętym w ułamku sekundy przez motocyklistę lub być świadkiem ich popisów na drodze, gdzie jazda na jednym kole stała się jednym z ich popisowych numerów. Jednak obecnie takie sytuacje zdarzają się nad wyraz rzadko i obecnie kierowcy współpracują na drodze z motocyklistami, a nie udowadniają, kto ma większego... kalibru władzę na niej. Chyba, że ja trafiłem do jakiegoś elitarnego grona kierowców, których omijają takowe zdarzenia. Grona z którego nie zdawałem sobie sprawy. Teraz, kiedy spotykam się z motocyklistą na drodze wspólnie poruszamy się ze zbliżoną prędkością bacząc wzajemnie na siebie i ograniczenia prędkości, bo one również dotyczą motocyklistów, tak samo jak dotyczyły wcześniej, tylko dosyć często o tym zapominali. Nie widuję również aby wciskali się „na żyletkę", jak i poruszali się ruchem węża będąc co sekundę na innym pasie ruchu. Bazując na swoich obserwacjach, obecnie na drogach jest cywilizowanie i normalnie, czego niestety nie oddają statystyki wypadków z udziałem motocyklistów. O ile liczba wypadków drogowych w Polsce z roku na rok systematycznie spada, to te z udziałem motocyklistów przez kilka lat były w zasadzie na niezmiennym poziomie, aby w 2018 roku wystrzelić w górę (prawie o 20%). Na szczęście w 2019 roku znowu spadły i mam nadzieję, że ten trend się utrzyma, bo mogą one zniechęcić kolejne osoby do poruszania się tym środkiem osobistego transportu. A byłoby to wielką stratą, również dla kierowców.

Nie trzeba skończyć kilku kierunków studiów, ani w ogóle żadnego, żeby wiedzieć, iż motor zajmuje na drodze mniej miejsca niż samochód. Jest również na niej bardziej mobilny i chociażby w przypadku korka jest w stanie sprawnie go ominąć, a nie wydłużać go. Istotny również jest fakt, iż aby poruszać się motorem, w przeciwieństwie do roweru, musimy posiadać stosowne uprawnienia. Co za tym idzie, przeważnie to kierowcy pozostawiają swoje samochody na parkingach przesiadając się na motory, a nie wybierają je zamiast transportu publicznego. Warto zatem, aby każdy kierowca dodatkowo ich do tego ruchu zmotywował. A wystarczą naprawdę niewielkie gesty. Nauczmy się, że podjeżdżając pod sygnalizator świetlny warto, aby każdy kierowca poruszający się lewym pasem przesunął się delikatnie w lewą stronę, a ten na prawym w prawo. W ten sposób, po środku powstanie dodatkowa przestrzeń, którą bezpiecznie będzie mógł pod sygnalizator przemieścić się każdy motocyklista, który będzie chciał. Prawda że to proste i nie wymaga wielkich umiejętności?

Obecność motocyklistów na drogach posiada jeszcze jeden ważny aspekt, tym razem edukacyjny i mający zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo. Dzięki ich obecności, chcąc bezpiecznie zmienić pas ruchu, nie wystarczy tylko zerknąć w lusterko, gdyż nie wystarczy to na prawidłową ocenę sytuacji. W jego trakcie nie ocenimy z jaką prędkością zbliża się do nas inny pojazd i czy zmiana pasa nie spowoduje zagrożenia, nie tylko dla niego, ale również dla nas. Przyzwyczajenie do dłuższego patrzenia się w lusterko, to dobra praktyka, a dodatkowo może być również zbawienna, szczególnie w trakcie poruszania się autostradą.

A zatem kierowcy na motory. Czym więcej ich przesiądzie się, tym więcej zostanie miejsca na drogach, a co za tym idzie zwiększy się płynność ruchu na nich.

Egzamin na prawo jazdy Polonezem

W tytule, żeby było jasne, nie chodzi o taniec tylko model samochodu. Praktycznie niezmiennie odkąd jesteśmy w stanie sięgnąć pamięcią utyskuje się na system szkolenia adeptów nauki jazdy, a co za tym idzie na fakt, że uczeni są oni zdawania egzaminu, a nie faktycznie nauczani kierowania samochodem. Tym samym ich umiejętności pozostawiają wiele do życzenia, niejednokrotnie powodując dodatkowe zagrożenie na drogach. A może nie jest winien system tylko narzędzia (samochody), na których się uczą?

Nie jest tajemnicą, że ośrodki egzaminacyjne, co pewien czas – przeważnie co kilka lat – zmieniają samochody, na których wykonywane są egzaminy praktyczne na prawo jazdy. Za nimi, dokładnie to samo robią szkoły nauki jazdy. Co za tym idzie, bo również w zasadzie nieustannie zmieniają się przepisy określające minimalne wyposażenie samochodu aby mógł on być sprzedawany na terenie Unii Europejskiej, każdy kolejny model posiada dłuższą listę wyposażenia, w tym systemów wspomagających kierującego. Systemów, które jak są określane, mają wspomagać, a nie wyręczać kierowcę w podejmowaniu decyzji i zapewnieniu bezpieczeństwa w poruszaniu się po drodze na odpowiednim poziomie. Niestety, to tylko teoria, bo w praktyce uważane są nie jako pomoc, a zastępstwo w kierowaniu i myśleniu.

Obecnie produkowane samochody są jak nadgorliwy rodzic, który zamknął swoje dziecko w bańce bezpieczeństwa i nie pozwala, aby stała mu się jakakolwiek krzywda, nawet zadrapanie, bo i to kojarzone jest z prawie śmiertelną raną. Niestety, co pokazują statystyki, wszystko to do czasu. A gdyby tak dać możliwość adeptom sztuki sprawdzenia i poznania „metalowych koni" oraz ich zachowania w określonych warunkach? Ocenienie jak bardzo dla każdej z osób prowadzenie samochodu jest wyzwaniem i nienaturalnym procesem wydaje się być proste. Należałoby jednak zmienić podejście i to niekoniecznie w metodyce nauczania, a w narzędziu, które do niego służy. Idealny wydaje się Polonez. Dzięki nikłemu wspomaganiu, tak kierownicy jak i hamulców, szybko przekonają się oni, że masa samochodu to nie tylko rubryka w jego specyfikacji, ale faktyczna jednostka, która podlega prawom fizyki. Poprzez brak systemu utrzymującego samochód w osi jezdni dowiedzą się, że narysowane na jezdni linie nie są liniami prowadzącymi, od których odbije się samochód. Tak samo, wobec braku systemu monitorującego martwe pole w Polonezie, nie da się zmieniać pasa ruchu zerknąwszy tylko czy sygnalizacja systemu nie zapaliła się informując o zbliżającym się pojeździe, a będą musieli sami ocenić odległość i prędkość zbliżającego się pojazdu. Identycznie przy parkowaniu tyłem, kiedy nie będą mogli robić tego na słuch (wobec braku czujników parkowania), jak również wpatrując się w centralny ekran samochodu. Skazani będą na widok w lusterkach oraz własną ocenę i umiejętności jak i oszacowanie, czy dany manewr jest możliwy do wykonania.

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

Uprawnienia do kierowania, a tym samym dokumentujące je posiadanie prawa jazdy jest przywilejem, a nie obowiązkiem, i nie każdy musi je posiadać. Tak jak nie każdy nadaje się do programowania, czy obsługi dźwigu, tak samo nie każdy odnajdzie się jako kierowca samochodu i należy to uszanować, a nie za wszelką cenę powiększać liczbę osób posiadających to uprawnienie. Tym bardziej, że samo posiadanie uprawnień – co pokazują statystyki i doświadczenia szkół jazdy kierowców gdzie następuje ich doszkalanie – nie powoduje nabycia umiejętności wystarczających do bezpiecznego prowadzenia samochodu. Osobom, dla których kierowanie jest zbyt trudne pozostają inne środki transportu oraz oczekiwanie na wprowadzenie do sprzedaży samochodów autonomicznych. Pozostali, dobrze by było, aby posiadali wystarczające umiejętności, a systemy wspomagające kierującego traktowali jak pomoc przyjaciela, a nie gwarancję dotarcia do celu i wyznacznik swoich umiejętności.

TU JEST TWÓJ **WYMARZONY** SAMOCHÓD

Honda Accord 2.0 156 KM Elegance
Rok produkcji: 2014
Przebieg: 103 000 km

I właściciel, salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany na bieżąco w ASO, bardzo dobry stan techniczny i wizualny.
Cena: 56 900 PLN

Mitsubishi ASX 1.6 117 KM Intense Plus
Rok produkcji: 2018
Przebieg: 59 668 km

I właściciel, salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany w ASO, klimatyzacja automatyczna, nawigacja GPS.

Cena: 73 900 PLN

Renault Kangoo 1.5 dCi 90 KM Zen
Rok produkcji: 2017
Przebieg: 57 431 km

I właściciel, salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany w ASO, klimatyzacja manualna, czujniki parkowania tylne, hak.

Cena: 41 500 PLN

Kia Sorento 2.2 CRDI 197 KM XL
Rok produkcji: 2012
Przebieg: 199 000 km

Salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany w ASO, automatyczna skrzynia biegów, napęd 4x4, siedem miejsc.

Cena: 47 900 PLN

Honda HR-V 1.5 130 KM Elegance
Rok produkcji: 2018
Przebieg: 34 000 km

I właściciel, salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany w ASO, pełny wgląd w historię serwisu, udokumentowany przebieg.
Cena: 79 900 PLN

Skoda Superb Combi 2.0 TSI 190 KM Ambition
Rok produkcji: 2019
Przebieg: 15 863 km

I właściciel, salon Polska, bezwypadkowy, serwisowany w ASO, skrzynia automatyczna DSG, klimatyzacja dwustrefowa.

Cena: 122 000 PLN

trynid.autotrader.pl tel. 66 226 22 88

Wakacyjny **wyjazd**

Zdjęcie: Mika Matin /unsplash

Wielkimi krokami zbliżają się wakacje, które zgodnie z tradycją są porą rodzinnych wyjazdów na wypoczynek. Z racji trwającej pandemii koronawirusa zamiast zbiorowych środków transportu zapewne często będziemy wybierać własny samochód. Ważne więc, aby był on w pełni sprawny i nie spłatał nam żadnego figla podczas podróży. Nienaganna kondycja mechaniczna to oczywiście podstawa, ale nie można zapomnieć również o sprawdzeniu stanu opon czy weryfikacji działania klimatyzacji.

Wakacyjny wyjazd z rodziną z założenia powinien być czasem relaksu i oderwania się od codziennych obowiązków. Ciężko jednak o to, gdy w połowie drogi do celu podróży samochód nagle odmawia posłuszeństwa. Aby zredukować takie ryzyko do minimum przed wyjazdem trzeba koniecznie zlecić przegląd kluczowych podzespołów auta. Gdy już jesteśmy pewni, że co do stanu mechaniki nie ma żadnych zastrzeżeń należy jeszcze zwrócić uwagę na opony. To właśnie one zapewniają kontakt pojazdu z podłożem gwarantując przyczepność podczas przyspieszania, pokonywania zakrętów i hamowania. Aby prawidłowo wykonywały swoją funkcję muszą jednak spełniać kilka warunków. Po pierwsze, nie mogą być zbyt stare, ponieważ wraz z upływem czasu mieszanka gumowa traci swoje pierwotne właściwości. Producenci sugerują, aby wymieniać opony na nowe po maksymalnie 10-ciu latach od daty ich produkcji (ma ona postać czterocyfrowej liczby na boku opony – dwie pierwsze cyfry oznaczają tydzień, a dwie kolejne rok). Po drugie, bieżnik opon powinien być odpowiednio głęboki. Zgodnie z prawem wystarczy, żeby miał 1,6 mm, ale na podstawie wyników testów przyjmuje się, że bieżnik opony letniej musi mieć co najmniej 3 mm – poniżej tej wartości jazda staje się w pewnych warunkach niebezpieczna.

Trzeba też zwrócić uwagę, czy opony nie noszą śladów uszkodzeń. Niektóre z nich (np. przecięcia czy wybrzuszenia na boku) są bowiem dyskwalifikujące i wykluczają ogumienie z dalszej eksploatacji. Na koniec warto jeszcze zmierzyć ciśnienie w kołach. Należy przy tym pamiętać, że po załadowaniu samochodu wakacyjnym ekwipunkiem powinno się je nieco zwiększyć względem standardowego (konkretne wartości można z reguły znaleźć na etykiecie umieszczonej na wewnętrznej stronie klapki wlewu paliwa).

