

Geneza nazw
marek samochodów

dla Ciebie **egz.** bezpłatny

KONKURS

NAGRODA
wideorejestrator

VIOFO

A119
MINI 2

str.
11



Kia **TEST**
EV9 AWD
384 KM GT-Line

TEST
Subaru
Crosstrek
2.0i-S e-Boxer

Buick Wildcat

Suzuki LC

Volkswagen concept R

Volvo SCC

Hyundai IONIQ 5 N

KRAKÓW

wyd. A nr 10 (384)

PAŹDZIERNIK
2024

ISSN 1429-7078



9 771429 707009

24



SPRZEDAŻ - MONTAŻ - WYMIANA

TŁUMIKI

MECHANIKA SAMOCHODOWA

Kraków,
 ul. Żółkiewskiego 28
 (Rondo Grzegórzeckie)
 tel. 12 430 47 53
 tel. kom. 601 48 96 03
 zapraszamy:
 pn.-pt.: 8.15-18.00, sb.: 10.00-14.00

www.tlumiki.krakow.pl **Katalizatory Haki** **Wulkanizacja**

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






AUTO KUBIK


















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

tel. 12 285 87 75
tel. 506 055 553

WWW.AUTOKUBIK.PL , WĘGRZCE, UL. WARSZAWSKA 32



Business
Edition

A4 | A5 | A6
Q3 | Q5

Poszerzamy definicję komfortu

Wybierz Audi z bogatym wyposażeniem dodatkowym w wyjątkowej ofercie Audi Business Edition dostępnej dla klientów biznesowych i indywidualnych. Skorzystaj z rekomendowanych opcji wyposażenia lub wybierz pakiety pasujące do Twoich potrzeb, na przykład Comfort, Technology lub Innovation.

Zapraszamy do salonu

Audi Kraków-Balice

ul. Profesora Adama Rożańskiego 28/30,
32-085 Modlnica

W ofercie Business Edition dostępne są wybrane modele Audi. O szczegóły zapytaj w naszym salonie lub sprawdź na stronie www.audi.pl.
Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdują Państwo na stronie vw-group.pl/volkswagen-group-polska,homologacja-i-ekologia.html

AUTORYZOWANY SALON I SERWIS OPEL AUTO KRAK

TWÓJ DEALER. UZNANA JAKOŚĆ /

- / Na miejscu pełen zakres usług serwisowych, finansowych i ubezpieczeniowych.
- / Sprzedaż flotowa już od dwóch samochodów.
- / Zapraszamy na jazdy testowe.

/ ASTRA SPORTS TOURER Urodzinowa oferta na 125 lat Opla

Od 99 900 zł z automatyczną skrzynią biegów

- Od 1 085 zł brutto/mies.*
- Rocznik 2024 z 5-letnią ochroną gwarancyjną składającą się z 2-letniej gwarancji i 3-letniej dodatkowej umowy serwisowej tylko za 999 zł
- Pożyczka 0%**

Auto Krak

ul. Jasnogórska 105, 31-358 Kraków
tel. 12 353 30 50
www.opel.autokrak.pl

DEDYKOWANY SPRZEDAWCA DO OBSŁUGI FIRM





* Oferta leasingowa Stellantis Financial Services skierowana do konsumentów. Założenia przyjęte do kalkulacji: cena katalogowa brutto 136 950 zł, okres leasingu 24 miesiące i roczny przebieg 10.000 km, wpłata początkowa 10%, miesięczna rata leasingowa brutto: 1085 zł. Szczegóły znajdą Państwo u Autoryzowanego Dealera Opel w firmie Auto Krak. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Zgoda na udzielenie leasingu jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta ustalonej zgodnie z procedurami Leasingodawcy.

** Przykładowa kalkulacja pożyczki konsumenckiej opartej o stopę stałą. Cena pojazdu: 1200200 zł brutto, wpłata własna: 75 120 zł, całkowita kwota pożyczki: 50 080 zł, miesięczna rata pożyczki: 2086 zł, czas obowiązywania umowy: 24 miesiące, RRSO: 0%, stopa oprocentowania pożyczki: 0%, opłata przygotowawcza: 0%, całkowita kwota do zapłaty przez klienta: 50 548 zł. Szczegóły oferty znajdą Państwo u Autoryzowanego Dealera Opel w firmie Auto Krak. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Zgoda na udzielenie pożyczki jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta ustalonej zgodnie z procedurami Pożyczkodawcy. Prezentowane informacje zostały podane według stanu na dzień kwiecier 2023 r.



(Nie)zapomniane samochody

Samochody koncepcyjne kojarzą się przeważnie z futurystyczną, wybiegającą w przyszłość stylistyką, jednak wśród nich są i takie, które zwracają uwagę za sprawą retrodesignu odwołującego się z reguły do jakiegoś historycznego modelu danej marki. Przykładem jest chociażby uroczsze Suzuki LC będące jednym z bohaterów niniejszego artykułu.

Tekst: **Mariusz Barański**, zdjęcia: General Motors, Suzuki Automotive, Volkswagen AG, Volvo Cars



Volkswagen concept R

Buick Wildcat

Efektowny sportowy samochód zaprezentowany w 1985 roku na międzynarodowych targach motoryzacyjnych SEMA w Las Vegas. Co ciekawe, uczestnicy wydarzenia mogli wtedy podziwiać jedynie statyczną makietę pojazdu, ale już wkrótce światło dzienne ujrzało w pełni funkcjonalne auto. Mierzący 439 cm długości, 183 cm szerokości i 111 cm wysokości Wildcat otrzymał aerodynamicznie stylizowane fotele, wykonane we współpracy z firmą PPG Industries nadwozie, do którego budowy wykorzystano

włókno węglowe i włókno szklane. Jego najbardziej przyciągającym wzrok elementem była elektrycznie sterowana pokrywa określana w języku angielskim jako „canopy door”, „cockpit canopy” lub po prostu „canopy”. Po wciśnięciu odpowiedniego przycisku unosiła się ona do przodu, odsłaniając futurystyczne wnętrze. Jednocześnie kierownica odchylała się do góry, ułatwiając wsiadanie i wysiadanie. W kabinie zamontowano dwa głęboko wyprofilowane fotele z czerwoną, skórzaną tapicerką i czteropunktowymi pasami bezpieczeństwa. Kierownica nie

y koncepcyjne

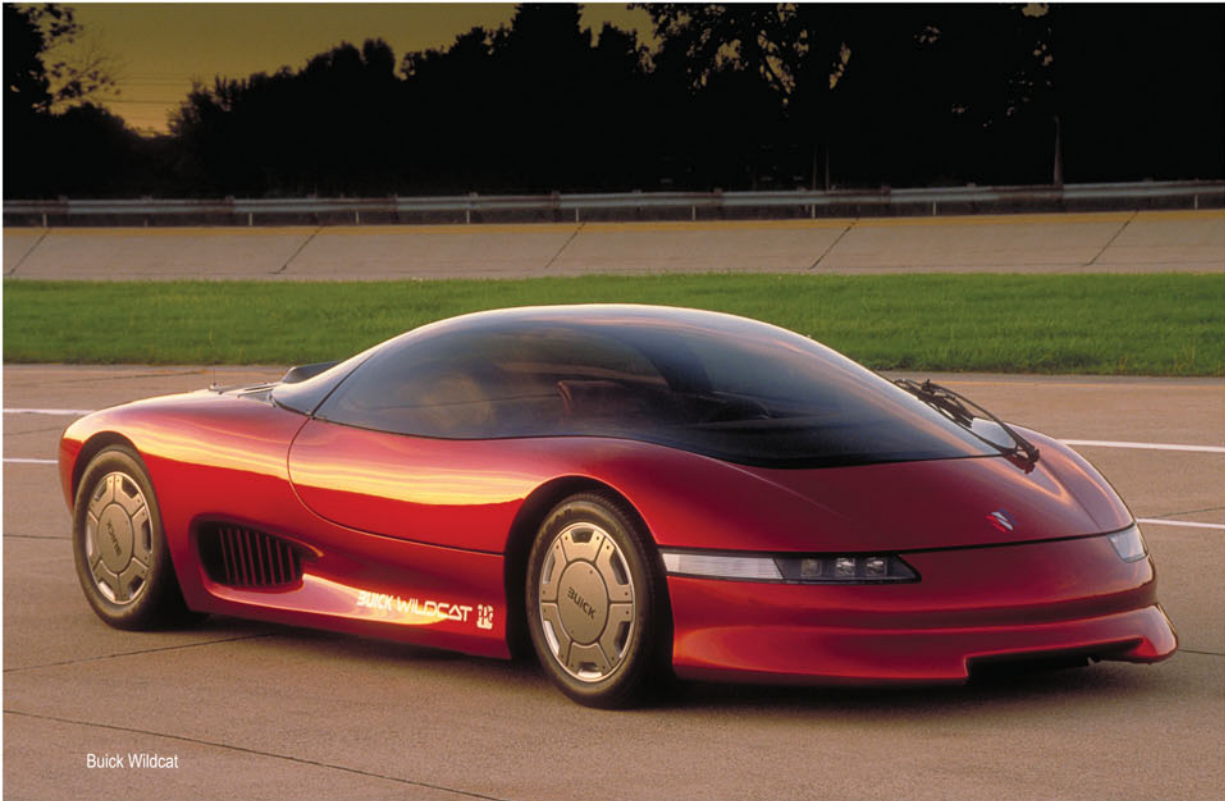


posiadała centralnej części i miała formę samego wieńca, który dzięki trzem wychodzącym z kokpitu ramionom obracał się wokół nieruchomego, okrągłego ekranu wyświetlającego obrotomierz, wskaźnik ciśnienia oleju, wskaźnik temperatury cieczy chłodzącej, wskaźnik napięcia akumulatora i wskaźnik poziomu paliwa. Na obwodzie obudowy ekranu umieszczono przyciski służące między innymi do uruchamiania i wyłączenia silnika oraz obsługi kierunkowskazów i klaksonu. Kolejne niezbędne przyciski znajdowały się na „satelitach” z prawej i lewej strony ekranu.

Pojazd wyposażono także w wyświetlacz przezierny, który na wystającej z kokpitu szybie pokazywał prędkość jazdy, aktualnie wrzucony bieg i licznik przebiegu. W górnej części konsoli środkowej zamontowano natomiast kwadratowy ekran wyświetlający między innymi wykres mocy, mapę zapłonu, wartość momentu obrotowego, temperaturę oleju, kompas, wartość przeciążenia podczas przyspieszania, hamowania i pokonywania zakrętów oraz ostrzeżenie o zbyt niskim ciśnieniu powietrza w konkretnym kole. Za wprawianie Wildcata w ruch odpowiadał benzynowy, 3,8-litrowy, 230-konny silnik V6, który skonstruowano we współpracy z firmą McLaren Engines i zainstalowano centralnie, za kabiną. Co ciekawe, nie przykryto go żadną pokrywą, dzięki czemu był widoczny z zewnątrz. Jednostkę połączono z czterostopniową, automatyczną skrzynią biegów zaopatrzoną w możliwość ręcznej zmiany przełożeń. Samochód posiadał stały napęd na cztery koła, w pełni niezależne zawieszenie inspirowane rozwiązaniami stosowanymi w pojazdach wyścigowych oraz wydajny układ hamulcowy z wentylowanymi tarczami i systemem ABS. Teoretycznie, ważący 1320 kg Wildcat potrafił przyspieszać od 0 do 100 km/h w około 6 sekund i rozpędzać się do 253 km/h, jednak ze względu na to, że miał służyć jako platforma testowa i narzędzie do gromadzenia danych, a tym samym poruszać się po amerykańskich drogach publicznych, jego osiągi zostały mocno ograniczone. Owy zabieg sprawił, że w rzeczywistości auto przyspieszało od 0 do 100 km/h w około 8,5 sekundy i rozpędzało się do zaledwie 113 km/h.

Suzuki LC

Uroczy, mały sedan w stylu retro pokazany w 2005 roku na salonie samochodowym w Tokio. Inspirację dla twórców auta stanowiło klasyczne Suzuki Fronte 360 (LC10) produkowane w latach 1967-1970. Koncepcyjne LC nawiązywało do wspomnianego modelu zarówno pod względem wyglądu, jak i umiejscowienia silnika, który znalazł się za tylną osią i napędzał tylne koła. Podobnie jak we wzorcu była to benzynowa „trzcylindrówka”, tyle że czterosurowa, chłodzona cieczą, mająca pojemność skokową 0.66 litra i połączona z czterostopniową, automatyczną skrzynią biegów (Fronte 360 wprawiał w ruch chłodzony powietrzem, 0.36-litrowy „dwusuw” sprzęgnięty z czterobiegową skrzynią ręczną). Samochód mierzył zaledwie 320 cm długości i urzekał swoim bezpretensjonalnym wdziękiem, wzbudzając szereg pozytywnych emocji. Jego pozbawione zderzaków nadwozie zwracało uwagę nie tylko za sprawą bardzo przyjemnego kształtu, ale również dzięki ładnym detalom takim jak chociażby okrągłe przednie i tylne światła w chromowanych oprawkach, lusterka zamontowane na przednich błotnikach, wloty powietrza wycięte w tylnych błotnikach, klamki schowane w drzwiach oraz płaska, centralnie umieszczona końcówka układu wydechowego, którą wkomponowano w dolną część tylnego pasa. Czołoci dopełniały koła z pełnymi felgami i oponami z białym paskiem. W dwumiejscowym wnętrzu królował gustowny minimalizm. Biała, dwuramienna kierownica ze srebrnym pierścieniem została zamontowana z prawej strony. Do jej kolumny przytwierdzono prędkościomierz (od góry) i wskaźnik poziomu paliwa (od dołu), charakteryzujące się >>>>



Buick Wildcat

>>>> nerkowatym kształtem. Górna część deski rozdzielczej miała kolor szary, natomiast dolna - czerwony. Pomiędzy nimi znalazła się srebrna listwa, która przechodziła płynnie na drzwi i biegła dookoła wnętrza. Analogicznie jak w przypadku kokpitu, panele znajdujące się nad nią były szare, a pod nią - czerwone. Czerwona była także wykładzina podłogowa. Z kolei słupki dachowe, dolna rama przedniej i tylnej szyby oraz podsufitka miały kolor biały. Fotele wykończono natomiast kraciastym materiałem i czerwoną skórą. Tak urządzona kabina robiła świetne wrażenie zarówno pod względem estetyki, jak i przejrzystości, którą potęgował fakt braku konsoli środkowej i tunelu środkowego. W rezultacie, koncepcyjne Suzuki LC ujmowało nie tylko za sprawą wyglądu nadwozia, ale również i wnętrza, stanowiąc niezwykle udaną współczesną interpretację seryjnego modelu sprzed kilkadziesiąt lat.

Volkswagen concept R

Centralnosilnikowy roadster zaprezentowany w 2003 roku na salonie samochodowym we Frankfurcie nad Menem. Mierzące 416 cm długości, 178 cm szerokości i 125 cm wysokości auto posiadało obłe nadwozie charakteryzujące się czystością formy i brakiem zbędnych ozdobników. Z przodu wzrok przyciągały LED-owe reflektory o ciekawym, nieregularnym kształcie, zwężająca się ku dołowi osłona chłodnicy z chromowanym obramowaniem oraz zderzak z trzema wlotami powietrza. Całość sprawiała bardzo sympatyczne wrażenie, przywołując na myśl szeroko uśmiechniętą twarz. Tylne światła miały kształt podobny do przednich i tak samo jak one zostały wykonane w technologii LED. Pomiędzy nimi znalazł się cienki, LED-owy pasek pełniący funkcję trzeciego światła STOP. Całości dopełniały dwie chromowane końcówki układu wydechowego, które kształtem przypominały odwrócone trapezy prostokątne i

były umieszczone centralnie, pomiędzy wlotami powietrza w zderzaku. Patrząc na samochód z boku uwagę zwracały wybrzuszenia za kabiną (w lewym zamontowano antenę GPS, a w prawym - antenę GSM), wysuwane klamki drzwi, wloty powietrza przed tylnymi kołami oraz pięcioramienne, dziewiętnastocalowe felgi aluminiowe obute w opony o szerokości 25,5 cm i profilu 40. Do ciekawie wyglądających zewnętrznych detali należały także klapka wlewu paliwa widniejąca na pokrywie znajdującego się z przodu bagażnika oraz kratka wylotu powietrza z silnika. Efektowne wnętrze wykończono między innymi ciemną skórą i polerowanym aluminium. Z tego ostatniego materiału wykonano obudowę instrumentów przed kierowcą, sporą część trójramiennej kierownicy oraz konsolę z minimalistyczną dźwignią do obsługi skrzyni biegów, zaopatrzoną w wyświetlacz pokrętkiem do obsługi multimedii i kilkoma fizycznymi przyciskami. Kierownicę zdobiło podświetlane logo Volkswagena, które poprzez pulsowanie sygnalizowało gotowość auta do rozpoczęcia jazdy. Po wciśnięciu przycisku z napisem „START”, z prawej strony wgłębienia znajdującego się za kierownicą wyłaniał się wyświetlacz pokazujący parametry mające kluczowe znaczenie podczas prowadzenia pojazdu. Wystarczyło jednak uruchomić system nawigacji, aby wspomniany wyświetlacz wrócił na swoje pierwotne miejsce, odsłaniając ekran prezentujący informacje ułatwiające dotarcie do wskazanego celu podróży, a w ich tle - dane niezbędne w trakcie jazdy. Natomiast bezpośrednio za kierownicą zamontowano wyświetlacz pokazujący bieżący tryb pracy automatycznej skrzyni biegów. Z kolei w dyszach nawiewu umieszczono wyświetlacze pokazujące aktualnie ustawioną temperaturę powietrza we wnętrzu (do jej zmiany



Volvo SCC

służyły obracane pierścienie wokół wyświetlaczy). Siedzenia wypełniono specjalną pianką, która dopasowywała się do kształtu ciała, gwarantując wysoki komfort i znakomite trzymanie boczne. Zagiętki nie były połączone z oparciami siedzeń, stanowiąc zupełnie oddzielne elementy. Co więcej, po zajęciu miejsc przez kierowcę i pasażera automatycznie przesunęły się do przodu, zapewniając głowom optymalne podparcie. Natomiast same siedzenia zamontowano na stałe, pozbawiając je możliwości jakiegokolwiek regulacji. W zamian za to prowadzący mógł elektrycznie przysunąć do siebie kokpit wraz z kierownicą i pedałami. Pomiedzy kabiną a tylną osią znajdował się benzynowy, 3,2-litrowy, 265-konny silnik V6 połączony z sześciobiegową skrzynią dwusprzęgłową, za pośrednictwem której napęd przenoszony był na tylne koła. Samochód przyspieszał od 0 do 100 km/h w 5,3 sekundy i rozpędzał się do 250 km/h. Jego maksymalna prędkość została jednak elektronicznie ograniczona. Gdyby nie to, auto potrafiłoby osiągnąć nawet 270 km/h.

Volvo SCC

Czteremiejscowy, kompaktowy hatchback pokazany w 2001 roku na salonie samochodowym w Detroit. Wbrew pozorom auto posiadało nie dwoje, a czworo bocznych drzwi, spośród których przednie otwierały się w typowy sposób, natomiast tylne odsuwały się do tyłu. Z kolei pokrywą bagażnika, wzorem produkcyjnych modeli 1800 ES i 480, wykonano w całości ze szkła (podobne rozwiązanie zastosowano w późniejszym, seryjnym modelu C30, który zresztą mocno nawiązywał wyglądem do koncepcyjnego SCC). Z zewnątrz uwagę najbardziej

zwracały jednak nietypowe słupki A. Każdy posiadał bowiem po sześć trójkątnych szybek z przezroczystego pleksiglasu, co w połączeniu z bocznymi lusterkami zamocowanymi na poszyciach drzwi zapewniało kierowcy wyraźnie lepszą widoczność w przód. Zadbano również o poprawę widoczności na boki i po przekątnej do tyłu. Mianowicie, boczne szyby wizualnie oddzielono >>>>