Z punktu widzenia komfortu jazdy nieodzowne jest również sprawdzenie skuteczności działania klimatyzacji. Podróżowanie w upalny dzień w rozgrzanym wnętrzu bez możliwości jego schłodzenia nie jest niczym przyjemnym, a może być wręcz niebezpieczne, ponieważ w takich warunkach pogarsza się koncentracja i osłabia szybkość reakcji. Przed wyjazdem należy więc zweryfikować czy klimatyzacja uruchamia się bez problemów oraz czy utrzymuje zadaną temperaturę. Warto też posłuchać, czy kompresor nie pracuje ponadprzeciętnie głośno oraz zwrócić uwagę, czy po włączeniu „klimy" w kabinie nie czuć przypadkiem zapachu stęchlizny. Generalnie jednak kontrolę klimatyzacji warto powierzyć serwisowi świadczącemu tego typu usługi. Dysponuje on bowiem nie tylko odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, ale także specjalistycznym urządzeniem diagnostycznym. Profesjonalny przegląd „klimy" obejmuje oczyszczenie czynnika chłodniczego oraz krążącego wraz z nim oleju, przegląd i test sprawności układu, uzupełnienie czynnika oraz oleju, sprawdzenie szczelności układu oraz kontrolę wydajności i temperatury chłodzenia. Dodatkowo można zlecić dezynfekcję klimatyzacji. Do wyboru jest metoda ultradźwiękowa lub ozonowanie. Obydwie pozwalają zdezynfekować cały układ oraz wnętrze samochodu, pozbyć się z wnętrza przykrych i uporczywych zapachów oraz zneutralizować grzyby, pleśnie, bakterie i mikroorganizmy. Ultradźwięki mają natomiast tę przewagę, że są w stanie usunąć szkodliwe dla zdrowia zabrudzenia z parownika, nawiewu i przewodów klimatyzacji. W trakcie serwisu warto jeszcze wymienić filtr kabinowy, który nie tylko wychwytuje z trafiającego do kabiny powietrza pyłki roślin i cząstki zanieczyszczeń, ale także ma ogromne znaczenie dla prawidłowego funkcjonowania klimatyzacji. Lepiej więc o nim nie zapominać.

Dziękujemy firmie Harp z Krakowa za pomoc przy realizacji tekstu

WSZOŁEK
AUTO-SERWIS 1993

STACJA KONTROLI POJAZDÓW

Kraków, ul. Witkowicka 54
tel. 12 285 70 16
kom. 601 45 32 96
czynne: pon.-pt.: 8:00–20:00, soboty: 8:00–16:00

www.witkowicka54.pl

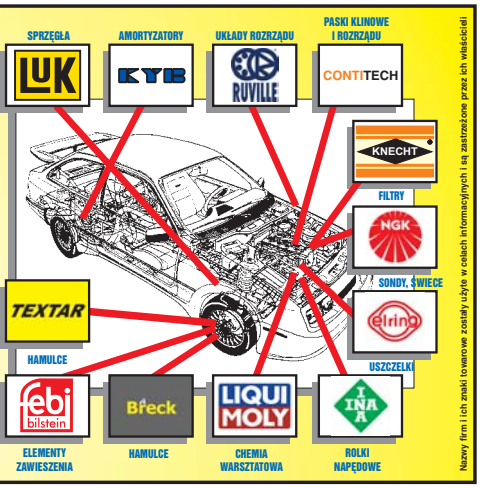
HURT - DETAL

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



TECHNIKA KAROSERII

Poliuretanowe powłoki ochronne

Zabezpiecz swój samochód wyjątkowo trwałą, poliuretanową warstwą ochronną odporną na warunki atmosferyczne i uszkodzenia mechaniczne

BEZGOTÓWKOWA

Likwidacja szkód komunikacyjnych

Rozliczenia bezgotówkowe z firmami ubezpieczeniowymi

Bukowina Tatrzańska, Nowy Targ,
Nowy Sącz, Kraków
tel.: 725-272-009

GRUPA autoremo

Części nowe i używane do samochodów dostawczych

PEUGEOT IVECO

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

WB Mechanika Pojazdowa
www.mechanik-krakow.com

NAPRAWY BIEŻĄCE
WULKANIZACJA
WYMIANA OLEJU
KLIMATYZACJA - SERWIS
GEOMETRIA KÓŁ
ELEKTROMECHANIKA

Wiesław Banachowicz

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

CER MOTOR
ISO 9001:2000
ROK ZAŁOŻENIA 1980

CERMOTOR sp. z o.o. Filia Kraków
ul. Dolna 23, 31-579 Kraków
tel.: 12 **307 70 00**, 12 **307 90 00**
tel.: 12 **307 27 27**, 12 **307 36 37**
e-mail: krakow@cermotor.com.pl

IMPORTER CZĘŚCI SILNIKOWYCH

TURBINY
CZĘŚCI DO TURBIN

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

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

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

AUTO-SZLIF SIKORSCY
31-752 Kraków, ul. Makuszyńskiego 5b
tel. (12) 425 92 15, 643 28 28
tel. kom. 572 362 441

REGENERACJA SZLIFOWANIE

GŁOWIC
BLOKÓW
CYLINDRÓW
WAŁÓW KORBOWYCH
WAŁKÓW ROZRZĄDU

Samochody osobowe, ciężarowe, ciągniki rolnicze, motocykle, quady, wózki widłowe, itp.

Obróbkę gniazd i prowadnic zaworowych wykonujemy na nowoczesnej maszynie CNC **NEWEN-CONTOUR**

www.auto-szlif.krakow.pl

GROUPAUTO EUROWARSZTAT GAZDA
Bibice, ul. Leśna 17
gazda-serwis.pl
tel. 12 285 91 91
kom. 695 602 403

MECHANIKA • ELEKTROMECHANIKA • DIAGNOSTYKA
KLIMATYZACJA • WULKANIZACJA + więcej

SQAD SKLEP
• CITROËN • DACIA • PEUGEOT • RENAULT
Kraków, ul. Bieżanowska 102c
(12) 296 35 65, 296 35 66
e-mail: biuro.sqad@gmail.com
zapraszamy
pon.-pt. 8 - 17
sobota 9 - 13

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

AUTO SERWIS

ul. Cechowa 36 (Kurdwanów)
tel.: 12 654 05 48, kom.: 604 924 484

Mechanika pojazdowa
Diagnostyka komputerowa
Lakiernictwo • konserwacja

febi bilstein

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
tel./fax: 12 656 43 74
tel. kom. 602 392 170
czynne od pon. do pt. w godz. 9:00-17:00

Nowy Prokocim Kraków
ul. Teligi 30A
tel./fax: 12 264 70 32

15 towarzystw w jednym miejscu

PROMOCJE!!!
Korzystne ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe i inne

Sklep z częściami i Serwis Aut Francuskich

ELTO Andrzej Żebala & Tomasz Kulis

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

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

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

PEŁNY ASORTYMENT CZĘŚCI ZAMIENNYCH
CITROËN · PEUGEOT · RENAULT

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

Auto 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

CITROËN
PEUGEOT
RENAULT

AUTO - COM
Kraków, ul. Rybitwy 38a
tel./fax 12 653-00-99, tel. 601 42-05-00

CB KERCB

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

www.twojecbradio.pl

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

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

DĘBICA **Authorised Dealer**

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

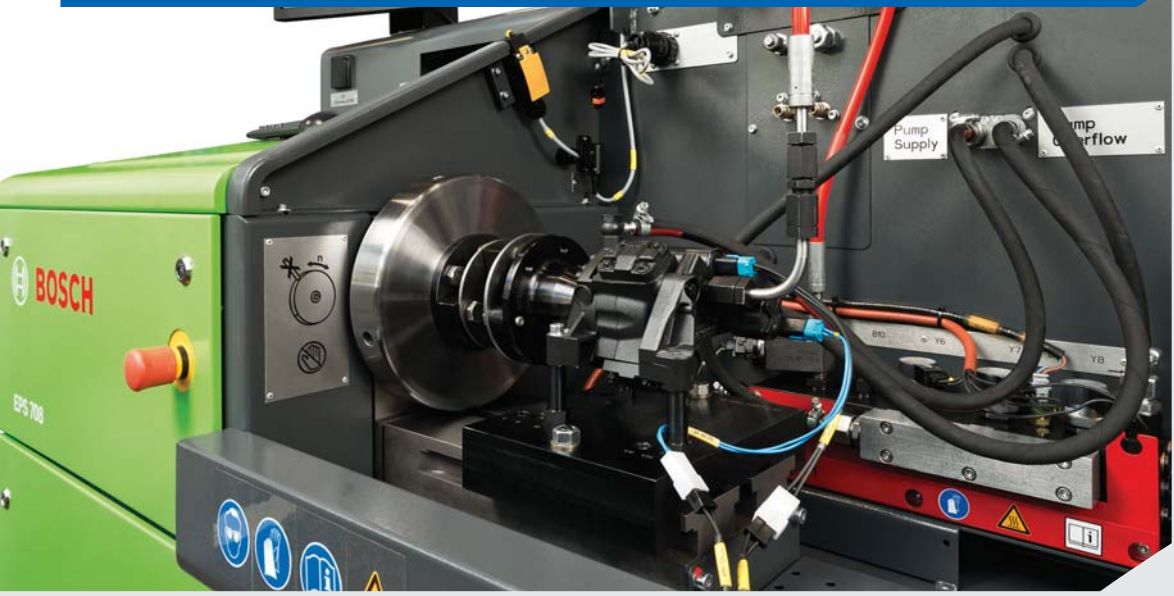
OLEJE SILNIKOWE *Castrol*
oraz **FILTRY OLEJOWE**
zakupione w naszej firmie ***wymieniamy GRATIS***

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

płatnik VAT

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

Naprawa wysokociśnieniowych **pomp Bosch typu CP4**



Zdjęcie: Bosch

Jednym z najważniejszych elementów układu Common Rail jest pompa wysokiego ciśnienia. Mianem czołowego producenta tego typu podzespołów cieszy się Bosch. Na przestrzeni lat, ta powszechnie znana i ceniona firma opracowała kilka generacji wysokociśnieniowej pompy CR, a jej jedna z najnowszych wersji oznaczona została symbolem CP4 i pojawiała się w 2007 roku. Wiele wyposażonych w nią samochodów pokonało już kilkaset tysięcy kilometrów, w efekcie czego może ona wymagać naprawy.

W samochodach wysokoprężnych z wtryskiem Common Rail możemy się spotkać z dwoma rodzajami pomp CP4, a mianowicie CP4.1 (jednosekcyjna; stosowana w jednostkach o pojemności skokowej do 2.4 litra) oraz CP4.2 (dwusekcyjna; stosowana w jednostkach o pojemności skokowej powyżej 2.4 litra). Bez względu na rodzaj pompy CP4 potrafią generować ciśnienie wtrysku dochodzące nawet do 2500 barów, co jest godną uznania wartością. Ze względu na takie możliwości wydawać by się mogło, że podzespoły te charakteryzują się skomplikowaną i zaawansowaną budową. Nic bardziej mylnego – liczba elementów składowych jest tutaj ograniczona do minimum, jednak by wszystko działało jak należy muszą być one wykonane z najwyższą precyzją, przy użyciu najnowszych technik odlewnictwa i obróbki skrawaniem oraz procesów cieplnej i chemicznej obróbki powierzchniowej materiałów. Przebieg robi jednak swoje i po pewnym czasie wysokociśnieniowa pompa może zacząć niedomagać. Na szczęście, za sprawą wprowadzonej w 2016 roku technologii naprawy, istnieje sposób na przywrócenie jej do pełnej sprawności, z tym że wymaga to kompleksowej znajomości budowy pomp CP4, profesjonalnej diagnostyki na silniku oraz stanowiskach probierczych EPS 708 lub 815 wyposażonych w specjalistyczne zestawy testowe, posiadania dedykowanych narzędzi naprawczych oraz wysokich kwalifikacji popartych doświadczeniem i przebytymi szkoleniami technicznymi. Powyższe warunki potrafią spełnić placówki Bosch Diesel Service/Bosch Diesel Centrum. Tylko one mają dostęp do niezbędnych części zamiennych (ich sprzedaż odbywa się w systemie tzw. dystrybucji selektywnej, co oznacza, że mogą je nabywać wyłącznie autoryzowane serwisy Boscha), odpowiedniej dokumentacji technicznej oraz szkoleń i doradztwa technicznego z zakresu pomp CP4.

Naprawę omawianego podzespołu zawsze poprzedzają dokładne oględziny, które rozpoczyna się od korpusu. Czasami zdarza się, że jest on tak mocno uszkodzony, że naprawa pompy, z ekonomicznego punktu widzenia, jest nieopłacalna. Taniej można bowiem kupić podzespół regenerowany fabrycznie przez Boscha lub nawet całkiem nowy. Jeżeli jednak korpus jest w dobrym stanie, to przechodzi się do zweryfikowania, czy ruchome i obrotowe części pracują bez oporów. Gdy istnieje podejrzenie, że pompa jest w środku zanieczyszczona demontuje się zawór dozujący ZME i/lub piastę napędową, aby ocenić stan wnętrza. Jeżeli nie ma co do niego zastrzeżeń, to przechodzi się do testów

wysoko- i niskociśnieniowej strony pompy. Przeprowadza się je na stole probierczym EPS 708 lub EPS 815. Fachowa interpretacja uzyskanych wyników pozwala ustalić co i dlaczego uległo usterce. Ponadto kontroluje się luz osiowy wałka krzywkowego. Wykrycie odstępstwa od przyjętej normy oznacza konieczność wymiany wałka wraz z piastą napędową i popychaczem rolkowym. Po takiej wstępnej diagnozie pompa zostaje umieszczona w specjalnym uchwycie, mającym zapewnić jej stabilne mocowanie na czas demontażu poszczególnych elementów, takich jak zawór dozujący ZME, zawór przelewowy, czujnik temperatury paliwa, zębata pompa zasilająca, sekcja tłocząca (obejmująca głowicę wraz z tłoczkiem), popychacz rolkowy, kołnierz z simmeringiem oraz wspomniany wcześniej wałek krzywkowy. W kolejnym kroku wszystkie części są myte w myjce ultradźwiękowej, a ich kondycja poddawana jest skrupulatnej weryfikacji, między innymi z wykorzystaniem specjalistycznych mikroskopów gwarantujących właściwą ocenę stanu powierzchni współpracujących ze sobą elementów. Części nienoszące śladów uszkodzeń wykorzystuje się ponownie, natomiast te, które uległy zużyciu wymienia się na nowe. Bezwzględnej wymianie podlegają za to wszelkie uszczelnienia w postaci oringów i simmeringów. Przeprowadzenie wtórnego montażu pompy CP4 zgodnie z procedurą przewidzianą przez Boscha ułatwiają szczegółowe instrukcje zawarte w programie ESI Tronic. Opisano w nich nie tylko kolejność prac, ale również takie szczegóły jak moment dokręcania poszczególnych śrub. Wbrew pozorom to bardzo ważna kwestia. Każda śruba musi być bowiem dociągnięta z odpowiednią siłą, a nie „na oko".