MAXIMA
www.japan-czesci.pl

CZĘŚCI

**NOWE I UŻYWANE
DO SAMOCHODÓW
JAPŃSKICH ORAZ KOREAŃSKICH**

MAXIMA
części

31-831 Kraków
ul. Fatimska 2

tel.: (12) 642 19 50
tel. kom.: 509 343 272
tel. kom.: 509 727 521

>>> od siebie jedynie wąskimi, czarnymi paskami, słupki B mniej więcej w połowie wysokości wygięto w kierunku oparcia przednich foteli i zintegrowano z ich ramami, a słupki C przesunięto nieco w tył. Co więcej, po zajęciu przez kierowcę miejsca samochód rozpoznawał, na jakiej wysokości znajdują się jego oczy i na tej podstawie automatycznie ustawiał fotel w sposób zapewniający prowadzącemu najlepsze z możliwych pole widzenia, a następnie przysuwał kierownicę, konsolę wraz z dźwignią do obsługi skrzyni biegów, pedały i podłogę pod stopami tak, aby wszystkie wspomniane elementy znajdowały się w optymalnej odległości od prowadzącego. Volvo SSC zostało wyposażone w dwa rodzaje czteropunktowych pasów bezpieczeństwa. Pierwszy z nich, noszący nazwę X4 CrissCross, po zapięciu układał się na tułowi w kształt litery „X” i tak naprawdę był konwencjonalnym trzypunktowym pasem bezpieczeństwa uzupełnionym o dodatkowy, diagonalny pas piersiowy. Natomiast drugi, noszący nazwę V4 Centre Buckle, po zapięciu układał się na tułowi w kształt litery „V” i z racji centralnej klamry przypominał szelkowe pasy stosowane w autach wyścigowych i rajdowych. W siedziach tylnych, indywidualnych foteli, specjalnie z myślą o

dzieciach, zamontowano elektrycznie podnoszone i opuszczane poduszki, które pozwalały dopasować wysokość siedzenia do wzrostu małego pasażera. Poza tym samochód posiadał: system ostrzegający o pojazdach znajdujących się w tak zwanym „martwym polu”, system ostrzegający o niezamierzonym zjeżdżaniu z wyznaczonego pasa ruchu, system ostrzegający o ryzyku najechania na tył poprzedzającego pojazdu, aktywny tempomat utrzymujący stałą, ustaloną odległość od poprzedzającego pojazdu, wyświetlacz przezierny pokazujący informacje na przedniej szybie, noktowizor wyświetlający zarejestrowany obraz na szklanej szybie nad zestawem wskaźników, światłowodowe reflektory automatycznie dopasowujące długość, szerokość i kształt wiązki

NAPIS ZWRÓCIŁ TWOJĄ UWAGĘ?

Zastanów się ile osób
jeszcze go zauważyło.

Biuro reklamy: tel. 12 632 09 32, www.reklama.kdk.pl

światła do przebiegu drogi, światła STOP migające podczas nagłego, gwałtownego hamowania, poduszkę powietrzną dla pieszych rozwijającą się spod górnej krawędzi maski silnika na przednią szybę, zestaw kamer ułatwiających parkowanie oraz zaawansowany pilot zdalnego sterowania z sześcioma okrągłymi przyciskami, ekranem i czytnikiem linii papilarnych. ■



BEZ WYSIŁKU
WYGRAJ

KONKURS

NAGRODA WIDEOREJESTRATOR

VIOFO

A119 MINI2



Zasady:

1. Dokonaj zakupu lub wykonaj usługę w dowolnej firmie posiadającej reklamę w bieżącym numerze gazety (również na stacji benzynowej oraz SKP)
2. Weź paragon lub fakturę (dokument będzie potrzebny jako potwierdzenie przy odbiorze nagrody)
3. Odpowiedz na pytanie:
12 września została zatankowana do samochodu benzyna Pb 95 za 198,81 PLN.
Ile litrów zostało zatankowane?
4. Zgłoś swój udział w konkursie wypełniając formularz na stronie: konkurs.kdk.pl lub wysyłając sms na numer **662 262 288** (koszt zgodny z cennikiem wykupionej taryfy) w formacie: miesiackonkursu.kwota. Przykładowo: pazdziernik.155,21

Pełny regulamin konkursu znajduje się na www.konkurs.kdk.pl

Pamiętaj: Kwota transakcji nie ma znaczenia. Jeden paragon lub faktura upoważnia do udzielenia jednej odpowiedzi. W przypadku kilku poprawnych odpowiedzi wygrywa ta zgłoszona najwcześniej. Jeżeli nie zostanie udzielona poprawna odpowiedź, wygrywa jej najbliższa. Zgłoszenia można przysyłać do 04.11.2024 roku, włącznie. Wyłonienie zwycięzcy odbędzie się następnego dnia roboczego. Skontaktujemy się z nim wskazaną w zgłoszeniu drogą.

Geneza nazw marek samochodów

Mało kto zastanawia się nad tym, od czego pochodzi nazwa marki użytkowanego auta. Tymczasem jest to interesujące zagadnienie i z czystej ciekawości warto się z nim zapoznać. Pomocny będzie w tym poniższy artykuł, w którym zwięźle opisano genezę nazw wybranych marek samochodów, także tych już nieistniejących oraz specjalizujących się w pojazdach użytkowych.

“ ... OPEL,
FORD,
HONDA, VOLVO,
LINCOLN, SEAT,
NISSAN, SAAB, I

nodów

PORSCHE,
PEUGEOT,
TOYOTA,
BMW,
DACIA ...



Zdjęcia źródłowe: Marcel Strauss / unsplash, startline / Freepik, kolaż: studio.kdk.pl

Nie jest chyba żadną tajemnicą, że najprościej nazwać firmę własnym nazwiskiem i tak też postąpiła większość założycieli przedsiębiorstw, które stworzono w celu produkcji samochodów lub które dopiero z czasem weszły w tę branżę i dzisiaj są z nią jednoznacznie kojarzone. Jako że z nazwą firmy tożsama jest z reguły marka wytwarzanych przez nią dóbr, bardzo wiele marek aut ma nazwy pochodzące właśnie od nazwiska założyciela firmy, która daną markę posiada. Przykładami są Opel, Porsche, Citroën, Peugeot, Renault, Delage, Abarth, De Tomaso, Lancia, Bizzarrini, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani, Koenigsegg, Austin, Bentley, Morgan, Buick, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Ford, Honda, Suzuki, Tata i Mahindra, a wśród marek już nieistniejących Borgward, Glas, Horch, Maybach, Delahaye, Panhard, Innocenti, Monteverdi, Morris, Hillman, Humber, Jensen, Cord, Duesenberg, Kaiser i Studebaker.

Nazwa marki Cadillac pochodzi od Antoine'a de la Mothe Cadillaca - francuskiego odkrywcy i wojskowego w jednej osobie, który założył Detroit.

Gdy firmę zakładali wspólnicy, to często jej nazwa była dwuczłonowa i składała się z nazwisk obu założycieli, co przekładało się oczywiście na nazwę marki. Przykładami są Rolls-Royce oraz wskrzeszona niedawno Isotta Fraschini. Z kolei nieistniejącą już firmę De Dion-Bouton założyli trzej wspólnicy, ale jej nazwę utworzono z nazwisk dwóch spośród nich. W przypadku nazwy firmy Aston Martin jej pierwsza część wzięła się od wzgórze Aston Hill, gdzie odbywały się samochodowe wyścigi, w których brał udział jeden z założycieli - Lionel Martin. I to właśnie od jego nazwiska pochodzi druga część nazwy przedsiębiorstwa, a jednocześnie marki. Nieco inaczej było w przypadku marki Mercedes-Benz. Pierwsza część jej nazwy to hiszpańskie imię żeńskie, które nosiła córka Emila Jellinka - austriackiego przedsiębiorcy będącego przedstawicielem firmy Daimler na Łazurowym Wybrzeżu. Z kolei druga pochodzi od firmy Benz, która połączyła się z firmą Daimler, tworząc w rezultacie przedsiębiorstwo Daimler-Benz produkujące samochody pod marką Mercedes-Benz. W tym przypadku nazwa marki nie pokrywała się więc z nazwą firmy (dopiero w 2022 roku przedsiębiorstwo otrzymało nazwę Mercedes-Benz Group, w międzyczasie nosząc nazwy DaimlerChrysler i Daimler). Złożoną genezę ma nazwa firmy Audi. Jej założycielem był August Horch, który wcześniej powołał do życia firmę Horch. Niestety, w wyniku problemów finansowych i konfliktu z zarządem musiał z niej odejść. Założył więc kolejną firmę, także pod swoim nazwiskiem, jednak sąd nakazał zmienić jej nazwę, ponieważ przedsiębiorstwo Horch już przecież istniało. Pomysł na nową nazwę podsunął Horchowi syn jednego z partnerów biznesowych, który zaproponował, aby jego nazwisko przetłumaczyć na łacinę. Po niemiecku „horch” znaczy „słuchaj”, a „słuchaj” po łacinie to właśnie „audi” i ostatecznie taką właśnie nazwę otrzymała firma oraz marka, które istnieją do dziś.

Od nazwiska założyciela pochodzi również nazwa firmy Toyota, którą powołał do życia Kiichiro Toyoda. >>>>

Dacia

Ford

Lincoln

BMW

Jeep

Porsche

Volvo

Honda

>>>>

Zamiana litery „d” na „t” podyktowana została tym, że napisanie „Toyota” w języku japońskim wymagało ośmiu pociągnięć pędzlem, a osiem to w Japonii szczęśliwa liczba. Poza tym słowo „toyoda” dosłownie oznacza „urodzajne pola ryżowe”, co mogło powodować błędne kojarzenie firmy i marki z branżą rolniczą, a nie motoryzacyjną. Dlatego zdecydowano się wprowadzić tą drobną, ale jakże istotną zmianę w nazwie. Nazwisko założyciela stanowiło też podstawę w przypadku nazwy nieistniejącej już firmy Oldsmobile, którą stworzył Ransom Eli Olds. Produkowane przez nią auta oficjalnie nazywano „Olds automobiles”, ale potocznie owo określenie skracano do „Oldsmobiles”, co w liczbie pojedynczej daje „Oldsmobile” i tak właśnie nazwano markę. Z kolei Škoda wzięła swoją nazwę od nazwiska Emila Škody, który po wykupieniu fabryki będącej jego dotychczasowym miejscem pracy założył firmę Škoda. Wyrosła ona na jeden z największych koncernów zbrojeniowych i inżynierskich w ówczesnej Europie, a po przejęciu przedsiębiorstwa Laurin & Klement weszła w świat samochodów, które wkrótce zaczęła wytwarzać pod marką Škoda. Nazwa firmy McLaren pochodzi od nazwiska Bruce’a McLarena - kierowcy wyścigowego i założyciela zespołu wyścigowego McLaren. Z kolei nieistniejąca już firma Hudson wzięła nazwę od nazwiska Josepha L. Hudsona, przedsiębiorcy z Detroit i założyciela domu towarowego Hudson's, który zapewnił jej finansowanie na początkowym etapie rozwoju.

Zdarzało się też i tak, że nazwa marki stanowiła hold dla postaci historycznej. Przykładami są Lincoln (nazwany na cześć szesnastego prezydenta Stanów Zjednoczonych - Abrahama Lincolna), Cadillac (jego nazwa pochodzi od Antoine'a de la Mothe Cadillaca - francuskiego odkrywcy i

wojskowego w jednej osobie, który założył Detroit) i Tesla (inspirację stanowił tutaj Nikola Tesla - inżynier i wynalazca serbskiego pochodzenia, konstruktor wielu urządzeń do wytwarzania i wykorzystania prądu przemiennego), a wśród marek już nieistniejących DeSoto (jej nazwa pochodzi od Hernanda de Soto - hiszpańskiego odkrywcy, który poprowadził pierwszą europejską wyprawę w głąb terytorium współczesnych Stanów Zjednoczonych), LaSalle (jej nazwa wywodzi się od René-Roberta Caveliera, Sieur de La Salle - francuskiego odkrywcy, który eksplorował region Wielkich Jezior w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie oraz rzekę Missisipi) i Pontiac (tak nazywał się wódz Indian z plemienia Ottawów, przywódca powstania z XVIII wieku). Były też marki, które nazwano imionami bardzo ważnych dla założycieli osób. Przykładami są Edsel (marka stworzona przez firmę Ford i nazwana na cześć jedyne go syna Henry'ego Forda) i Dino (marka stworzona przez Ferrari i nazwana na cześć najstarszego syna Enzo Ferrari - Alfredo, zwanego Dino, który zmarł przedwcześnie na zanik mięśni).

Nazwy sporej części marek stanowią skróty. Najbardziej znanym przykładem jest BMW, którego nazwa stanowi skrót od „Bayerische Motoren Werke”. FIAT to z kolei skrót od „Fabbrica Italiana Automobili Torino”, SEAT - skrót od „Sociedad Espanola de Automóviles de Turismo”, Smart - skrót od „Swatch Mercedes Art”, Proton - skrót od „Perusahaan Otomobil Nasional”, MG - skrót od „Morris Garages” (dealer samochodów marki Morris w Oksfordzie, który dał początek firmie MG), a Nissan - skrót od nazwy firmy Nihon Sangyo (która po połączeniu z firmą Tobata

Auburn Toyota
Volkswagen Porsche Nissan
Mazda SEAT

Zdjęcia źródłowe: Masaaki Komori / unplash; kolaż: studio.kdk.pl

Casting dała początek firmie Nissan). Do nieistniejących już marek mających nazwy będące skrótami należą między innymi: DKW - skrót od „Dampf Kraft Wagen”, ale później rozwijano go także jako „Deutsche Kinder Wagen”, „Das Kleine Wunder” lub „Des Knaben Wunsch”, NSU - skrót od „Neckarsulmer Strickmaschinen Union”(czasami wiązano go również z miastem Neckarsulm, gdzie mieściła się siedziba firmy), SAAB - skrót od „Svenska Aeroplan Aktiebolaget”, SIMCA - skrót od „Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile”, MATRA - skrót od „Mécanique Aviation Traction”, ARO - skrót od „Auto Romania” oraz TVR - skrót od imienia założyciela firmy Trevora Wilkinsona. Z kolei w przypadku marki Alfa Romeo pierwsza część nazwy stanowi skrót od „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili”, a druga pochodzi od nazwiska przedsiębiorcy, który w pierwszej dekadzie XX wieku stał się właścicielem firmy A.L.F.A., której nazwę kilka lat później zmieniono na Alfa Romeo.

Nazwa marki Mazda
pochodzi od Ahury Mazdy
- zachodnioazjatyckiego boga
mądrości, inteligencji oraz
harmonii.

Są też marki, które zawdzięczają swoje nazwy miejscom na mapie świata. Wśród tych nadal istniejących przykładami są Vauxhall (jego nazwa pochodzi od dzielnicy w Londynie, w której firma została założona) i Dacia (jej

nazwa wywodzi się od Dacji - historycznej krainy na terenie obecnej Rumunii), a wśród już nieistniejących Auburn i Bristol (obie nazwy pochodzą od miast, w których firmy zostały założone). Nazwę francuskiej marki Alpine zaczerpnięto od oficjalnej nazwy Rajdu Alpejskiego, czyli Coupe des Alpes, w którym sukcesy odnosił założyciel firmy Alpine Jean Rédélé, natomiast nazwa marki DS stanowi hołd dla legendarnego Citroëna DS z lat 1955-1975, chociaż może być również rozwijana jako „Different Spirit” lub „Distinctive Series”. Nazwa marki Volvo pochodzi z języka łacińskiego i oznacza „toczyć się” (wcześniej była używana w stosunku do łożysk kulowych wytwarzanych przez firmę SKF, w której pracowali założyciele firmy Volvo), a nazwa marki Volkswagen stanowi połączenie słów „volk”, czyli „lud”, oraz „wagen”, czyli „samochód”, co w rezultacie oznacza „samochód dla ludu”. Z kolei nazwa marki Jaguar pochodzi od dzikiego kota będącego trzecim co do wielkości przedstawicielem rodziny kotowatych (po tygrysie i lwie).

W przypadku nazwy marki Jeep istnieje kilka teorii wyjaśniających jej pochodzenie, jednak każda z nich wiąże się z militarnym Willysem, od którego wszystko się zaczęło. Mianowicie, ten stworzony na potrzeby armii samochód zaliczał się do tak zwanych pojazdów ogólnego przeznaczenia, czyli w języku angielskim „General Purpose Vehicle”. „General Purpose” to w skrócie „GP” wymawiane po angielsku jako „dzi-pi” i według jednej z teorii właśnie stąd wzięła się nazwa Jeep. Kolejna teoria mówi, że nazwę „jeep” amerykańscy żołnierze nadawali każdemu nowemu pojazdowi, który został przekazany armii do testów. Natomiast jeszcze inna teoria mówi, że nazwa Jeep została zaczerpnięta z bardzo popularnego wówczas >>>>

>>>>

komiksu (i filmu animowanego), którego główny bohater to marynarz Popeye zyskujący nadludzką siłę po zjedzeniu szpinaku. Jego pupilem było niemające odpowiednika w realnym świecie stworzenie o imieniu Eugene the Jeep. Owa postać wyróżnia się wysokim poziomem inteligencji, wyjątkową sprawnością fizyczną, niespotykanymi umiejętnościami i chęcią do pomocy. To właśnie od niej nazwę miał wziąć wojskowy Willys, który dał początek marce Jeep.

Ciekawą genezę ma nazwa nieistniejącej już marki Plymouth, którą zaczerpnięto od sznurka do snopowiązałek produkowanego przez firmę Plymouth Cordage Company, kojarzącego się z trwałością i dobrze znanego przez amerykańskich farmerów, stanowiących dla samochodów Plymouth jedną z grup docelowych. Kontynuując temat nieistniejących już amerykańskich

marek, to nazwa marki Mercury pochodziła od imienia rzymskiego boga handlu, zysku i kupiectwa, nazwa marki Eagle - od samochodu AMC Eagle, który uważany jest za pierwszego masowo produkowanego crossovera, a nazwa marki Saturn - od nazwy amerykańskiej rakiety kosmicznej Saturn V, która pomogła USA wyprzedzić ZSRR w wyścigu na Księżyc. Z kolei nazwa także już nieistniejącej marki Scion, powołanej do życia przez Toyotę w celu podbicia serc młodych Amerykanów, oznaczała potomka rodziny lub dziedzica i odnosiła się zarówno do

oferowanych samochodów, jak i ich właścicieli. Inną marką Toyoty stworzoną z myślą o rynku amerykańskim jest nadal dobrze prosperujący i rozwijający się Lexus. Początkowo niektóre źródła sugerowały, że nazwa tej marki stanowi skrót od wyrażenia „luxury exports to the U.S.”, jednak dział reklamy Lexusa to zdementował twierdząc, że nazwa marki nie ma żadnego konkretnego znaczenia i odnosi się po prostu do jej luksusowego i technologicznego wizerunku. Acura, czyli luksusowa marka Hondy, ma nazwę wywodzącą się od łacińskiego słowa „acu” oznaczającego „mechanicznie precyzyjny” lub „wykonany z precyzją”. Z kolei nazwa należącej do Nissana prestiżowej marki Infiniti pochodzi od angielskiego słowa „infinity”, czyli „nieskończoność”.

Idąc dalej, nazwa marki Mitsubishi powstała w wyniku połączenia japońskich słów „mitsu”, czyli „trzy”, oraz „hishi” (wymawianego jako „bishii”), które oznacza kotewkę orzech wodny - szeroko rozpowszechnioną w Azji roślinę mającą liście przypominające kształtem romb. Nazwa marki Isuzu pochodzi od rzeki Isuzu, która ma zarówno źródło, jak i ujście w mieście Ise w prefekturze Mie w Japonii i przepływa przez Wielką Świątynię Ise. Nazwa marki Mazda wywodzi się od Ahury Mazdy - zachodnioazjatyckiego boga mądrości, inteligencji oraz harmonii, natomiast nazwa marki Subaru oznacza „Plejady” i pochodzi od gromady gwiazd w gwiazdozbiorze Byka. Nazwa marki SsangYong oznacza „dwa smoki” lub „bliźniacze smoki”. Nazwa marki

Hyundai powstała w wyniku połączenia koreańskich słów „hyun”, czyli „nowoczesny”, oraz „dai”, czyli „era”, zatem można ją przetłumaczyć jako „era nowoczesności”. Z kolei nazwa marki Kia powstała w wyniku połączenia słowa ki, czyli „powstać” lub „wywodzić się”, z pierwszą literą słowa „Asia”, czyli „Azja”, stąd tłumaczy się ją jako „pochodzący z Azji”. Natomiast nazwa nieistniejącej już, a dobrze znanej w Polsce marki Deawoo stanowi połączenie słowa „dae” oznaczającego „wielki”, „wspaniały” z imieniem założyciela i prezesa przedsiębiorstwa, którym był Kim Woo-Choong.