Po zmontowaniu na nowo pompa CP4 jeszcze raz trafia na stół probierczy - tym razem w celu przeprowadzenia testu potwierdzającego jej pełną sprawność. Na początek sprawdzeniu podlega zasilanie wstępne, a konkretnie takie parametry jak wydatek i ciśnienie. Są one uzależnione od kondycji pompki wstępnej, zaworu przelewowego i drożność kanałów w korpusie pompy. Jeżeli uzyskane wyniki nie odbiegają od przyjętej normy, to w następnym kroku przechodzi się do skontrolowania charakterystyki tłoczenia pompy pod obciążeniem przy różnych obrotach, ciśnieniach i wysterowaniu zaworu ZME. Istotną fazę testu stanowi analiza różnicy temperatury paliwa na zasilaniu i powrocie z pompy. Gdy okaże się, że wykracza ona poza dopuszczalną wartość, to pompa podlega ponownej weryfikacji, nawet jeśli charakterystyka dawkowania paliwa nie wzbudza żadnych zastrzeżeń. Ponadnormatywna temperatura powrotu wskazuje bowiem na zbyt duże opory w mechanizmie napędzającym, co w stosunkowo krótkim czasie może doprowadzić do poważnych uszkodzeń. Sprawdzenie pompy obejmuje również analizę pracy zaworu ZME, którego zadaniem jest precyzyjna regulacja wydatku pompy po stronie zasilania realizowana poprzez odmierzanie wydatku przeznaczonego do sprężenia w sekcji tłoczącej. Reasumując, wszechstronny, obligatoryjnie wykonywany test na stole probierczym pozwala we wiarygodny sposób ocenić, czy pompa wysokiego ciśnienia rzeczywiście została przywrócona do pełnej sprawności. Gwarancją jakości naprawy jest nadanie podzespołowi kodowego oznaczenia Bosch QualityScan, do czego uprawnione są tylko serwisy posiadające autoryzację Boscha. W rezultacie taki komponent trafia do internetowej bazy i po zeskanowaniu widocznego na nim kodu QR klient natychmiast otrzymuje szereg informacji (takich jak numer ID naprawy, data naprawy, kod IMA czy kontakt do serwisu, który naprawę wykonał) oraz zyskuje pewność, że wszystkie czynności serwisowe zostały przeprowadzone zgodnie ze wszystkimi wymogami firmy Bosch.

Transbud Nowa Huta S.A. TNH®

BOSCH
Diesel Center

Profesjonalny SERWIS aparatury wtryskowej

samochody osobowe i ciężarowe

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

godziny otwarcia: pn. - pt.: 8.00 - 16.00

TNH®

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

Parkowanie bez uprawnień na miejscu dla niepełnosprawnych oraz matek z dzieckiem

Wśród ogólnodostępnych miejsc parkingowych, znajdują się również takie, na których zaparkować swój samochód mogą osoby posiadające do tego stosowne uprawnienie lub zostały wskazane przez zarządcę. Osoby parkujące na nich, a nie posiadające do tego prawa narażają się na sankcje, jednak nie zawsze.

Kazus prawny przygotowany przez Kancelarię Radcy Prawnego – Katarzyna Siwiec

Niepełnosprawni, bo to oni są jedną z tych grup, które mają pewne przywileje w zakresie możliwości nie stosowania się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju. Mianowicie, zgodnie z art. 8 ust 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym osoba niepełnosprawna legitymująca się kartą parkingową i kierująca pojazdem samochodowym, oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju w zakresie określonym przepisami, o których mowa w art. 7 ust. 2 prawa o ruchu drogowym. Takie samo uprawnienie przysługuje kierującemu pojazdem, który przewozi osobę niepełnosprawną legitymującą się kartą parkingową oraz kierującemu pojazdem należącym do placówki zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się. Posiadaną kartę parkingową umieszcza się za przednią szybą pojazdu samochodowego, a jeśli pojazd nie posiada przedniej szyby - w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu, w sposób eksponujący widoczne zabezpieczenia karty oraz umożliwiający odczytanie jej numeru i daty ważności. Trzeba też pamiętać, że karta parkingowa nie uprawnia do korzystania z bezpłatnego parkowania na parkingach płatnych lub miejscach objętych opłatą za parkowanie. Jak wyjaśnił Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu w wyroku z dnia 16 maja 2013 r., sygn. akt III SA/Po 199/13 jedynymi miejscami, gdzie opłata nie jest wymagana, są stosownie oznakowane zastrzeżone miejsca postojowe tzw. koperty. Brak wolnych "kopert" nie zwalnia z obowiązku wniesienia opłaty za parkowania pojazdu w płatnym obszarze strefy płatnego parkowania. Tym samym inni niż wymienieni kierujący pojazdami nie mogą parkować na miejscach wyznaczonych dla niepełnosprawnych.

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)

Co bardzo istotne, karty parkingowej od osoby niepełnosprawnej nie można sobie pożyczyć, albowiem zgodnie z art. 96 b Kodeksu wykroczeń kto, nie będąc do tego uprawnionym, posługuje się kartą podlega karze grzywny do 2000 złotych.

Osoba nieuprawniona, która zaparkuje na miejscu dla niepełnosprawnych popełnia wykroczenie (art. 96b w zb. z art. 92 § 1 kodeksu wykroczeń), które może zakończyć się nałożeniem mandatu w wysokości 800 zł. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń z dnia 24 listopada 2003 r. jako wykroczenie karane mandatem wymienia w tabeli B parkowanie na miejscach oznaczonych P-18 "stanowisko postojowe" i P-24 "miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej" albo P-20 "koperta" i P-24 "miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej", umieszczonego samodzielnie bez znaku pionowego D-18, D-18a lub D-18b.

Natomiast trzeba też wiedzieć, iż w przepisach rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych na próżno poszukiwać stosowanych w praktyce znaków upoważniających do parkowania jedynie rodziny, matki z dziećmi czy kobiety ciężarnej. Oznacza to, że sytuacja tych osób nie jest uregulowana w uprzywilejowany sposób. Tym samym, choć niektórych może to oburzać kierujący pojazdem, który pozostawi pojazd na parkingu oznaczonym takim znakiem np. przed sklepem nie poniesie żadnych konsekwencji, w tym nie otrzyma mandatu karnego.

Dane adresowe	Asortyment paliw	Usługi
amic		
Kraków, ul. Opolska 9, tel. 12 334 30 27	Pb 95, Pb 98, ON, LPG	S, M, O, K, FF
Libertów, ul. G. Libertowska 2, tel. 12 334 30 29	Pb 95, Pb 98, ON, LPG, AD	S, K, O, 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. 519 075 753	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON	S, K, FF
Kraków, os. Kombatantów 20, tel. 519 075 616	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, M, O, K, FF
Kraków, ul. Nowohucka 17, tel. 519 076 334	Pb-95, Pb-98, ON, LPG	S, K, FF
Kraków, ul. Gen. L. Okulickiego 61, tel. 510 993 821	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, AD	S, O, K, FF
Kraków, ul. Opolska 5, tel. 797 601 143	Pb 95, DN-98, ON, DN-ON, LPG	S, K, FF
Kraków, Al. Pokoju 91, tel. 519 075 615	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
Węgrzce, ul. Warszawska 28b, tel. 571 303 758	FS 95, FSD, VPN, VPND, LPG, AD	S, M, O, K, G, FF, R

LEGENDA

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

500 szt
Wizytówki
pełnokolorowe dwustronne
papier: kreda matowa 350g
Dwa rozmiary do wyboru.
Transport w dowolne miejsce
w Polsce w cenie.
do zapłaty 77,49 zł
www.magicznydruk.pl

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

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

Ewolucja kierownicy na przykładzie Mercedesa

W 1900 roku ówczesne przedsiębiorstwo Daimler-Motoren-Gesellschaft odeszło od prostej korby lub drążka kierowniczego umożliwiającego zmianę kierunku jazdy na rzecz znacznie bardziej funkcjonalnej kierownicy. Z czasem doprowadziło to do stworzenia nowoczesnego centrum dowodzenia, które pozwala prowadzącemu na precyzyjne kierowanie, a jednocześnie umożliwia prostą i bezpieczną obsługę wielu systemów z zakresu komfortu i bezpieczeństwa jazdy.

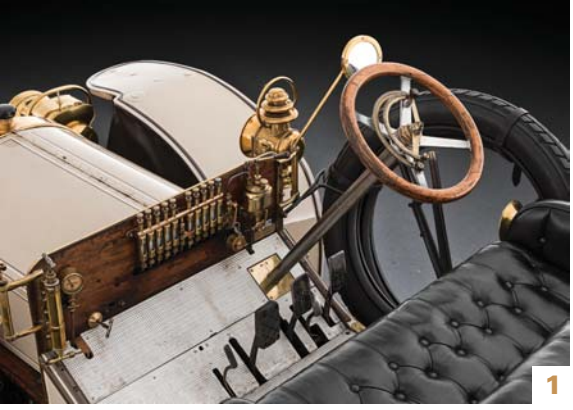
Źródło: media.daimler.com, Zdjęcia: Daimler AG

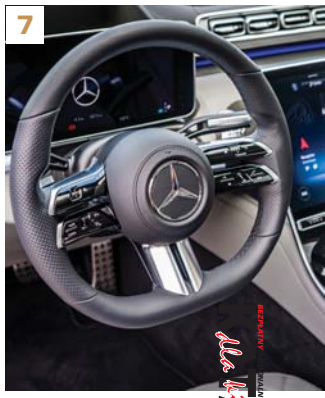
Pierwszy samochód na świecie, opatentowany przez Carla Benza w 1886 roku, nie miał kierownicy, podobnie zresztą jak pojazd zaprojektowany w 1889 roku przez Gottlieba Daimlera i Wilhelma Maybacha. Wyposażono je tylko w prostą dźwignię lub korbę do nadawania kierunku jazdy. Za wynalazcę kierownicy uważa się francuskiego inżyniera Alfreda Vacherona, który zamontował ją w swoim pojeździe Panhard & Levassor, napędzanym silnikiem Daimlera. W lipcu 1894 roku auto wzięło udział w pierwszym na świecie wyścigu samochodowym zorganizowanym na trasie z Paryża do Rouen zajmując ostatecznie 11 miejsce. W 1900 roku firma Daimler-Motoren-Gesellschaft wyposażyła w kierownicę swój samochód wyścigowy Phoenix. W tym przypadku kolumna kierownicy została pochylona, co znacznie ułatwiło użytkowanie. W modelach Mercedes Simplex wprowadzonych na rynek w 1902 roku na kierownicy znajdowały się dodatkowe dźwignie, które służyły do regulacji podstawowych funkcji silnika, np. zapłonu i mieszanki paliwowo-powietrznej. Dalszy rozwój silników sprawiał, że dźwignie ręcznej regulacji mieszanki i zapłonu powoli stawały się zbędne. Do dziś kierownice oferują jednak inną funkcję, stosowaną od pierwszych dni istnienia samochodu, czyli klakson. Ta najprostsza forma „komunikacji" z otoczeniem rozpoczęła się od klaksonu zamontowanego w obręczy kierownicy, a następnie przyjęła postać przycisku na piaście. Pierścień klaksonu na ramionach kierownicy zadebiutował w latach 20. ubiegłego stulecia i dotrwał aż do lat 70. W 1949 roku przejął on także funkcję uruchamiania sygnalizatorów skrętu lub kierunkowskazów. W tym celu wystarczyło go obrócić, a z karoserii wysuwało się około 20-centymetrowe ramię wskazujące kierunek jazdy. Później ramiona zostały zastąpione migającymi, pomarańczowymi lampkami.

W 1951 roku w modelach 300 „Adenauer" (W 186) i 220 (W 187) Mercedes-Benz wprowadził dźwignię zmiany biegów zamontowaną na kolumnie kierownicy. Zdecydowano się na ten krok, ponieważ w tamtych czasach przednie siedzenia zazwyczaj miały postać kanapy, która mogła pomieścić trzy osoby. O następną funkcję kierownica wzbogaciła się w 1955 roku - była to dźwignia do „migania" reflektorami. Sam układ kierowniczy często był jednak męczący w użytkowaniu, pomimo dużego przełożenia i wieńca o znacznej średnicy. Z tego powodu w 1958 roku w limuzynach serii 300 Mercedes-Benz zastosował wspomaganie kierownicy. Natomiast rok później w modelu W 111 zwanym „Skrzydlakiem" wprowadzono opatentowany układ kierowniczy z teleskopową kolumną oraz pierwszą zespoloną dźwignię przy kierownicy, odpowiadającą za funkcje kierunkowskazów i sygnałów świetlnych (równocześnie zadebiutowała ona także w „Pontonie"). W 1963 roku wzbogacono ją o funkcje wycieraczek i spryskiwaczy. Wcześniej wycieraczka przedniej szyby była aktywowana za pomocą przełącznika pociągowego u góry tablicy rozdzielczej.