Nazwy marek kojarzonych najczęściej z ciężarówkami i samochodami dostawczymi także mają różną genezę. Spośród tych nadal istniejących ze skrótami mamy do czynienia w przypadku marek: DAF - skrót od „Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek”, MAN - skrót od „Maschinenfabrik

Augsburg-Nürnberg” oraz Iveco - skrót od „Industrial Vehicles Corporation”. Natomiast spośród marek już nieistniejących nazwy o takim pochodzeniu miały: Hanomag - skrót od „Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals Georg Egestorff”, LIAZ - skrót od „Liberecké Automobilové Závody”, IFA - skrót od „Industrieverband Fahrzeugbau” oraz Saviem - skrót od „Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques”. Z kolei nazwa amerykańskiej firmy Kenworth






powstała w wyniku połączenia nazwisk założycieli: Harry'ego Kenta i Egdara T. Worthingtona. Nazwa firmy Mack pochodzi od nazwiska braci, którzy ją założyli, natomiast nazwa marki Scania - od historycznej krainy w Szwecji. Nazwiskiem założyciela ochrzczono również nieistniejące już marki White, Büssing, Krupp, Saurer i Berliet. Nazwy węgierskich, nieistniejących marek Raba i Csepel zaczerpnięto z geografii: pierwsza z wymienionych pochodzi od rzeki przepływającej przez północno-zachodnie Węgry, a druga - od największej węgierskiej wyspy rzecznej, położonej na Dunaju. Z kolei nazwa nieistniejącej już hiszpańskiej marki Pegaso pochodzi od uskrzydłonego konia z mitologii greckiej, który symbolizował siłę i lekkość.

A jak to wygląda w przypadku marek, które zasłynieły z produkcji autobusów? Przykładowo, Setra to skrót od „selbsttragend”, czyli „samonośny” (nazwa odnosi się do innowacyjnej, samonośnej konstrukcji nadwozia, którą firma jako pierwsza zastosowała w seryjnie produkowanym autobusie), a Neoplan - skrót od „Neuzeitliche Omnibus-Planung”. Nazwa marki Solaris pochodzi od imienia Solange Olszewskiej - żony założyciela firmy. Nazwy nieistniejących już firm Van Hool i Chausson pochodzą od nazwisk ich założycieli, natomiast firma Ikarus zaczerpnęła nazwę od bohatera z greckiej mitologii. ■

NAPIS ZWRÓCIŁ TWOJĄ UWAGĘ?

Zastanów się ile osób
jeszcze go zauważyło.

Biuro reklamy: tel. 12 632 09 32, www.reklama.kdk.pl

	Dane adresowe	Asortyment paliw	Usługi		
	Kraków, ul. Opolska 9, tel. 12 334 30 27 Libertów, ul. G. Libertowska 2, tel. 12 334 30 29	Pb 95, Pb 98, ON, LPG Pb 95, Pb 98, ON, LPG, AD	S, M, O, K, FF S, K, O, FF		
		Kraków, ul. Kocmyrzowska 43, tel. 12 645 00 00	Pb 95, UL-98, ON, UL-ON, LPG	S, O, K, G, FF, R	
	Kraków, ul. Armii Krajowej 10, tel. 12 626 21 05 Kraków, ul. Białoruska 11a Kraków, os. Dywizjonu 303 21a, tel. 12 641 63 01 Kraków, Al. Jana Pawła II 200, tel. 12 642 04 81 Kraków, ul. Lublańska 16a, tel. 12 417 29 36 Kraków, ul. Mogiła 81, tel. 12 413 89 71 Kraków, ul. Powstańców Wlkp. 17, tel. 12 257 13 49 Kraków, ul. Siewna 28, tel. 12 420 01 65 Kraków, ul. Wielicka 183, tel. 12 659 02 01	ML95, ML95+, MLD, MLD+, SLPG ML95, ML+, MLD, SLPG ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG ML95, ML95+, MLD, MLD+, SLPG ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG ML95, ML+, MLD, SLPG ML95, ML+, MLD, MLD+, SLPG	S, M, O, K, W, FF S, kawa S, M, O, K, G, W, FF S, M, O, K, G, W, FF S, M, O, K, W, FF S, M, O, K, G, W, FF S, M, O, K, W, FF S, kawa S, M, O, K, G, W, FF		
		Bogoria, ul. Rynek 5, tel. 15 867 41 05 Iwaniska, Planta 39, tel. 15 860 16 84 Kraków, ul. Głowackiego 56, tel. 515 875 924 Kraków, ul. Kapelanka 30, tel. 794 560 600 Kraków, ul. Mysłowska 51, tel. 12 292 50 42 Kraków, ul. Prądnicza 32, tel. 796 920 400 Kraków, ul. Ujastek 11, tel. 12 681 82 69 Straszęcin 295F, tel. 14 676 88 78 Wieliczka, ul. Narutowicza 5, tel. 515 875 925 Zakrzów 321, Podłęże, tel. 12 278 54 84	Pb 95, ON Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON, LPG Pb 95, ON, LPG	S, G S, G G S, MR, O, K S, MR, O, K, G, FF MR, O S, G S, G S, G S, G	
			Kraków, ul. Bratisławska 1, tel. 12 631 89 20 Kraków, Al. Jana Pawła II 186, tel. 571 303 132 Kraków, ul. J. Conrada 36, tel. 12 290 14 21 Kraków, ul. J. Conrada 33, tel. 12 626 70 11 Kraków, ul. Marii Konopnickiej 78, tel. 12 656 10 39 Kraków, Al. Pokoju 65, tel. 12 686 40 30 Kraków, ul. Stojalowskiego 1, tel. 12 650 43 60 Kraków, ul. Wielicka 77, tel. 12 265 23 51 Kraków, ul. Witosa 20, tel. 12 265 30 00 Kraków, ul. Zakopiańska 48, tel. 12 259 05 61 Węgrzce, ul. Warszawska 28b, tel. 571 303 758	FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG FS 95, FSD, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG FS 95, FSD, VPN, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG FS 95, FSD, VPN, VPND, LPG FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND FS 95, FSD, VPN, VPNR, VPND, LPG FS 95, FSD, VPN, VPND, LPG, AD	S, M, O, K, G, R, FF S, K, G, FF S, K, G, FF S, M, O, K, G, FF S, K, MR, FF S, M, O, K, G, FF S, M, O, K, G, FF S, M, O, K, G, FF S, M, O, K, FF S, M, O, K, G, FF S, M, O, K, G, FF 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 EVO; DN-ON: olej napędowy EVO; 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 bezołowiowa 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		



PiM Auto Serwis

Partnerski serwis BMW i MINI

Mechanika Pojazdowa • Elektromechanika

ul. Na Załęczu 3c, Kraków
tel. 504 493 338, 575 793 338
kontakt@pimautoserwis.pl



www.pimautoserwis.pl

Żałuję że nie mieszkam w Bieszczadach albo w Niem

Już od jakiegoś czasu Subaru nie należy do marek, które odnotowują duże zainteresowanie swoimi modelami, szczególnie w Europie. Nie inaczej jest w Polsce. A szkoda, bo projektując Crosstreka pod wieloma względami wykonało doskonałą pracę. Niestety, ale mało osób będzie mogło się o tym przekonać.

Robert Lorenc



nczech

Wnętrze możliwości

Zanim zasiądziemy za kierownicą, konieczne jest otwarcie drzwi, które zostały wyposażone (przednie) w dobrze działający system bezkluczkowy oraz nie zakrywają progów. O ile nie stanowi to żadnego dyskomfortu przy wsiadaniu, to kiedy karoseria Crosstreka nie wygląda jakby przed chwilą wyjechała z myjni, trzeba uważać aby nie pobrudzić sobie ubrania, gdyż zabrudzenia nie mają problemu, aby przedostać się na próg, i to nie tylko ten widoczny z zewnątrz po zamknięciu drzwi. Fotele zostały obite miłą w dotyku czarną skórą. To doskonale rozwiązanie pozwalające na łatwiejsze utrzymanie czystości wnętrza, jednak staje się przekleństwem w gorące i słoneczne dni. Szczególnie, jak model nie posiada wentylacji foteli, a szyby nie zatrzymują zbyt dużo promieni słonecznych, tak jak w Crosstrecu. Nawet wydajna klimatyzacja tylko częściowo „ratuje sytuację”. Sprawnie idzie jej zbijanie temperatury w kabinie, jednak cały czas na plecach czujemy jak tapicerka oddaje ciepło.

Subaru udało się stworzyć w kabinie Crosstreka bardzo przyjazne środowisko, i to nie tylko dla kierowcy. Wszystko jest na swoim miejscu, producent nie zapomniał o fizycznych przyciskach do regulacji temperatury oraz pokrętle głośności mediów, a wyglądający na zdecydowanie większy niż jest w rzeczywistości dotykowy ekran (teoretycznie ma 11,6 cala) budzi się do życia bez praktycznie jakiegokolwiek opóźnienia oraz reaguje na dotyk, jak najlepszy smartfon. Doskonale. Pozwala on również na oglądanie filmów. Oczywiście na postoju, jednak mi udało się uruchomić tylko te zapisane jako pliki mp4. Menu jest czytelne, ikony duże, dźwięki wydobywające się z głośników zadowolające, parowanie ze smartfonom błyskawiczne, rozmowy telefoniczne stoją na wysokim poziomie, a bezprzewodowy Android Auto działa stabilnie i sprawnie. Czego chcieć więcej. No może schowka na okulary, bo zabrakło dla niego miejsca w kabinie. Nie miałbym również nic przeciwko jakby Subaru zmieniło przyciski podgrzewania foteli, bo obecne stosuje chyba od momentu kiedy pierwszy raz umieścili tą funkcjonalność i trochę „trącą myszką”. Crosstrek posiada również elektrycznie składane lusterka, jednak ich działanie rozwiązano w specyficzny sposób. Samoczynnie nie złożą się oraz nie rozłożą, służy do tego specjalny przycisk wewnątrz kabiny.

Poruszanie się Crosstreciem po drogach lokalnych jest relaksujące. Dynamika jest zadowolająca, wspomaganie układu kierowniczego odpowiednie, pewność prowadzenia doskonała, zawieszenie zestrojone neutralnie, a skrzynia biegów fantastycznie współpracuje z napędem.

Pozytywnie zaskoczył mnie komfort oferowany przez przednie fotele. Nie tylko ich twardość została dobrana optymalnie, ale również gabaryty siedzisk oraz trzymania bocznego. W tych fotelach nawet długa podróż, to

>>>>



>>>>

przyjemność. Nie inaczej jest na tylnej kanapie. Jej pasażerowie nie zostali potraktowani jak niechciany element. Mają dobre wyprofilowaną kanapę, podłokietnik z miejscami na kubki oraz tyle miejsca, że mogą eksperymentować z różnymi pozycjami.

Crosstrek stworzony jest do poruszania się w cztery osoby, jednak dobrze by było aby nie był to wyjazd na dużą liczbę dni, gdyż bagażnik bardziej został pomyślany na dwie, niż cztery walizki podróżne. Oczywiście zawsze można spać w worki lub wysłać ubrania kurierem. Tylko czy po to ma się samochód, i to jeszcze o bryle przypominającej kombi, czy też hatchbacka? Nie chcę w żaden sposób pouczać projektantów Crosstreka, ale wystarczyło zrobić przesuwaną tylną kanapę i tego akapitu w znacznej większości by nie było. Ten prosty mechanizm spowodowałby iż zawsze mielibyśmy wybór: większy bagażnik i trochę mniej miejsca na nogi z tyłu, czy na odwrót.

Dla miłośników głośnej muzyki

Subaru Crosstrek możemy poruszać się jednym z dwóch trybów: „I” lub „S”. „I” jest domyślny i na tyle dobrze się spisuje, że nawet przez chwilę nie czułem konieczności

pokonywania kilometrów w „S”. I to bez względu czy było to miasto, drogi lokalne, czy też autostrada. Oczywiście sprawdziłem działanie „S”, jednak zmiany były na tyle nieznaczne, że postanowiłem sobie „nie zawracać nim głowy” i szybko powróciłem do „I”. Napęd został tak skonfigurowany, że kiedy może przełącza się na tryb EV (wykorzystujący zgromadzony prąd) starając się maksymalnie oszczędzać paliwo. Dzięki temu, na drogach lokalnych, nie jest rzadkością pojawienie się chwilowego zużycia paliwa wynoszącego 0,1 l/100 km. Co istotne, naciśnięcie pedału gazu niemal natychmiast powoduje przyspieszenie. Tak samo w mieście. Zatrzymujemy się i już Crosstrek przełącza się na EV. Niestety ze względu na małą baterię w modelu, po niedługim czasie ponownie włączany jest silnik spalinowy, co sygnalizowane jest wyraźnym szarpnięciem, jakby Subaru chciało od razu ruszyć. Skrzynia biegów sprawnie radzi sobie z doborem przełożeń, jednak – szczególnie przy gwałtownym przyspieszeniu – pozwala na wkręcanie się silnika na bardzo duże obroty, aż ma się ochotę ręcznie zmienić bieg, bo to nic nie daje. Ma się wrażenie, na długo przed zmianą biegu, iż dalsze wkręcanie się silnika na obroty nie przynosi żadnych korzyści w postaci przyrostu przyspieszenia, przeciwnie



odczucie jest jakbyśmy przestali nabierać prędkości.

Stałem się fanem sposobu pracy systemów wspomagających i strofujących kierowcę w prowadzeniu. Robią one wszystko, aby w razie konieczności wesprzeć kierowcę, a nie z mniejszą lub większą częstotliwością odrywają go od prowadzenia.

Crosstrek nie boi się nieutwardzonych dróg i luźna nawierzchnia jest dla niego tak samo naturalnym środowiskiem, jak asfalt. Poruszanie się nim po drogach lokalnych jest relaksujące. Dynamika jest zadowalająca, wspomaganie układu kierowniczego odpowiednie, pewność prowadzenia doskonała (bez względu na prędkość), zawieszenie zestrojone neutralnie (stanowi idealny kompromis pomiędzy sportową twardością, a kanapową miękkością), a skrzynia biegów fantastycznie

współpracuje z napędem. Również jego zapotrzebowanie na paliwo jest zaskakująco niskie. Nie inaczej jest w mieście. Aczkolwiek tutaj daje o sobie znać duży promień skrętu - jak na model tych gabarytów - oraz niepełne wykorzystanie centralnego ekranu do wyświetlania obrazu z tylnej kamery (zajmuje on około połowy jego powierzchni). Tym samym, pomimo dobrej rozdzielczości ekranu, korzystanie z obrazu wyświetlanego na nim nie jest najprzyjemniejszą rzeczą na świecie. Mimo tego, w dużej mierze dzięki dobrze skalibrowanym czujnikom parkowania, umieszczenie Crosstreka w upatrzonym miejscu nie powoduje nadmiernego podniesienia ciśnienia. Za to, zdecydowanie komfort poruszania się po mieście, szczególnie w korkach oraz przy parkowaniu, podnosi całkiem różne podtaczanie.

Każdy kto na co dzień ma zamiar poruszać się Crosstrekiem po autostradach i drogach szybkiego ruchu, dobrze aby był miłośnikiem klubów nocnych oraz głośnych dźwięków, zwanych przez niektóre - negatywnie nastawione do tego typu przybytków - osoby „hałasem”. A powód ku temu jest prozaiczny. Przy prędkości autostradowej w kabinie jest tak głośno, że ma się wrażenie iż nasza głowa znajduje się blisko pracującego na dużych

>>>>

>>>>

obrotach wiatraka lub otwarta jest któraś z szyb. Chciałbym przesadzać, ale nawet uchylenie szyberdachu (swoją drogą doskonale iż znalazł się na pokładzie) nie zwiększa poziomu głośności w kabinie. Niejako na pocieszenie, wraz ze wzrostem prędkości donośność dźwięku nie zmienia się i jest cały czas taka sama. Obojętne czy jedziemy 130, 150, czy też 170 km/h posiada on takie samo natężenie. Subaru, proszę cię, zainwestuj parę euro w wyciszenie kabiny.

Crosstrek ma relatywnie mały bak, co w połączeniu z jego spalaniem pozwala na przejechanie - z prędkością autostradową - w okolicach 400 kilometrów. To nie najlepsza wiadomość dla mieszkańców południa jadących nad morze.

Zaskoczył i zdziwił mnie sposób w jaki przyspiesza Crosstrek. Od startu do około 90 km/h nabiera prędkości zgodnie z oczekiwaniem, jednak po jej przekroczeniu jakby dostawał zadyszki. Trwa ona do 130 – 140 km/h, a następnie jakby napęd dostawał „drugiego życia”

Subaru Crosstrek 2.0i-S e-Boxer Platinum – specyfikacja techniczna	
Silnik:	benzynowy w układzie bokser
Pojemność silnika:	1995 cm ³
Maksymalna moc silnika spalinowego:	136 KM
Maksymalny moment obrotowy silnika spalinowego:	182 Nm
Maksymalna moc silnika elektrycznego:	16,7 KM
Maksymalny moment obrotowy silnika elektrycznego:	66 Nm
Napęd:	stały na wszystkie koła
Skrzynia biegów:	automatyczna CVT
Prędkość maksymalna:	198 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h:	10,8 sek.
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym (WLTP):	7,7 l/100 km
Emisja CO ₂ :	174 g/km
Pojemność bagażnika:	315l
Długość:	4495 mm
Szerokość:	1800 mm
Wysokość:	1600 mm



i odzywał, generując większe przyspieszenie niż wcześniej. Przy okazji nie robi mu różnicy, czy przyspieszamy z wcześniejszej prędkości przelotowej, czy też rozpędzamy się od zera. Nie jest to komfortowe rozwiązanie gdyż ma wpływ na szybkość wyprzedzania innego pojazdu (drogi lokalne) oraz dołączenia do prędkości pozostałych pojazdów (autostrady).

Stałem się fanem sposobu pracy systemów wspomagających i strofujących kierowcę w prowadzeniu. Zostały one skonfigurowane jakby pode mnie i ani przez moment nie miałem ochoty wyłączenia lub ograniczenia ich działania. Każdy z nich działa tak, jakbym – posiadając taką możliwość – sam wyregulował jego czułość oraz zakres pracy. Dotyczy to wszystkich, bez wyjątku. Nawet tego, który wyjeżdżając tyłem z parkingu dba o to abyśmy nie zajechali drogi znajdującemu się na niej pojazdowi. Brawo. Umieszczone systemy robią wszystko, aby w razie konieczności wesprzeć kierowcę, a nie z mniejszą lub większą częstotliwością odrywają go od prowadzenia. Na



Zeskanuj kod
i zobacz
galerię testu



tyłe spodobał mi się sposób ich działania, że kiedy przy prędkości autostradowej w trudnych warunkach pogodowych (padający deszcz przy którym należy pamiętać aby ręcznie włączyć światła mijania, gdyż funkcja „auto” tego nie robi) pojawił się komunikat iż zostały deaktywowane (po chwili aktywowały się samoczynnie), poczułem chwilową pustkę.

Crosstrek ma relatywnie mały bak, co w połączeniu z jego spalaniem (w mieście ponad 11 l/100 km, na drogach lokalnych niecałe 6 l/100 km, a średnia z testu wyszła 9 l/100 km), pozwala na przejechanie - z prędkością autostradową - w okolicach 400 kilometrów. To nie najlepsza wiadomość dla mieszkańców południa jadących nad morze oraz tych z północy chcących odwiedzić góry, za to doskonała dla stacji benzynowych na autostradzie charakteryzujących się „turystycznymi” cenami paliw.

Subaru niezmiennie podaje ceny w euro. Crosstrek w testowanej – najwyższej – wersji wyposażenia został

wyceniony na 39 500 euro, co zgodnie z przelicznikiem obowiązującym we wrześniu oznacza wydatek 169 372,05 PLN.

Mieszkam w złym miejscu

Subaru Crosstrek jest doskonałym modelem dla osób żyjących w określonych miejscach. Szkoda że nie mieszkam w Bieszczadach, wtedy byłby niemal idealnym wyborem. Statecznie, pewnie i w ciszy, każdego dnia pokonywałbym zaplanowane kilometry, ciesząc się z przejechanego każdego z nich. Nie inaczej jakbym mieszkał w Niemczech, gdzie autostrady nie posiadają ograniczeń prędkości. Wówczas zainwestowałbym tylko w wyciszenie kabiny i z poczuciem pełnego bezpieczeństwa poruszał się autostradami z prędkością na którą miałbym ochotę. Niestety mieszkam w złym miejscu (duże miasto), gdzie znaczna część atutów Crosstreka znika, ale i tak wywarł on na mnie na tyle pozytywne wrażenie, że nawet eksploatacja go w tym środowisku, wydaje mi się ciekawa oraz warta rozważenia. ■

Pokaz siły



Przez ostatnie lata Kia przebyła niesamowitą drogę. Od marki której samochodami, w tym ich zakupem, interesowali się nieliczni, do stanu w którym praktycznie każdy spacer wzdłuż drogi powoduje spotkanie z ich modelem. Teraz nadszedł czas na pokaz siły i demonstrację faktycznie drzemających w niej możliwości.