Czteroramienna bezpieczna kierownica, wprowadzona w 1971 roku przy okazji debiutu roadstera 350 SL (R 107), dzięki dużej tapicerowanej powierzchni z tłumikiem uderzeń gwarantowała jeszcze lepszą ochronę podczas wypadków. Ramiona zapewniały obręczy odpowiednie podparcie - w przypadku kolizji pochłaniały siły i przekazywały je w taki sposób, że wieniec nie mógł się złamać. Pierścień klaksonu zastąpiono przyciskiem pośrodku kierownicy. Nieustanne dążenie do jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa doprowadziło do kolejnej decydującej zmiany w konstrukcji kierownicy. W 1981 roku w klasie S (W 126) wprowadzono pierwszą poduszkę powietrzną dla kierowcy. Inżynierowie byli zadowoleni, ale projektanci stanęli przed nie lada wyzwaniem - początkowo airbagi miały znaczne rozmiary, więc ich osłona musiała być odpowiednio duża. Z czasem udało się jednak składać próżniową poduszkę powietrzną w taki sposób, by była coraz mniejsza, a designerzy zyskali więcej swobody.

Kolejną techniczną rewolucję stanowiła kierownica wielofunkcyjna, wprowadzona na rynek w 1998 roku wraz z systemem Comand debiutującym w klasie S (W 220). W tym przypadku dogłębnego przemyślenia wymagała nie tylko mnogość funkcji pojazdu, ale także rozwój nowych urządzeń z zakresu informacji, nawigacji i rozrywki. Istotnym celem było odciążenie kierowcy, tak aby mógł skoncentrować się na prowadzeniu. Dzięki nowej, standardowej kierownicy wielofunkcyjnej miał on możliwość obsługi wielu systemów i wywoływania ważnych informacji za jednym dotknięciem kciuka. Po raz pierwszy kierownicę połączono z radiem, telefonem i wyświetlaczem pośrodku zestawu wskaźników. W 2005





roku wprowadzono nowe generacje klasy M i S z przeprojektowanymi kokpitami: dźwignia automatycznej skrzyni powędrowała z konsoli środkowej na kolumnę kierownicy. Dodatkowe przyciski zmiany biegów na kierownicy umożliwiły ręczną preselekcję siedmiu przełożeń. Z kolei od 2008 roku roadster SL był dostępny ze sportową skrzynią biegów 7G-Tronic z łopatkami zmiany biegów przy kierownicy.

Nowe funkcje sprawiły, że w kierownicy znalazło się coraz więcej przewodów, płytek drukowanych i czujników. Aby pomieścić je wraz z poduszką powietrzną, kierownice z przełomu lat 90. i 2000. były dość masywne. Z czasem ich design stał się jednak smuklejszy. Osłona poduszki przestała przypominać wielokąt, a zaczęła iść w kierunku krągłości i „płynnego" kształtu ramion. Postępująca cyfryzacja sprawiła, że debiutująca w 2016 roku klasa E (W 213) jako pierwszy samochód na świecie otrzymała kierownicę z panelami dotykowymi Touch Control. Pozwalają one na sterowanie całym systemem informacyjno-rozrywkowym przesunięciami palca - bez konieczności odrywania dłoni od kierownicy. W poliftingowej klasie E mającej premierę w zeszłym roku pojawiała się natomiast kierownica wzbogacona dodatkowo o pojemnościowe wykrywanie oderwania dłoni od wieńca. Panele dotykowe w ramionach kierownicy także korzystają teraz z czujników pojemnościowych, co pozwoliło maksymalnie zmniejszyć ich mechaniczne powierzchnie robocze. Jak będzie wyglądać dalsza ewolucja kierownicy Mercedesa? Być może kiedyś zastąpi ją wolant jak w prototypowym modelu F 300 Life Jet lub dżojstik inspirowany prototypem F 200 Imagination. Czas pokaże.

Na zdjęciach:
1) Mercedes Simplex (1902)
2) Mercedes-Benz Typ 680 Modell S, 26/120/180 PS (1927)
3) Mercedes-Benz 190 SL (W 121; 1955-1963)
4) Mercedes-Benz 250 SE (W 108, 1965-1972)
5) Mercedes-Benz 350 SE (W 116; 1972-1980)
6) Mercedes-Benz 600 SEL (W 140; 1991-1998)
7) Mercedes-Benz S 500 (W 223; 2020)

Hybryda PHEV: eko zbawienie, czy eko porażka?

Zdjęcia źródłowe: Anders Jacobsen, Claudio Schwarz /unsplash; kolaż: studio.kdk.pl

Samochód, który waży ponad dwie tony, posiada 265 KM, przyspiesza od 0 do 100 km/h w 8,8 sekundy i równocześnie spala 1,6 litra benzyny na 100 kilometrów, a przy tym emituje 37 g/km dwutlenku węgla, dla jednych będzie spełnieniem marzeń motoryzacyjnych i przejawem odpowiedzialności ekologicznej, a dla innych ściemą i kolejnym dowodem, że „papier wszystko przyjmie". Co ciekawe obie grupy będą miały rację.

Wraz z pojawieniem się na rynku samochodów elektrycznych ludzie nie podeszli do nich bardzo entuzjastycznie i ciągle stanowiły one margines sprzedaży względem modeli wyposażonych w silnik tradycyjny - benzynowy lub Diesla. Dla popularyzacji napędu elektrycznego konieczne okazało się stworzenie samochodu, który pozwala na codzienne poruszanie się nim bezemisyjnie, co maksymalnie ogranicza jego szkodliwość względem środowiska naturalnego, czyli z wykorzystaniem napędu elektrycznego. Równocześnie samochodu, który całkowicie niweluje ludzką bojaźń przed utratą zasięgu (występującą przy korzystaniu z samochodu elektrycznego) i koniecznością długotrwałego, niejednokrotnie niezaplanowanego postoju, co gwarantuje umieszczony w nim silnik spalinowy. Samochodu, dla którego zewnętrzne warunki atmosferyczne nie mają znaczącego wpływu na całkowity zasięg, w przeciwieństwie do modeli całkowicie elektrycznych (przewidywana liczba kilometrów możliwych do przejechania przez samochód elektryczny znacząco ulega zmniejszeniu jeżeli temperatura na zewnątrz jest minusowa oraz kierowca wydatnie korzysta z ogrzewania). Takie rozwiązanie brzmi nie tylko doskonale, ale stanowi realny pomost i fazę przejściową dla kierowców przed przejściem na użytkowanie samochodów elektrycznych. Tak oto na rynek trafiła hybryda plug-in (zwana również PHEV) posiadająca możliwość ładowania zamontowanych w niej baterii trakcyjnych – w przeciwieństwie do klasycznych hybryd – ze źródła zewnętrznego, czyli szybkich ładowarek, jak i tradycyjnego gniazdka, która równocześnie jest wyposażona w silnik tradycyjny. Sensowność takiego rozwiązania potwierdziły zrealizowane badania. W marcu 2019 roku - na zlecenie Mazdy - agencja Ipsos MORI przeprowadziła badanie wśród reprezentatywnej grupy 12 072 pełnoletnich osób, uprawnionych do prowadzenia pojazdów mechanicznych, na wybranych rynkach europejskich (Wielka Brytania, Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Włochy, Holandia, Norwegia, Polska, Hiszpania, Szwecja oraz Szwajcaria), które pokazało, że przeciętny Europejczyk pokonuje dziennie 48 kilometrów. Tym samym nie powinien zatem dziwić fakt, iż najczęściej spotykanym w modelach PHEV zasięgiem, który jednorazowo można przejechać z wykorzystaniem napędu elektrycznego, czyli bezemisyjnie, jest 40 – 50 kilometrów. A zatem hybryda plug-in stała się pojazdem idealnym. Na co dzień daje możliwość poruszania się bezemisyjnie, z wykorzystaniem napędu elektrycznego, a równocześnie, jeżeli zaistnieje taka konieczność, kierowca ma do dyspozycji napęd spalinowy, który pozwala na pokonanie dowolnych odległości bez konieczności planowania postojów związanych z ładowaniem baterii trakcyjnych, jak również zabezpieczeniem stosownego czasu na uzupełnienie energii w nich. Coś co jeszcze do niedawna wydawało się nierealne, nabrało kształtów i stało się dostępne. Dowodem na to jest przytoczony na wstępie model samochodu, który nie jest żadnym wymyślonym i istnieje naprawdę. Takimi parametrami może pochwalić się najnowsza odsłona Hyundaia Santa Fe wyposażona w napęd hybrydowy PHEV. Jak wynika z systematycznie publikowanych danych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych (PSPA) klienci również docenili zalety hybryd PHEV, co powoduje że ich udział w rynku stale rośnie. Mamy zatem rozwiązanie doskonałe, które statystycznie przez większość pokonanych przez kierowcę kilometrów jest proekologiczne i bezemisyjne. Tyle teoria.

Hybryda plug-in stała się pojazdem idealnym. Na co dzień daje możliwość poruszania się bezemisyjnie, z wykorzystaniem napędu elektrycznego, a równocześnie, jeżeli zaistnieje taka konieczność, kierowca ma do dyspozycji napęd spalinowy, który pozwala na pokonanie dowolnych odległości.

W praktyce okazało się, że nabywcy hybryd PHEV nie stawiają sobie jako cel nadrzędny poruszania się nimi z wykorzystaniem napędu elektrycznego, a traktują go jak dodatek. Tym samym, co potwierdziły badania, niezbyt często baterie trakcyjne ładowane są ze źródeł zewnętrznych, a kierowcy poruszają się z wykorzystaniem napędu elektrycznego dzięki automatycznemu ładowaniu baterii w trakcie jazdy. Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu (ICCT) w swoim raporcie oszacowała, że odsetek kilometrów przebytych z wykorzystaniem napędu elektrycznego przez pojazdy typu plug-in w Europie wynosi obecnie około 37%. Tymczasem aby oficjalne, podawane w >>>>

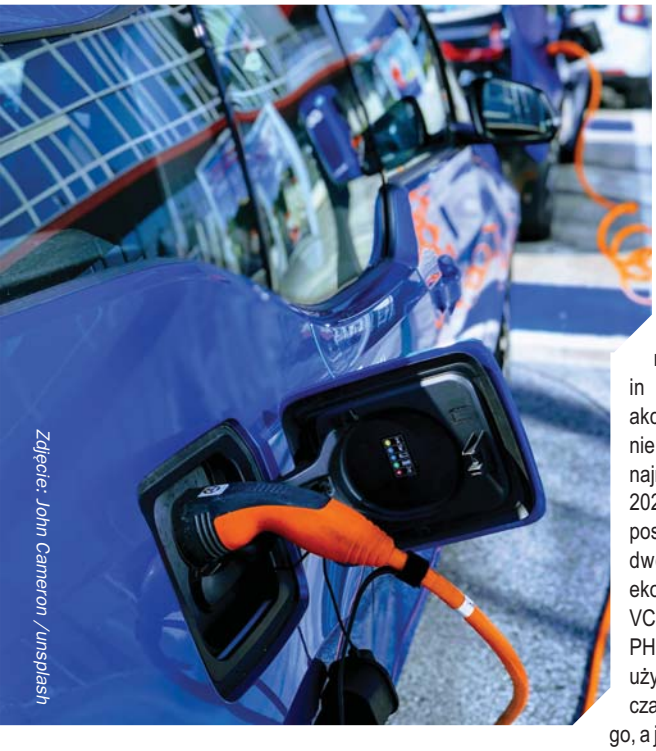
Dodatek współfinansowany ze środków
Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej w Krakowie

Zdjęcie: Ernest Ojeh /unsplash

>>>> specyfikacji modelu wartości emisji dwutlenku węgla były odzwierciedleniem rzeczywistej jazdy, to jej około 80% musi odbywać się z wykorzystaniem napędu elektrycznego. Brak ładowania baterii trakcyjnych hybryd PHEV ze źródeł zewnętrznych ma znaczący wpływ na ich emisyjność, a tym samym na zwiększenie ich negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. „Z punktu widzenia środowiska i klimatu dzisiejsza technologia hybrydowa typu plug-in jest gorsza od tej, którą zastępuje" - powiedziała Julia Poliscanova, dyrektor ds. pojazdów i e-mobilności z europejskiej organizacji pozarządowej Transport & Environment. Stwierdziła również, iż przeprowadzone badania wykazały, że podczas jazdy w trybie silnika spalinowego emisje dwutlenku węgla z hybryd PHEV były wyższe niż w samochodach z konwencjonalnym napędem. Równocześnie Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu (ICCT) stwierdziła, że zużycie paliwa i emisje CO_2 przez pojazdy typu plug-in są nawet czterokrotnie wyższe od tych jakie znajdują się w specyfikacji. Częściowo potwierdziła to firma Emissions Analytics, która przy użyciu znormalizowanego testu EQUA Index sprawdziła w Europie i Stanach Zjednoczonych 37 pojazdów PHEV. Homologacyjne średnie emisje dwutlenku węgla w testowanych europejskich pojazdach typu plug-in wyniosły 58 g/km tymczasem pomiary w trakcie testu wykazały średnią wartość wynoszącą 115 g/km, co oznacza iż rzeczywista emisyjność badanych modeli była ponad dwukrotnie większa od deklarowanej. Skoro dysproporcje pomiędzy katalogowymi danymi, a ich rzeczywistymi pomiarami są tak duże dlaczego nie zostaną urealnione? Powodem są obowiązujące przepisy. Zgodnie z nimi podawane przez producenta parametry dotyczące zużycia paliwa odnoszą się do samochodu posiadającego w pełni naładowane baterie, który porusza się przez pierwsze 100 kilometrów.

Dlaczego zatem użytkownicy nie ładują hybryd PHEV ze źródeł zewnętrznych? Taka postawa wydaje się być nie tylko irracjonalna, ale również pozbawiająca użytkownika części walorów modeli plug-in. To tak jakby kupić samochód wyposażony w instalację gazową, a cały czas jeździć z wykorzystaniem benzyny. Tymczasem okazuje się iż nieładowanie przez kierowców hybryd plug-in ze źródeł zewnętrznych wynika z ich pragmatyzmu. Biorąc pod uwagę tylko Polskę wskazywanych przyczyn jest kilka. Jedną z nich, szczególnie u osób mieszkających w blokach jest brak możliwości ładowania samochodu w nocy ponieważ nie posiadają oni dostępu do gniazdka z prądem. Kolejnym jest posiadanie niewłaściwej instalacji elektrycznej, gdyż do naładowania hybrydy PHEV konieczna jest sprawna instalacja z uziemieniem. Tym samym są oni skazani na ładowanie samochodu w ładowarkach komercyjnych. I tutaj pojawia się kolejna niedogodność. Nie tylko że producenci nie zalecają permanentnego korzystania z szybkich ładowarek, to ładowanie za ich pośrednictwem nie jest uzasadnione ekonomicznie. W wariancie optymistycznym, w którym model plug-in jest w stanie przyjąć moc wynoszącą 22 kW (co jest wyjątkiem) koszt naładowania 13,8 kWh baterii w którą został wyposażony najtaniej wyniesie 13,66 złotych (ładowarka prądu stałego o prędkości do 25 kWh, taryfa Energia Max w sieci GreenWay), czyli za przejechanie 100 kilometrów rachunek wyniesie ponad 30 złotych, co odpowiada niecałym 6 litrom benzyny (przy cenie za litr 5,24 złote). Jednak to nie wszystkie koszty ponieważ, aby skorzystać z powyższego planu taryfowego konieczna jest miesięczna opłata w wysokości 89,99 złotych. Jeżeli weźmie się pod uwagę plan taryfowy niewymagający wnoszenia stałych opłat – taryfa Energia Standard – wtedy, przy wykorzystaniu tej samej ładowarki, na przejechanie 100 kilometrów wydamy 39,52 złote, co

odpowiada ponad 7,5 litrom benzyny. To najtańsze warianty. W najdroższym, koszt przejechania 100 kilometrów na prądzie dostarczonym przez ładowarkę sieci GreenWay wyniesie ponad 73 złote (taryfa Energia Standard), co odpowiada ponad 15 litrom benzyny. Naładowanie tego samego modelu hybrydy plug-in, ale z wykorzystaniem ładowarki znajdującej się w sieci Orlen



Zdjęcie: John Cameron / unsplash

Charge oznaczać będzie wydatek ponad 60 złotych za przejechanie 100 kilometrów, co odpowiada wartości ponad 11,5 litrów benzyny. Oprócz aspektu finansowego wpływ na niekorzystanie z ładowarek komercyjnych ma również czas potrzebny do naładowania baterii ponieważ hybrydy plug-in potrafią ładować się nawet dziesięciokrotnie wolniej niż samochody elektryczne. Co prawda hybrydy PHEV względem elektrycznych modeli wyposażone są w mniejsze baterie, jednak została ograniczona ich maksymalna moc ładowania którą są w stanie przyjąć, a tym samym wydłużony został czas potrzebny do uzupełnienia energii. Przykładowo baterie trakcyjne Toyoty Prius, czyli jednego z najpopularniej-szych modeli plug-in, naładujemy z wykorzystaniem zwykłego gniazdka w około 3 godziny i 20 minut, korzystając natomiast z komercyjnej ładowarki, czas ten skróci się do około 2 godzin. Podobnie jest w przypadku Skody Octavii iV PHEV, która do naładowania jej prądem przemiennym o mocy 3,6 kW potrzebuje około 3,5 godziny, a z wykorzystaniem standardowego gniazdka około 5. Nie inaczej jest z Kia Sorento PHEV. Ładując jej baterie za pośrednictwem tradycyjnego gniazdka potrzeba około pięciu godzin, a wykorzystując ładowarki komercyjne niecałe cztery godziny (ograniczono maksymalną prędkość do 3,3 kWh), aby naładować baterie trakcyjne do pełna. To tylko przykłady wybranych modeli, jednak pokazujące jakie są ogólne możliwości hybryd plug-in. Na tle konkurencji i przytoczonych przykładów, wyjątkiem jest Mitsubishi Outlander PHEV którego naładujemy z maksymalną mocą wynoszącą 22 kW (złączem prądu stałego), co stanowi jedną z większych mocy wśród hybryd typu plug-in. Dysponując taką ładowarką w około 25 minut możliwe jest naładowanie baterii do 80%. Dla porównania korzystając z gniazdka 230V 10A naładowanie samochodu zajmie około 5,5 godziny.

Tymczasem hybrydy PHEV cieszą się coraz większym zainteresowaniem, a w samym tylko 2020 roku w Europie sprzedano ich około pół miliona. Znaczną winę za taki stan rzeczy ponosi polityka i obowiązujące przepisy, gdyż wiele krajów europejskich zachęca do ich zakupu oferując różnego rodzaju bonusy. Jedną z popularnych form jest państwowa dopłata do hybrydy plug-in. I tak przykładowo, we Włoszech można liczyć na 7000 euro dopłaty, w Niemczech 5625 euro, Irlandii 5000 euro, Rumunii 4250 euro, Hiszpanii 2600 euro, a w Szwecji na 1000 euro. Rodzaj i wielkość preferencji się różni w poszczególnych krajach. W Polsce dla hybryd plug-in praktycznie funkcjonuje tylko zwolnienie z podatku akcyzowego, które ma wpływ na cenę samochodu w salonie, a nie stanowi bezpośredniego bonusu dla kupującego. Według najnowszych informacji obowiązywać będzie do 31 grudnia 2022 roku, a zwolnione dotyczyć będzie hybryd PHEV posiadających silnik spalinowy o maksymalnej pojemności dwóch litrów. Powyższy stan zauważyły organizacje ekologiczne, przynajmniej te niemieckie. Dwie z nich (BUND i VCD) chcą zmiany w przyznawaniu bonusów i dopłat do hybryd PHEV. Proponują aby były one przyznawane tylko wtedy, gdy użytkownik zdoła udowodnić, iż co najmniej 70-80 procent czasu jeździł wyłącznie z wykorzystaniem napędu elektrycznego, a jeżeli tego nie uczyni zostałaby wstrzymana wypłata bonusu lub nastąpiłoby żądanie o jego zwrot. Takim dowodem mogłyby być odczyty z komputera pokładowego samochodu.

Hybrydy plug-in potrafią się ładować nawet dziesięciokrotnie wolniej niż samochody elektryczne.

Jak zatem wynika, na postawione w tytule pytanie, nie ma właściwej i jednoznacznej odpowiedzi. Obie są dobre, a wszystko sprowadza się do formy użytkowania zakupionej hybrydy PHEV. Jeżeli w trakcie eksploatacji jej baterie trakcyjne będą systematycznie ładowane ze źródła zewnętrznego, stanie się ona pojazdem proekologicznym i oddechem dla środowiska naturalnego minimalizując swój negatywny wpływ na nie. Jeżeli natomiast ładowanie baterii trakcyjnych będzie realizowane tylko przez automatyczne doładowywanie ich w trakcie jazdy, a nie ze źródeł zewnętrznych, wtedy jej wpływ na środowisko naturalne będzie duży, czasami nawet większy niż modeli wyposażonych w tradycyjną – spalinową - jednostkę napędową. Przy takiej formie użytkowania hybrydy PHEV, każdy kto chce wykazać się odpowiedzialnością proekologiczną, powinien porzucić jej zakup i wybrać zwykłą, tradycyjną hybrydę, bo to ona będzie zdecydowanie lepszym rozwiązaniem.

Sztuka płacenia
za ładowanie samochodu

Każdy kto jest przyzwyczajony do formy i warunków płacenia za zatankowane paliwo na stacjach benzynowych, w momencie kiedy przyjdzie mu zapłacić za ładowanie samochodu elektrycznego w komercyjnej szybkiej ładowarce będzie zaskoczony, jak bardzo dotychczasowa wiedza i doświadczenie nie są mu przydatne.

Zdjęcie: Cardmapr nl /unsplash

Bez względu na to czy posiadasz samochód na benzynę, olej napędowy, czy też gaz sposób tankowania oraz płacenia za paliwo dostarczone do baku jest praktycznie zawsze taki sam. Podjeżdżasz, tankujesz i płacisz. Chcesz gotówką? Nie ma problemu. Kartą? Również. Ktoś chce zrobić ci prezent i zapłacić? Żaden problem. Anonimowy paragon, czy faktura? Wybór należy do ciebie. Jednak w przypadku płatności za ładowanie samochodu w ładowarkach komercyjnych tak prosto już nie jest.

Chcesz zapłacić gotówką za naładowanie samochodu w ładowarce komercyjnej? Nie ma takiej możliwości. Posiadasz kartę płatniczą? Również do niczego ci się ona nie przyda. Analogicznie, żaden znajomy również nie będzie mógł zapłacić za ładowanie. Jedyną akceptowalną formą płatności jest połączenie danych osobowych - lub firmowych – z kartą płatniczą ponieważ ładowarka musi zidentyfikować odbiorcę któremu dostarcza prąd. Inaczej się nie da. Tak samo jak anonimowo naładować samochód. Aby móc ładować samochód w komercyjnych ładowarkach konieczna jest rejestracja w systemie jego właściciela (każdy posiada swój), podanie wymaganych danych oraz przejście procedury autoryzacyjnej. Od tego momentu można już korzystać z ładowarek firmy w której się zarejestrowało. Ale tylko w niej. Ważne zatem, aby mieć świadomość do kogo należy ładowarka z której chce się skorzystać, bo może się okazać – w najlepszym razie – że stojąc przed nią konieczna będzie rejestracja u jej właściciela. Oczywiście pod warunkiem, że będziesz miał przy sobie smartfon oraz dostęp w nim do internetu. Są co prawda firmy oferujące dostęp do kilku sieci, ale i tak konieczna jest wiedza, które ładowarki obsługują, a które nie. Nie inaczej jest w przypadku darmowego ładowania na stacjach Orlen (w ramach usługi Orlen Charge). Tutaj jedyną akceptowalną walutą są twoje dane osobowe lub firmowe. Awaryjnie możliwe jest skorzystanie z pomocy osoby, która jest zarejestrowanym użytkownikiem u właściciela ładowarki przed którą właśnie zaparkowałeś. Jednak wymaga to bardzo dużej dozy zaufania, bo to ona nie tylko inicjuje ładowanie, ale również je kończy.

Rejestracja niekoniecznie musi rozwiązać wszystkie problemy z obsługą ładowania. Jest niezbędna, tak samo jak posiadanie smartfona kiedy chcesz skorzystać z ładowarki, chyba że posiadasz kartę RIFD sieci, z której ładowarki chcesz skorzystać, wtedy ona zastępuje smartfon, co znacznie ułatwia sprawę. Bez względu jednak, czy inicjujesz ładowanie za pomocą smartfona (konieczne jest połączenie z internetem), czy kartą RIFD ważne jest aby posiadać również odpowiednią ilość środków na karcie, która została wskazana do rozliczenia transakcji. Przykładowo chcąc skorzystać z ładowarki będącej w sieci Orlen Charge, przed rozpoczęciem ładowania musisz wpisać numer karty płatniczej, i to pomimo wymogu rejestracji w usłudze, gdyż zabrakło stosownego miejsca na wpisanie danych karty na stałe. Minusem takiego rozwiązania jest konieczność uzupełniania numeru karty przy każdym ładowaniu, chyba że zadecydowałeś się zaufać operatorowi i po wprowadzeniu numeru karty zaznaczyłeś „zachowaj kartę", wtedy zostanie ona zapisana. Tajemnicą jednak pozostaje gdzie. Czy w systemie, w aplikacji, czy w ładowarce oraz w jaki sposób ją później zmienić. Plusem za to jest fakt, iż każdorazowo możesz płacić za pośrednictwem innej karty, a to może okazać się ważne gdyż Orlen za inicjację ładowania blokuje 150 zł (przy złączu AC) lub 200 zł (złącze DC), a dopiero jeżeli faktyczny koszt ładowania jest niższy, zwraca różnicę. Niestety nie od razu, a po kilku dniach. Planując zatem korzystanie z ładowarek Orlen Charge, szczególnie przy częstych acz krótkotrwałych ładowaniach, warto mieć na uwadze zabezpieczenie odpowiednich środków na koncie lub kontach służących rozliczeniom. Inne podejście w zakresie płatności ma GreenWay, czyli firma posiadająca największą liczbę ładowarek komercyjnych w Polsce. W jej przypadku w trakcie rejestracji blokowany jest 1 zł (chyba że rejestruje się w usłudze ładowania jednorazowego, to wtedy 50 zł), a kartę płatniczą przypisuje się do konta. Równocześnie nie jest blokowana żadna kwota w momencie inicjowania ładowania, a płatność jest na sumę wynikającą z kosztów usługi.