Robert Lorenc

Bez względu gdzie zaparkuje się EV9, przyciąga on wzrok. Pomimo iż jest jednym z najdroższych modeli w gamie Kii (testowany egzemplarz został wyceniony na 388 400 PLN), nie jest to powodem zainteresowania. A przynajmniej nie głównym. To co

przyciąga wzrok, to linia nadwozia która wybija się ponad inne pojazdy oraz gabaryty zbliżone do aut dostawczych, a nie osobowych. Dodatkowo, i to bez szczegółowych oględzin, widać że inżynierowie spędzili dużo czasu dopieszczając szczegóły jego zewnętrznego wyglądu.



Wyszło im to znakomicie.

Pomimo iż przyspieszenie nie sprawia EV9 najmniejszego problemu, i to bez względu na prędkość początkową, to wszystkie zmysły komunikują nam że nie prowadzimy zwinnego jak kot modelu, a ponad dwu i pół tonowy pojazd. I to pomimo że Kia zadbała o sprawne i skuteczne hamulce. EV9 jest modelem, który w prowadzeniu wymaga skupienia oraz prawie ciągłej analizy dostępnej dla nas powierzchni względem jego gabarytów, szczególnie w mieście. Wystarczy próba ominięcia zapadniętej studzienki kanalizacyjnej, a już system utrzymania pojazdu w osi jezdni budzi się do życia

sygnalizując, że zbyt blisko zbliżyliśmy się do krawężni. Chociaż zwrotność EV9 na pustym parkingu wydaje się być ponadprzeciętna, to w konfrontacji z zaparkowanymi dookoła samochodami okazuje się, że trzeba się mocno nakręcić oraz kilkakrotnie zmieniać kierunek jazdy, aby precyzyjnie zająć upatrzone miejsce. Powodem są gabaryty – określane jako miejskie na półkuli północnej Ameryki, ale ponadgabarytowe w Europie. Dzięki nim całkowicie zmienia się perspektywa. Dotychczas uznawane za normalnej szerokości drogi, łagodne zakręty oraz powierzchnie parkingowe, okazują się wąskie, całkiem ostre i bardzo małe. Jeżeli istnieje osoba, >>>>



>>>> która na co dzień użytkuje EV9 w centrum miasta, wjeżdża nim w każdą ulicę którą sobie upatrzyła, a dodatkowo nie ma problemu ze znalezieniem miejsca do zaparkowania (w przestrzeni publicznej), ma mój dozgonny szacunek. Ja musiałem prawie za każdym razem iść na kompromis. Zdecydowanie mniej angażujące jest prowadzenie EV9 na drogach lokalnych. Zawieszenie jest dobrze zestrojone (na tyle miękkie że nierówności drogi bardzo często tylko widzimy, a równocześnie na tyle twarde iż kabina nie przechyla się na zakrętach wzbudzając niepokój podróżujących), wspomaganie układu kierowniczego dobrano niemal idealnie (utwardza się liniowo w miarę zwiększania prędkości), wyprzedzanie innych pojazdów bardzo często nie sprowadza się do słowa „czy” tylko „kiedy”, a jakiegokolwiek przewyższenia terenu są dla napędu w praktyce niezauważalne. To niemal wymarzone środowisko dla EV9, oczywiście jeżeli asfalt posiada odpowiednią szerokość. W tym względzie autostrady i drogi szybkiego ruchu powinny być „ziemią obiecaną”. I w zasadzie tak jest. EV9 nie jest podatny na boczne wiatry, bez względu na prędkość zachowuje się stabilnie oraz przewidywalnie, kabina jest dobrze wygłuszona i zapewnia prawie niczym niezmaconą ciszę, a z osiągnięciem prędkości autostradowej i utrzymaniem jej nie ma najmniejszego problemu. Niestety poruszanie się z

prędkościami autostradowymi przynosi ze sobą znaczny wzrost zużycia energii, a tym samym odczuwalny spadek przewidywanego zasięgu (w teście wynosił on około 20%). Pomimo iż EV9 posiada cztery tryby jazdy (Eco, Normal, Sport i My Drive) oraz trzy dedykowane (śnieg, błoto, piasek), to w żadnym momencie testu nie czułem potrzeby korzystania z nich, i praktycznie cały przeprowadziłem w trybie Normal.

Inżynierowie EV9 tak przyłożyli się do zapewnienia wszelkich luksusów w podróży, że poniekąd wycięli ze słownika słowo „niewygodnie”.

Wszystkie systemy wspomagające kierowcę zostały tak skonfigurowane iż praktycznie na każdym kilometrze pokonywanej drogi czuć ich baczny nadzór i gotowość do wkroczenia. Dopuszczają pewien rodzaj swobody w prowadzeniu, ale przy znacznym ograniczeniu zaufania do posiadanych przez kierowcę umiejętności. To nie są „puste”



słowa. System utrzymania EV9 w osi jezdni jest tak stanowczy w działaniu, że ma się wrażenie iż prowadzimy tramwaj jadący po szynach i żadne odstępstwo od przyjętego toru jazdy nie jest możliwe. Kiedy delikatnie popuszczając hamulec, staramy wydostać się z ciasnego miejsca parkingowego, wszechobecne czujniki zatrzymają nas (w odpowiednim momencie), abyśmy znowu nie zbliżyli się do przeszkody. Najlepiej spasowany z kierowcą jest system monitorujący martwe pole, którego sygnalizacja pojawia się w odpowiednim momencie. Na szczęście inżynierowie zadbali, aby systemy które – co do zasady – najczęściej lubią „krzyczeć” na kierowcę (skupienia oraz czytający znaki) robiły to bez panicznie-karcącej otoczki. Tym samym działają, sygnalizując nieprawidłowości (ich zdaniem) w prowadzeniu EV9 przez kierowcę, ale robią to w sposób który zauważalny jest tylko dla prowadzącego pojazd. Dobrze i to.

Wsiądziesz i przepadniesz

O ile z zewnątrz EV9 potrafi przyciągnąć wzrok, to jego wnętrze jest prawdziwym wydarzeniem. Bronią do niego dostępu drzwi (zakrywające progi z dobrze działającym dostępem bezkluczkowym), które – jak przystało na

gabaryty modelu – są nie tylko duże, ale również i ciężkie. Otwarcie ich powoduje, że naszym oczom ukazuje się bezkresna przestrzeń obiecująca luksus na poziomie klasy biznes i saloników vip, którą tylko potęguje dostępny w testowanym egzemplarzu pakiet Relax (zastępuje tylną kanapę dwoma niezależnymi fotelami). Zastosowane materiały są wysokiej jakości, a do ich spasowania nie można mieć najmniejszych zastrzeżeń. Aby maksymalnie ułatwić zajęcie miejsca za kierownicą nie tylko fotel się odsuwa, ale również podnosi kierownica. Ilość ustawień foteli jest zadziwiająca. Można nawet zwiększać oraz zmniejszać trzymanie boczne. Nie wspominając już o podnóżku w który wyposażony został każdy z foteli. Oczywiście wszystkie ustawienia korygujemy elektrycznie, aby za nado się nie nadwyrężyć. Zagłówki są tak miękkie, że bardziej przypominają malutką poduszkę zachęcającą do wtulenia się, niż jeden z elementów bezpieczeństwa. Fotel pasażera otrzymał zduplikowany panel sterowania. Jeden znajduje się w tradycyjnym miejscu (po prawej stronie fotela), a drugi umiejscowiony został na jego boku (od strony kierowcy) tak aby kierowca mógł go – bez konieczności wysiadania – ułożyć w najbardziej pożądanym przez siebie położeniu. Znalazło się w nim również miejsce na gniazdo usb. Inżynierowie EV9 tak przyłożyli się do zapewnienia wszelkich luksusów w >>>>

>>>> podróży, że poniekąd wycięli ze słownika słowo „niewygodnie”. W kabinie tego modelu nigdy nie zostało ono wypowiedziane i nie zostanie.

Przyspieszenie nie sprawia EV9 najmniejszego problemu, i to bez względu na prędkość początkową.

Osoby siedzące w drugim rzędzie również mogą plawić się w luksusach. Otrzymały one niezależne nawiewy, które zostały umiejscowione w podsufitce. Również tam znajduje się panel obsługujący temperaturę, który sterowany jest fizycznymi przyciskami. W konsoli centralnej producent wygospodarował dla nich nie tylko wysuwaną półeczkę, ale również całkiem okazały schowek pod nią. Całość uzupełniają rolety w szybach. Na tym tle trzeci rząd wygląda jakby nie tylko pochodził z innego modelu, ale również marki. Być może tylko małe dzieci mogą czerpać jakąkolwiek przyjemność w podróżowaniu tam. Dla reszty to będzie kara. Jest ciasno i niewygodnie. Słowo należy się również bagażnikowi, przy którego kłapie wystarczy stanąć na chwilę, aby samoczynnie się otwarła. Przy rozłożonych wszystkich fotelach jest on niewielki, i to na tyle, że planowanie dłuższego wyjazdu z większą liczbą toreb niż dwie, maksymalnie trzy (w zależności od ich rozmiarów), nie wchodzi w rachubę. Na szczęście złożenie (elektrycznie, a jakże) średnio przydatnej tylnej kanapy, rozwiązuje ten problem. Tym samym EV9 staje się salonką, w której w komfortowych warunkach podróżują nie tylko cztery osoby, ale również ich bagaże.