Jednak ładowanie samochodu elektrycznego różni się od tankowania auta z tradycyjnym napędem na stacji benzynowej nie tylko sposobem płacenia, ale również tym za co płacisz. Tutaj nie tylko liczy się pobrana liczba kWh, ale również ładowarka za pomocą której zostały one dostarczone do samochodu, jak i czas w którym to nastąpiło. Z Orlen Charge możesz bez naliczania dodatkowych opłat korzystać do 45 minut (ładowarki DC) lub do 60 minut (ładowarki AC). W GreenWay bezpłatny czas uzależniony jest nie tylko od ładowarki, ale również od wybranego planu taryfowego. Najmniej minut możesz spędzić korzystając z łącza DC o nominalnej maksymalnej mocy ładowania równej lub większej 25 kW (od 60 do 90 minut), a najwięcej – do 480 minut – jeżeli wybrałeś ładowarkę AC lub DC, której nominalna maksymalna moc ładowania jest mniejsza niż 25 kW.

Jak zatem widać, dopiero combo składające się z naszego konta u właściciela ładowarki, smartfonu (karty RIFD), karty płatniczej i samej ładowarki pozwala na uzupełnienie energii w samochodzie elektrycznym. Inaczej komercyjna ładowarka okaże się tylko elementem krajobrazu, a nie uzupełniaczem zasięgu. Równocześnie ważny jest czas w którym zajmowałeś ładowarkę, bo to on wraz z pobranymi kWh określa koszty ładowania.

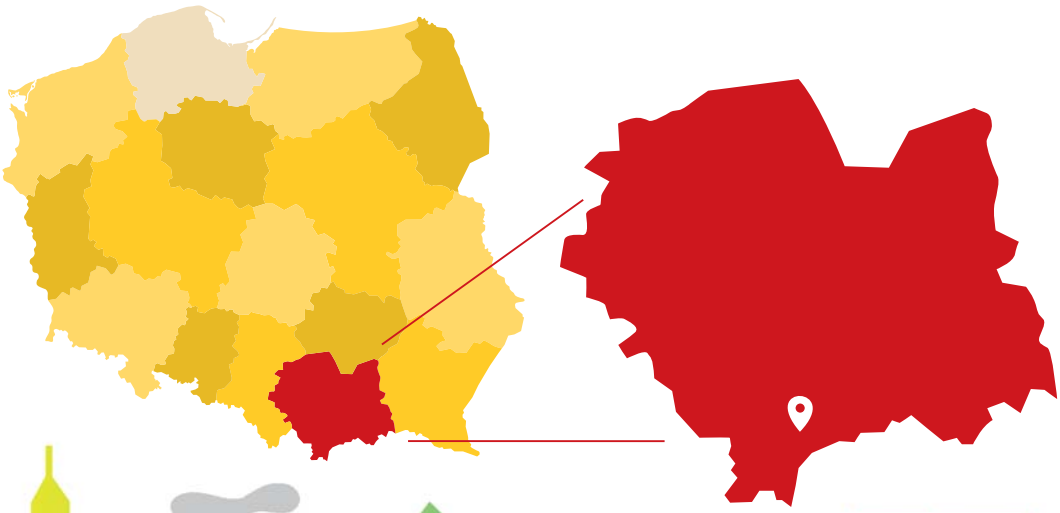
Tak więc obecnie zmiana samochodu na elektryczny wiąże się również ze zmianą dotychczasowych przyzwyczajeń przy uzupełnianiu paliwa. Warto o tym wiedzieć i być na to przygotowanym, a nie zostać zaskoczonym stojąc przed ładowarką, kiedy samochód znajduje się na skraju zasięgu. Pojawia się jednak „światełko w tunelu". W Niemczech od 1 lipca 2023 roku wszystkie nowe ładowarki muszą dawać kierowcy możliwość płacenia za ładowanie z użyciem karty płatniczej. Dotyczy to jednak ładowarek montowanych po tym terminie, dotychczasowe nie będą musiały być zaktualizowane o powyższą funkcję. Czas pokaże, czy stanie się to ogólno-europejską praktyką, czy tylko wewnętrzną, niemiecką.

#Ekomiasta Bukowina Tatrzańska

Gmina wiejska w województwie małopolskim, w powiecie tatrzańskim. Zajmuje obszar o powierzchni 132,05 km^2 i liczy 12387 mieszkańców. W jej skład wchodzi osiem wsi: Bukowina Tatrzańska, Białka Tatrzańska, Groń, Leśnica, Rzepiska, Brzegi, Czarna Góra i Jurgów. Gmina słynie przede wszystkim z atrakcji turystyczno-narciarskich. Do dyspozycji są tutaj dwa w pełni nowoczesne aquaparki z kompleksami basenów termalnych i licznymi zjeżdżalniami, kilkadziesiąt wyciągów narciarskich obejmujących również stacje narciarskie z kolejkami krzesełkowymi oraz baza turystyczna z imponującą ilością ofert. Bukowina Tatrzańska leży u podnóża Tatr Wysokich, co stanowi rekomendację samą w sobie. Część obszaru gminy jest ustawowo chroniona i zarządzana przez Tatrzański Park Narodowy. Górski krajobraz obfituje w bogatą szatę roślinną, wśród której na szczególną uwagę zasługują takie gatunki jak limba, lilia złotogłów, krokus, kosodrzewina, szarotka czy dziewięćsił. Najbardziej znanymi przedstawicielami tutejszej fauny są natomiast niedźwiedź, kozica, pluszcz, świstak, cietrzew, głuszec, pomurnik i orzeł. Bardzo gęsta sieć dobrze przygotowanych szlaków turystycznych sprawia, że tą nieskazitelną i często unikatową w skali kraju przyrodę można zobaczyć na własne oczy.

Działania na rzecz poprawy jakości powietrza

Czy gmina dba o to, aby gospodarstwa domowe zlokalizowane w jak najmniejszym stopniu oddziaływały na środowisko np. dopłaty do wymiany pieców węglowych, montażu paneli słonecznych na dachu, działania mające na celu poprawę efektywności energetycznej domów itd.?	**TAK**
W jaki sposób gmina dba o to , aby zakłady produkcyjne zlokalizowane na jego obszarze w jak najmniejszym stopniu oddziaływały na środowisko?	Poprzez zapisy planistyczne w mpzp oraz w wydawanych warunkach zabudowy oraz działania wynikające z ustaw ochrony środowiska
Czy gmina wprowadziła jakieś zachęty mające nakłonić mieszkańców do zakupu samochodów proekologicznych np. dopłaty do zakupu, bezpłatne parkowania, stacje ładowania akumulatorów, itp.?	**TAK**
Czy gmina inwestuje w ekologiczną, alternatywną komunikację np. autobusy proekologiczne w komunikacji zbiorowej, ścieżki rowerowe, stworzenie miejskiej wypożyczalni rowerów, itp.?	**TAK**
Czy gmina tworzy na swoim obszarze nowe lub powiększa obecnie istniejące tereny zielone?	**NIE**
Czy gmina wdrożyła na swoim obszarze system monitoringu powietrza?	**NIE**
Czy Gmina prowadzi dydaktyczne kampanie/programy społeczne zwracające uwagę mieszkańców na szeroko pojętą ekologię?	**TAK**



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

KSIĄŻKA E-BOOK

PREMIERA: 5.05.2021

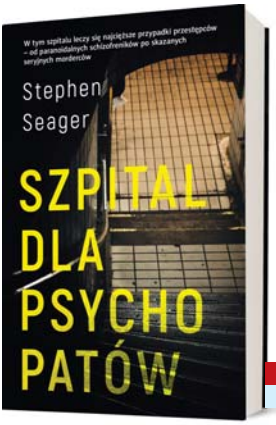
Hanna Greń
Miasto głupców

Wydawnictwo: Czwarta strona

Trudno dotrzeć do prawdy, gdy wszyscy wokół milczą jak zaklęci.
Gdy Magdalena i Krzysztof Witeccy dowiadują się, że zostaną rodzicami, postanawiają spełnić swoje marzenie o przeprowadzce na wieś. Po długich poszukiwaniach decydują się kupić zaniedbany, lecz uroczy domek w Jasieniu. W czasie prac remontowych małżeństwo dowiaduje się o klątwie, która zdaniem sąsiadów ciąży nad tajemniczym ogrodem na tyłach posesji. Podobno wiele lat temu doszło tam do krwawego mordu. Ofiara zwana Białą Matyldą ma po dziś dzień nawiedzać to miejsce, czyhając na ciężarne kobiety i dzieci.

Witeccy nie wierzą w paranormalne opowieści sąsiadów, jednak gdy życzliwa dotychczas społeczność odwraca się od nich, postanawiają opuścić dom i wrócić do miasta. O pomoc w wyjaśnieniu dziwnego zachowania sąsiadów proszą Dionizę Remańską. Tym razem wsparcie w rozwikłaniu zagadki nadejdzie z nieoczekiwanej strony i silnie splecie się z jej życiem osobistym.

Czy nieustępliwej pani detektyw uda się połączyć wszystkie elementy układanki?



KSIĄŻKA E-BOOK

PREMIERA: 5.05.2021

Stephen Seager
Szpital dla psychopatów

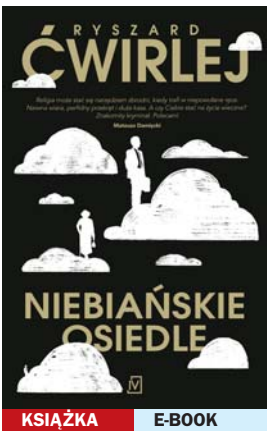
Wydawnictwo: Filia, Tłumaczenie: Joanna Grabarek

Stephen Seager spędził rok na oddziale szpitala psychiatrycznego, na którym zamknięto najgorszych psychopatycznych przestępców.

Nigdy nie patrz im w oczy.
Nigdy ich nie dotykaj.
Jeżeli się boisz, powiedz im to.
Ale nigdy nie odwracaj się do nich plecami.

Wspomnienia psychiatry, opisujące rok stażu na oddziale psychiatrycznym ujawniają wstrząsającą prawdę o życiu za zamkniętymi drzwiami instytucji dla umysłowo chorych.

To doświadczenie Seagera już na zawsze zmieniło jego postrzegania świata i ludzi. Po wyjściu już nigdy nie był tym samym człowiekiem.



KSIĄŻKA E-BOOK

PREMIERA: 19.05.2021

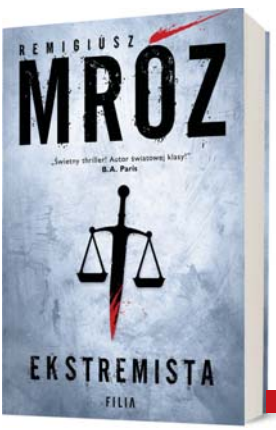
Ryszard Ćwirlej
Niebiańskie osiedle

Wydawnictwo: Czwarta strona

Chcesz znaleźć spokój i ciszę? Chcesz w tym zwariowanym świecie trafić do wymarzonego miejsca, w którym otoczą cię życzliwość, miłość i ciepło płynące wprost z serca? Każdy ma prawo do zasłużonego odpoczynku po ciężkiej pracy. Ty również możesz mieć to wszystko na wyciągnięcie ręki. Niebiańskie Osiedle czeka na ciebie.

Czy można sprzedawać miejsca w niebie?
Czy ktoś skorzysta z takiej oferty?
Ile to kosztuje?
Czy to uczciwe?
Moralne?

Ryszard Ćwirlej, prawdziwy mistrz kryminału, odsłania zupełnie nowe oblicze! Poznajcie Marcina Engela – mistrza świata w kłopotach, genialnego dziennikarza śledczego, przed którego czujnym okiem nie umknie żadna sprawa!



KSIĄŻKA

PREMIERA: 19.05.2021

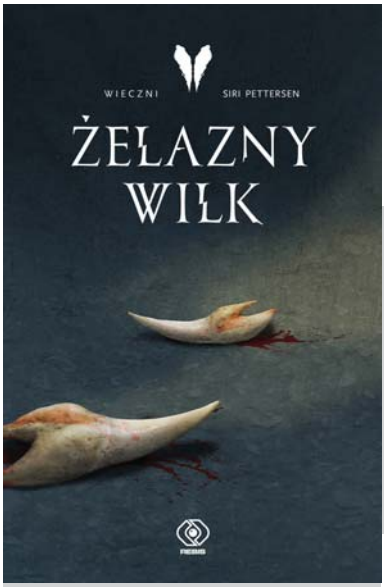
Remigiusz Mróz
Ekstremista

Wydawnictwo: Filia

W Opolu znika maturzystka, a jedynym pozostawionym przez nią śladem jest karta tarota z symbolem sprawiedliwości. Rodzina nie zamierza iść na policję, gdyż twierdzi, że dziewczyna zmagała się z problemami i nieraz deklarowała, że któregoś dnia ucieknie z domu.

Jedyną osobą, która dostrzega w tym coś więcej, jest lokalna dziennikarka, Małgorzata Rosa. Od kilku miesięcy śledziła powracający w internecie motyw kart do wróżenia, zdający się mieć związek ze zdarzeniami, w które wplątany był niedawno Gerard Edling. Nie widząc innej możliwości, próbuje szukać pomocy u człowieka, który z nieznanych jej przyczyn nie chce mieć z nią nic wspólnego.

„Świetny thriller! Autor światowej klasy!"
B.A. Paris



Zeskanuj kod i kup książkę

Przekład: Marta Petryk

Siri Pettersen
Żelazny Wilk

Juva nienawidzi czytających z krwi. Są one otaczane czcią, lecz tak naprawdę to tylko pławiące się w ludzkim strachu oszustki. Juva doskonale o tym wie, bo sama pochodzi z rodu czytających z krwi, i przysięgła, że nigdy nie stanie się jedną z nich.
Gdy jednak rodzinie zaczynają zagrażać vardari, budzący grozę wieczni, zostaje bezlitośnie wciągnięta w pogoń za dziedzictwem czytających z krwi: mroczną tajemnicą, która kiedyś zmieniła świat i może uczynić to ponownie.
Aby przeżyć, musi stawić czoło wspomnieniu, o którym ze wszystkich sił starała się zapomnieć: wspomnieniu dnia, gdy ujrzała diabła.

Liczba stron: 528, **Wydawnictwo:** Rebis

Pauza sprawiła, że Nafraím uniósł wzrok, wbrew swej woli ciekaw kontynuacji.

– On mówi, że jest mnichem ze świątyni w Surtfjell i ma znak od… diabła?

Nafraím odsunął lupę i wyprostował się na krześle. Zauważył, jak ciemno jest w warsztacie. Światło lampy nie docierało do szczytu ciężkich regałów z książkami, a cienie sprawiały, że pomieszczenie wydawało się dziwnie obce, pełne niepokojących konturów. Modeli i narzędzi, map i rysunków. Blat z miedzianymi rurkami i kolbami wyglądał jak mechaniczny potwór. Raz w przeszłości zdarzyło się, że światło nie byłoby wystarczające do pracy. Wzrok zaczynał go wtedy zawodzić, ale to było dawno temu. Zbyt dawno temu.

Ofre odchrząknął.

– Poproszę, żeby wrócił tu jutro, Panie.

– Nie, nie… Wejdź, Ofre.

Ofre otworzył drzwi i pokornie zrobił krok do środka. Nafraím zwinął Iniany obrus z ikrą i schował do szuflady biurka. Wytarł palce chusteczką i włożył rękawiczki.

– Panie?

– Tak, przyślij go na dół, Ofre.

Wzrok starego domomistrza prześlizgnął się po półkach z zatopionymi w spirytusie preparatami anatomicznymi.

– Jesteś pewien, Panie, że nie wolisz wejść na górę?

– Ofre, jestem za stary, żeby przejmować się wrażliwością innych ludzi. Przyślij go na dół.

Ofre skinął głową i na ugiętych nogach wspiął się po kręconych schodach.

Po chwili znów zszedł, ale już nie sam.

– Brat Laurus ze świątyni w Surtfjell, Panie – powiedział i wpuścił mężczyznę do środka. Potem zamknął drzwi, ale zmienił zdanie i wrócił do warsztatu.

– Herbaty, Panie?

Nafraím potrząsnął głową, więc Ofre się wycofał.

Mnich stanął przy drzwiach. Nafraím nigdy wcześniej go nie widział. Przystojny mężczyzna koło trzydziestki, sprawiający wrażenie dobrodusznego. Jego ciężki od deszczu płaszcz był ubłocony na dole, a buty schodzone. Nie podnosząc wzroku, przyciskał do piersi jakieś zawiniątko.

Nafraím zrozumiał, że mnich po raz pierwszy spotyka wiecznego. Poczuł ukłucie wyrzutów sumienia. Powinien ich częściej odwiedzać. Wzmacniać więzi z tymi, którzy trwają przy nim od pokoleń. Lecz lata biegną zbyt szybko.

Skinieniem dłoni przywołał mnicha bliżej.

– Laurus? Nie spotkaliśmy się jeszcze – powiedział, nie będąc pewien, czy to jakieś usprawiedliwienie. – Ale może poznałem twojego poprzednika?

– Nie… – Mężczyzna spojrzał Nafraímowi w oczy i chyba to go zaniepokoiło. Szybko dodał: – Ale poznałeś poprzednika mojego poprzednika.

– Ach…

Mnich zrobił kilka kroków w stronę biurka, ale w miarę jak szedł, jego stopy jakby stawały się coraz cięższe. Wzrok wędrował po narzędziach i zatrzymał się na sercu w pożółkłym spirytusie.

– Wilk – wyjaśnił Nafraím, nie mając pewności, czy to poprawia sytuację.

Mnich z zapałem pokiwał głową, jakby nie pomyślał o czymś całkiem innym, i otworzył usta na widok narzędzi. Wyciągnął rękę w stronę świecących włączników palnika gazowego.

Nafraím zerwał się z krzesła.

– Nie dotykaj!

Mężczyzna cofnął rękę i odskoczył.

Nafraím opanował się i powtórzył:

– Nie dotykaj. Nie dotykaj… niczego. Zobaczmy, z czym przychodzisz.

Laurus położył zawiniątko i rozwiązał rzemienie. Odwinął materiał, pod którym ukazał się kolejny. Powtórzył czynność, odkrywając szklaną misę do połowy wypełnioną ziemią. Wyrastała z niej maleńka zielona siewka.

– Skąd? – zapytał Nafraím, chociaż znał odpowiedź.

– Ze Svartny, Panie. W sercu Vargráku.

Nafraím spojrzał na zegarek.

– Późno już, bracie Laurusie. Na pewno jesteś głodny i spragniony, więc proponuję, żebyś został tu do jutra. Idź na górę i poproś Ofrego, żeby przygotował ci pokój i jakąś kolację. Laurus spuścił wzrok.

– To bardzo wspaniałomyślne z twojej strony, Panie. Bądź błogosławiony.

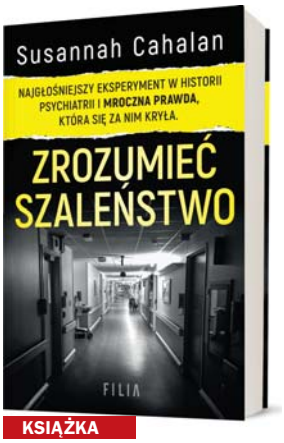
Potem ze źle skrywaną ulgą ruszył po schodach w górę.

Nafraím opadł na krzesło. Przyjrzał się zielonej roślince, pewien, że patrzy na własną śmierć.

Zawsze wyobrażał sobie, że koniec nadejdzie jak drapieżnik. Gwałtowna, prastara wściekłość z zębami i pazurami. Wydawało się absurdem, że zapowiedział swoje nadejście jako młode, kruche życie.

Dwa listki sterczały na boki i wyglądały jak cieniutka książeczka, gotowa wypełnić się opowieściami o potwornych czynach Nafraíma. O grzechach, za które będzie musiał odpowiedzieć, a popełnił ich dużo. Przez ponad sześćset lat. Ale niewiele z nich było gorszych niż te, do których popełnienia zostanie zmuszony teraz.

Książka dostępna również jako e-book i audiobook



KSIĄŻKA

PREMIERA: 19.05.2021

Susannah Cahalan
Zrozumieć szaleństwo

Wydawnictwo: Filia, Tłumaczenie: Joanna Grabarek

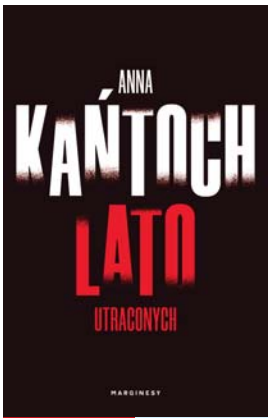
Czym jest obłęd? W jaki sposób go zdiagnozować i jak go leczyć?

W poszukiwaniu odpowiedzi, psycholog z uniwersytetu stanfordzkiego David Rosenhan i siedmioro innych, zdrowych osób udało się pod przykrywką do szpitali psychiatrycznych na terenie Ameryki, żeby sprawdzić zasadność diagnoz psychiatrycznych. Zmuszeni do pozostania na oddziale zamkniętym, dopóki nie „udowodnią", że są normalni, wszyscy ośmioro wyszli ze szpitala z niepokojącymi diagnozami i jeszcze bardziej alarmującymi historiami z czasu ich hospitalizacji.

Przełomowe badanie Rosenhana rozbiło całą dziedzinę psychiatrii, doprowadzając do zamknięcia wielu zakładów psychiatrycznych i na zawsze zmieniając sposób diagnozowania chorób psychicznych.

Nowe niezwykłe badania Cahalan - prawdziwa detektywistyczna historia - pokazuje, że niewiele rzeczy w tej historii było dokładnie takie, jakimi się wydają. co tak naprawdę zdarzyło się za zamkniętymi drzwiami oddziałów psychiatrycznych?

Najgłośniejszy eksperyment w historii psychiatrii i mroczna prawda, która się za nim kryła.
Najlepsza książka 2020 roku według „The Guardian", „The Telegraph" i „The Times".



KSIĄŻKA E-BOOK

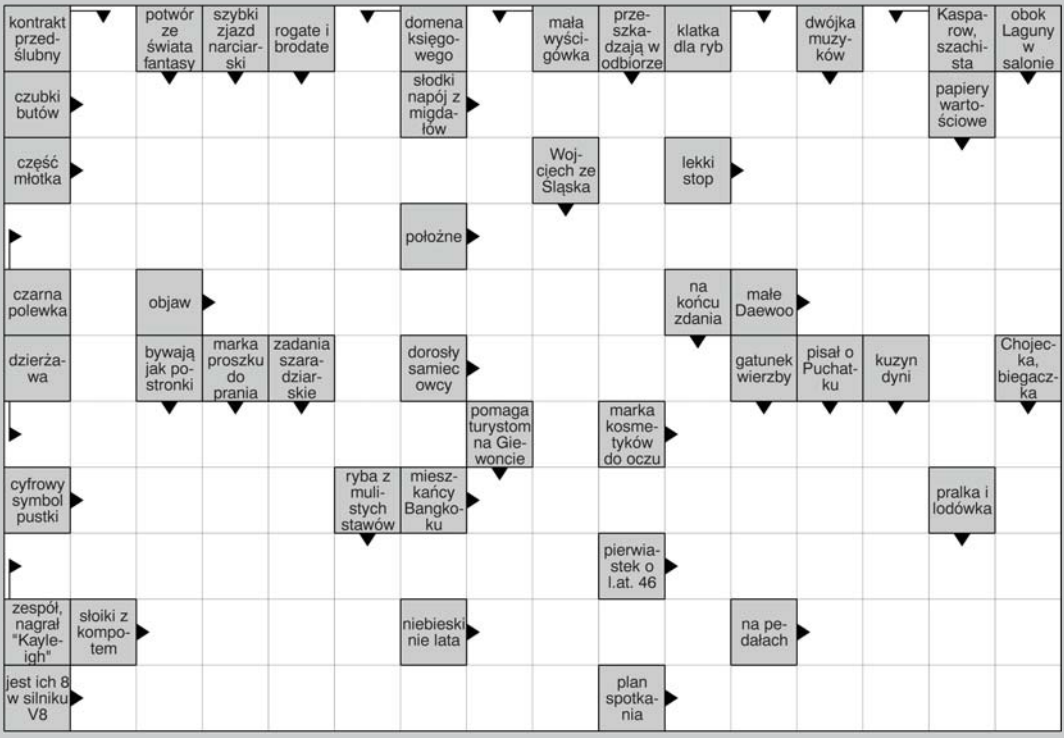
PREMIERA: 2.06.2021

Anna Kańtoch
Lato utraconych

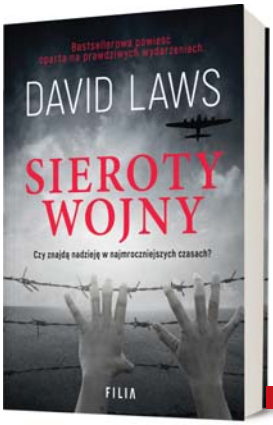
Wydawnictwo: Marginesy

Jest rok 1999. W Pogańskim Młynie, starej leśniczówce niedaleko Rudnika dochodzi do krwawej zbrodni – nieznany sprawca atakuje spędzającą tam wakacje pięcioosobową rodzinę. Napaść udaje się przeżyć jedynie najstarszemu z dzieci. Okazuje się, że ocalały chłopak to odnaleziona zaledwie kilka miesięcy wcześniej ofiara porwania. Dwanaście lat temu mały Kuba zniknął bez śladu nad Czarnym Stawem Gąsienicowym, a teraz, kiedy właśnie udało mu się wrócić do domu, wkroczył prosto w nowy koszmar. Czy to możliwe, że obie te sprawy coś łączy? Jakie zło prześladuje chłopaka, ciągle starając się odebrać mu każdą szansę na normalne życie? I dlaczego?

Do śledztwa zostaje przydzielona Krystyna Lesińska, doświadczona policjantka specjalizująca się w nieoczywistych sprawach. Kobieta równocześnie mierzy się z własnymi demonami – niedawną, nagłą śmiercią męża i wciąż niedającym jej spokoju zaginięciem brata. Sprawa Pogańskiego Młyna to dla niej gra o wysoką stawkę, pokaże bowiem, czy Lesińska jest jeszcze w stanie pracować, czy nadszedł już czas, by złożyła broń i odeszła.



zadanie udostępnił serwis krzyżówkowy **szarada.net**



PREMIERA: 2.06.2021

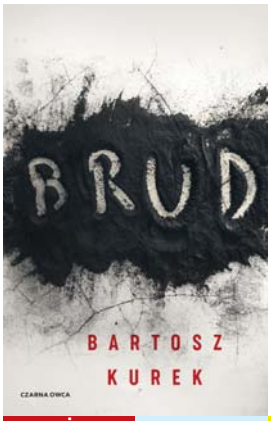
David Laws
Sieroty wojny

Wydawnictwo: Filia, Tłumaczenie: Kinga Markiewicz

Czy znalazłbyś nadzieję nawet w najczarniejszej godzinie?
Na rozległym obszarze przemysłowym wojennego Monachium grupa dwudziestu siedmiu głodnych i przerażonych dzieci ukrywa się przed Gestapo. Ich rodzice zostali wysłani do obozów koncentracyjnych, a one same nie mają dokąd pójść.
Przyjmując pod swój dach dwójkę bezdomnych uciekinierek, nauczycielka Claudia Kellner odkrywa istnienie dzieci i zapewnia im schronienie, ryzykując własnym bezpieczeństwem. W międzyczasie komandos Peter Chesham, szpieg pracujący dla Brytyjczyków, z powodzeniem przedostaje się na terytorium Trzeciej Rzeszy. Jego ściśle tajna misja staje pod znakiem zapytania, gdy odkrywa miejsce, w którym ukrywają się sieroty. Jeśli będzie ją kontynuował, może się to okazać tragiczne w skutkach. Jeśli tego nie zrobi, naziści mogą wygrać wojnę. Peter staje przed poważnym dylematem – wykonać rozkazy czy uratować dzieci.

KSIĄŻKA

Jego wybór może zadecydować o losach świata.
Powieść oparta na prawdziwych wydarzeniach dla fanów Heather Morris, autorki "Tatuażysty z Auschwitz".



PREMIERA: 16.06.2021

Bartosz Kurek
Brud

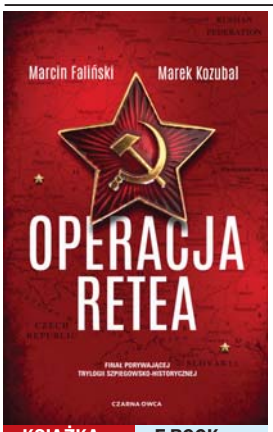
Wydawnictwo: Czarna Owca

Wyścig już się rozpoczął.
Gdy ogłoszony zostaje przetarg na tor na warszawskim Służewcu, szykuje się transakcja dziesięciolecia. I choć zapowiada się ostra konkurencja, dla wielu faworyt jest jeden: Waldemar Skoneczny, najbogatszy człowiek w Polsce, który nieustannie rozbudowuje swoje imperium.

Wiktor Zybert, dziennikarz śledczy, dostaje od swojego szefa kilkadziesiąt tysięcy euro i teczkę ze zbioru zastrzeżonego IPN. Zadanie? Prześwietlić Skonecznego. Ciekawość Zyberta rośnie, gdy poznaje Zofię Staruchowską – byłą asystentkę biznesmena.

Medialnych ataków na Skonecznego jest coraz więcej. Kampania oszczerstw sprawia wrażenie odgórnie sterowanej, a ktokolwiek stoi za kolejnymi oskarżeniami, nie cofnie się przed niczym. Na przekór opinii publicznej Zybert postanawia odkryć, kto mógłby skorzystać na zniszczeniu biznesmena.

KSIĄŻKA E-BOOK AUDIOBOOK



PREMIERA: 30.06.2021

Marcin Faliński, Marek Kozubal
Operacja Retea

Wydawnictwo: Czarna Owca

Warszawa, 2014. Jeden z wysoko postawionych oficerów Agencji Wywiadu trafia do szpitala tuż po tym, jak na jaw wychodzi, że współpracował z Rosjanami. Zanim zostaje przesłuchany, umiera. Pielęgniarka twierdzi, że przed śmiercią odwiedził go brat – problem polega na tym, że mężczyzna był jedynakiem.

Bukareszt, 1939. Major Sorin Dumitru razem z żoną i córeczką ucieka z Rumunii. Wojna pokrzyżowała mu szyki, ale teraz najważniejsze jest dotarcie do bezpiecznego schronienia. Po drodze otrzymuje od swojego kontaktu nową tożsamość oraz rozkazy. Kiedy znajdzie się poza zasięgiem konfliktu, Operacja Retea przejdzie do kolejnego etapu.

Wiedeń, 2016. Podpułkownik Marcin Łodyna zostaje wysłany do Austrii, by razem z Amerykanami rozpracować potencjalny punkt kontaktowy rosyjskiego wywiadu. Na miejscu odkrywa ślady tajnej operacji, której początki sięgają jeszcze drugiej wojny światowej. Czy to możliwe, żeby nieistniejące od ponad pół wieku NKWD wpływało na losy współczesnej polskiej polityki?

KSIĄŻKA E-BOOK

PREMIERA: 30.06.2021

Simon Beckett
Zapisane w kościach

Wydawnictwo: Czarna Owca, Tłumaczenie: Berenika Janczarska

Antropolog sądowy dr David Hunter w ramach przysługi przebywa na odległej wyspie Runa. Musi zbadać przerażające odkrycie.

Hunter był świadkiem śmierci pod wieloma postaciami, ale nawet on jest zszokowany tym, co zobaczył: niemal całkowicie spalone ciało, z którego pozostały tylko nogi i ręka. Miejscowa policja jest pewna, że to przypadkowa śmierć, ale Hunter nie jest przekonany. Badając spalone szczątki, znajduje dowody, których się obawiał. Jest dla niego jasne, że nie był to wypadek tylko morderstwo.

Kiedy odizolowana społeczność mierzy się z odkryciem Huntera, w wyspę uderza katastrofalna burza. Brakuje prądu, ustaje komunikacja ze światem zewnętrznym, a zabijanie zaczyna się na dobre.

KSIĄŻKA E-BOOK AUDIOBOOK

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. Ciepłownicza 54, 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
KRA/058	Usługi Motoryzacyjne Wojciech Drożdzik	Kryspinów 497, Liszki tel. 12 660 94 29	pon.-pt.: 8-19, sobota 8-14	Okręgowa
KRA/054/P	Auto-Nalepa s.c.	ul. B2 nr 4, Węgrzce tel. 12 285 82 43	pon.-pt.: 7-19, sobota 7-14	Podstawowa ABT
KR/064/P	Daniel Wszołek Mechanika Pojazdowa	ul. Witkowicka 54, Kraków	pon.-pt.: 8-20, sobota 8-16	Podstawowa ABT
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/095/P	Auto-Centrum Jan Krynicki	ul. Witosa 18, Kraków tel. 12 655 39 04	pon.- pt.: 8-20 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/119/P	Speed Car	ul. Bratysławska 1 (Shell), Kraków tel. 12 623 74 47	pon.- pt.: 7-21 sobota 8-18	Podstawowa ABT
KR/122/P	Witold Spórna SKP VITO	ul. Szparagowa 2a, Kraków, tel. 12 264 70 17	pon.-pt.: 8-20, sobota 8-15	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/128/P	Speed Car	ul. Stojałowskiego 1 (Shell) Kraków, tel. 12 386 06 24	pon.- pt.: 7-21 sobota 8-18	Podstawowa ABT
KR/131/P	Piotr Marzec AUTOMARC	ul. Kosocicka 18c, Kraków tel. 12 658 04 74	pon.-pt.: 8-20 sobota 8-15	Podstawowa ABTE
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.: 8-21, 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 stacja wykonuje pełny zakres usług, w tym okresowe badania techniczne, wszystkich pojazdów samochodowych.

AUTO NALEPA
od 1998 roku

DYNAMICZNA WYMIANA OLEJU
W AUTOMATYCZNEJ SKRZYNI BIEGÓW

Przeglądy rejestracyjne samochodów do 3,5t

Kraków - Węgrzce ul. B2/4
tel.: 12 285 82 43, tel. kom.: 515 990 855
czynne: pon.-pt.: 7 -19, sob.: 7 - 14
www.autonalepa.pl

DIESEL-KLINIKA tel. 600 150 006

Profesjonalna naprawa i regeneracja:

- Filtrów DPF/FAP
- Turbosprężarek
- Wtryskiwaczy
- Pomp

32-125 Wawrzeńczyce
Stęgoborzyce 78
tel. 600-150-006
e-mail: biuro@diesel-klinika.pl

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

AUTO NALEPA od 1968 roku

SERWIS SAMOCHODOWY

Regeneracja głowic i turbosprężarek

Kraków - Węgrzce ul. B2/4
tel.: 12 285 82 43, tel. kom.: 515 990 855
www.autonalepa.pl

AUTO SERVICE EURO-MOTO-CAR

tel. 501 172 488
ul. Niepołomska 54
(drugi warsztat)
31-572 Kraków

KOMPLEKSOWE NAPRAWY WSZYSTKICH MAREK
- mechanika, elektronika
- klimatyzacja
- 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***

AUTO CZĘŚCI

LUK MOTUL TENZI DETAILER TEXTAR

Wieliczka, ul. Krakowska 11
tel. 12 278 40 12
kom. 609 867 976
e-mail: autosuder@o2.pl

BOSCH Hengst FILTER BOLL

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. 607 633 599
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.

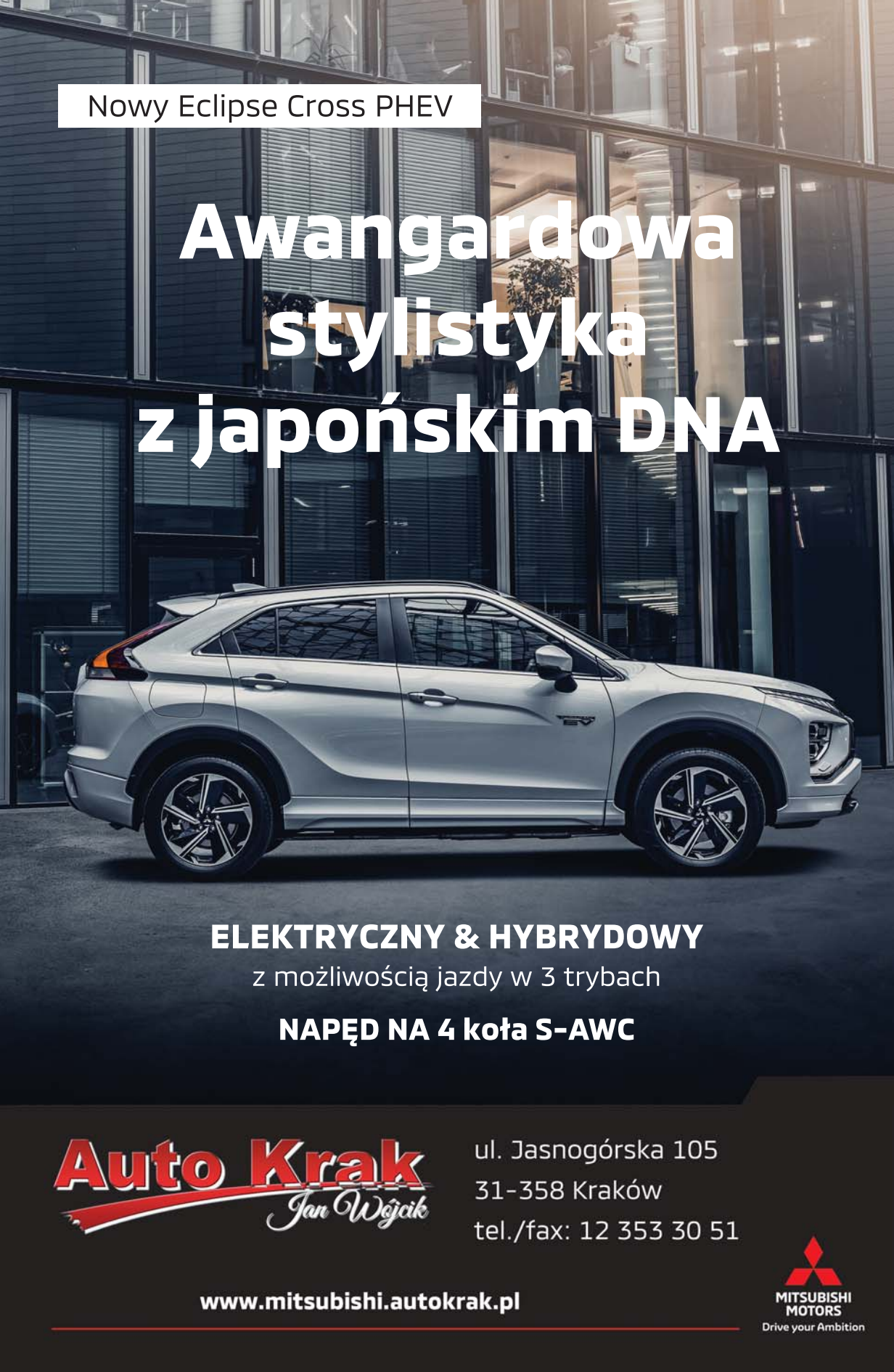
wyd. A : KRAKÓW, numer zamknięto: 31.05.2021
Na stronach: 7, 38, 40 znajdują się reklamy. Zdjęcia źródłowe: Anders Jacobsen, Claudio Schwarz /unsplash; kolaż: studio.kdk.pl

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY KATALOG dla kierowców

kdk.pl motoryzacja inaczej

Nowy Eclipse Cross PHEV

Awangardowa stylistyka z japońskim DNA



ELEKTRYCZNY & HYBRYDOWY

z możliwością jazdy w 3 trybach

NAPĘD NA 4 koła S-AWC

Auto Krak
Jan Wójcik

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

www.mitsubishi.autokrak.pl

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

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 HEUI
- 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

www.damiko.eu
EUROWARSZTAT
DAMIKO
WARSZTAT SAMOCHODOWY - SKLEP
Serwis: +48 508 238 457
Sklep: 12 280 65 45, 513 020 034
Godziny otwarcia:
Pon.-Pt. 8-18, Sob. 8-13
Liszki 253, 32-060 Liszki

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

HONDA
The Power of Dreams

Moc hybryd, którą poczujesz

Rabaty do 20 000 zł

5 LAT GWARANCJI e:HEV

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