Obsługi EV9 trzeba się nauczyć. Na drzwiach umiejscowiono przyciski do włączenia podgrzewania i wentylacji foteli (trzystopniowe), a od strony kierowcy również dwustopniowe podgrzewanie kierownicy. Dźwigienka hamulca ręcznego znalazła swoje miejsce na panelu po lewej stronie. EV9 włączany jest za pośrednictwem przycisku umiejscowionego na pałąku wystającym z kolumny kierownicy. Służy on również do zmiany kierunków jazdy. Projektanci Kii nie bawili się w żadne półśrodki i zastosowali jeden



Kia EV9 AWD GT-Line – specyfikacja techniczna	
Silnik:	elektryczny
Moc:	384 KM
Maksymalny moment obrotowy:	700 Nm
Pojemność użytkowa baterii:	99,8 kWh
Napęd:	na wszystkie koła AWD
Średnie zużycie energii [WLTP]:	22,8 kWh/100 km
Maksymalny zasięg [WLTP]:	505 km
Prędkość maksymalna:	200 km/h
Przyspieszenie 0–100 km/h:	5,3 sek.
Długość:	5015 mm
Szerokość:	1980 mm
Wysokość:	1780 mm

dotykowy ekran (oby nigdy się nie zepsuł). Został on wirtualnie podzielony na trzy części: zegary, sterowanie nawiewami oraz całą resztę. Pod nią znalazła się listwa z przyciskami – starają się zachowywać jak fizyczne, ale mocno bym się zdziwił jeżeli takimi by się okazały. Ich umiejscowienie jest niefortunne. Korzystając z centralnego ekranu (tak go umownie nazwijmy), niejako odruchowo, opieramy o nie rękę powodując samoczynne wywołanie funkcji których nie chcieliśmy. Menu jest przejrzyste i wystarczy chwila, aby się z nim zaprzyjaźnić. Smartfon paruje się błyskawicznie, bezprzewodowy Android Auto działa stabilnie, temperaturę można zmieniać fizycznymi przyciskami, jakość dźwięku dobywającego się z głośników jest zadowalająca i można jej natężenie regulować fizyczną rolką. Całość uzupełnia cyfrowe wewnętrzne lustro wsteczne o dobrze dobranej jasności, która nie przeszkadza w prowadzeniu nocą.

Otoczony tymi – często ponadstandardowymi – rozwiązaniami z dużym niedowierzaniem odkryłem niespodzianki przygotowane przez producenta. Zabrakło



Zeskanuj kod
i zobacz
galerię testu



miejsca na schowek na okulary oraz w kabinie praktycznie nie ma miejsca aby bezpiecznie podróżowała z nami biznesowa aktówka w najbardziej popularnym rozmiarze, czyli A4. Jest ona za duża do bocznych kieszeni drzwi oraz nie mieści się w schowku przed pasażerem (pomimo iż jest on pojemny). Tym samym w zasadzie jedynym miejscem dla niej jest kieszeń w jednym z przednich foteli. Tylko że dostęp do niej, z pozycji kierowcy, wymaga niemal akrobatycznej giętkości. Rozwiązaniem jest złożenie oparcia fotela pasażera, ale nie znam nikogo komu to pasowałoby.

Nie zmieniaj się

Kia EV9 jest cudownie niepraktyczna, i to w zasadzie w każdym aspekcie. Ujęła mnie tym. Niby jest sześciuosobowa (w testowanej odmianie), ale w takiej konfiguracji dwie osoby będą niezadowolone z warunków w których przyszło im podróżować, a wszyscy z ograniczeń w wielkości bagażu, który mogą zabrać ze sobą. Ze względu na gabaryty wjazd EV9 w połowę uliczek w mieście jest

dyskusyjny, nie wspominając już o zaparkowaniu, również na krytych parkingach. Nie inaczej jest na większości dróg lokalnych, szczególnie tych usytuowanych w górach. Wydaje się iż jego naturalnym środowiskiem są autostrady oraz drogi szybkiego ruchu. Jednak na nich wykazuje on największe „spalanie”. Można zatem odnieść wrażenie, iż posiadanie jego jest kaprysem pozbawionym sensu. Nic bardziej mylnego. Jest dla niego miejsce, a nawet znalazłem takie, w którym wręcz powinien być brany pod uwagę w pierwszej kolejności. Oczami wyobraźni widzę flotę EV9 które wożą dystygnowanych gości. W tej roli sprawdzi się doskonale, oczywiście jeżeli jednorazowo nie będzie ich więcej niż trzech. Każdy z nich otrzyma swoją prywatną przestrzeń, a bagażnik – po złożeniu trzeciego rzędu – zmieści ich wszystkie tobołki. Doskonale że są jeszcze producenci, którzy produkują tego typu modele, i to nie w formie konceptów, a dostępnych w pełnoskalowej sprzedaży. Kio nie zmieniaj się. ■

Dziękuję firmie IM Patecki z Krakowa – Autoryzowanemu Dealerowi Kia - za użyczenie samochodu do testu.

Świąteczko w tunelu, czyli gor



Do tej pory tytułowa fraza mogła kojarzyć się z drogim i płonącym samochodem elektrycznym, gdzieś w centrum Warszawy. Nagłówki brukowców i stron internetowych krzyczałyby, że oto jeden, jedyny egzemplarz znajdujący się w Polsce płonie niczym Rzym w 64 roku n.e.. Tak zwane artykuły, gdyż nie można ich nazwać pełnoprawnymi i rzetelnymi publikacjami, zawsze były wzbogacane o zdjęcia na których poza kłębam ciemnego dymu nie sposób dostrzec czegokolwiek. Do tego opis, że do gaszenia użyto dziesiątków wozów strażackich, często również z ościennych województw oraz koniecznie relacja zatroskanej staruszki, która doskonale zna przebieg zdarzenia, a jeśli czegoś akurat nie widziała, wie że tak było.

Tekst: **Wojciech Dorosz**, zdjęcia: Hyundai Motor

Elektryki płoną, owszem dość często i zdecydowanie częściej niż samochody spalinowe, ale gdy na drugiej półkuli wybucha komuś smartfon Samsunga znajdujący się w kieszeni blisko klejnotów, przerzucacie stronę biorąc kolejny kęs kanapki z tuńczykiem i mając jednocześnie w głębi ducha nadzieję, że was to nie spotka. Samochody elektryczne stały się niestety faktem na naszych drogach, aczkolwiek rzadkie przebłyśki rozsądku Unii Europejskiej pozwalają przypuszczać, że za kilka lat będą raptem fanaberią. O ile będziemy jeszcze mogli cokolwiek mieć i czymkolwiek jeździć. Jednak na dzień dzisiejszy producenci

samochodów jeszcze nie zawieszają prac ani produkcji nad nimi. Codziennie premierę ma jakiś nowy model, którego zasięg jest o kilkanaście metrów większy i można go ładować prądem zmiennym, czy niezwykłym o takiej lub innej sile napięcia. I tak nikt tego nie sprawdzi, ani nie wie, o czym mówi broszura działu marketingu. Coś, co przemawia do klientów to osiągi. A te są piorunujące. Niestety tylko przez chwilę, gdyż cały układ dość szybko się przegrzewa i błyskawicznie traci zasięg. Nawet Porsche Taycan jest szybkie i dziarskie w zakręcie, ale nie na długo. Sęk w tym, że doświadczy tego jedynie garstka, gdyż jest okropnie drogie. Zresztą to sporych rozmiarów limuzyna ważąca z

ący elektryk

Zeskanuj kod
i zobacz
więcej zdjęć



kierowcą niemal dwie i pół tony. Dlatego też Hyundai, niczym Volkswagen pięćdziesiąt lat temu, wprowadził na rynek gorącego hatchbacka. Elektrycznego gorącego hatchbacka.

Wyciągając wtyczkę z linii produkcyjnej - skądinąd świetnych i20 N oraz i30 N – postawił wszystko na jedną kartę prezentując IONIQ'a 5 N. Nazwa równie pasjonująca, co wyżej wymienione. Ale zanim skreślicie ten model, sprawdźmy z czym to się je. W tego typu samochodach najważniejsze są odczucia i technikalnia, a Hyundai podszedł do nich bardzo poważnie. Podwozie oraz karoseria zostały usztywnione poprzez zwiększenie liczby punktów spawania i klejenia, poprawiono mocowania silników elektrycznych oraz akumulatorów, a także przeprojektowano zawieszenie. Układ przeniesienia napędu zyskał elektroniczny dyferencjał o ograniczonym poślizgu rozdzielający moment obrotowy na poszczególne koła. W trybie boostu ma dokładnie tyle samo mocy co najnowsze 911 Turbo S i niewiele mniej momentu obrotowego niż McLaren 765LT. Co jest do przewidzenia, osiągi są piorunujące. W przyspieszeniu do setki bije na głowę BMW M4 czy Alfię Romeo Giulia Quadrifoglio, robiąc

to w mniej niż 3,4 sekundy, co jest wynikiem na poziomie Nissana GT-R. I chociaż dzięki chłodnicy układu ładowania te wartości są powtarzalne oraz upajające, z czasem robią się nieco nudne. IONIQ do przyspieszenia podchodzi zadaniowo, ale bez specjalnych emocji, czyli jak niemal każdy elektryk. Niemal, gdyż przez tryb N e-shift, udaje samochód spalinowy. Moc jest dawkowana liniowo naśladowując rosnące obroty silnika, na czym cierpią nieco osiągi. Na ekranie widzimy obrotomierz wyskalowany do ośmiu tysięcy - jest nawet twarda odcinka i popsy - a z głośników sączy się dźwięk udający pracę jednostki benzynowej. Przy czym nie są to sztuczne wrażenia, co prawda melodia silnika przypomina grę komputerową, ale poza tym większość da się nabrać. Szczególnie, że z bezdusznej maszyny zaczyna sączyć się charakter, i to całkiem szerokim strumieniem. Nawet „zrzućcie” jednego z ośmiu wirtualnych przełożeń powoduje wyraźne szarpnięcie rodem z Lamborghini. Daje to przyjemne uczucie zaangażowania i pozwala naszemu mózgowi lepiej wyczuć punkty hamowania oraz przyspieszenia. Coś, co do tej pory było realne wyłącznie w Mégane RS czy Civicu Type R, czyli precyzyjna jazda w ciasnych zakrętach, za sprawą elektronicznego dyferencjału, wyraźnej preferencji tylnej osi w rozdziale

>>>>

>>>>

przekazywanej mocy i sztywnego ustawienia amortyzatorów, staje się możliwe także w IONIQ'u 5 N. Wbrew prawom fizyki samochod zyskuje na lekkości, to wyświechtane hasło używane przez licznych dziennikarzy, ale w tym przypadku Albert Einstein naprawdę musiałby opracować zasady teorii względności raz jeszcze. Hyundai serwuje emocje, pozostając nie tylko skuteczną bronią na prostej drodze, ale także ukazując duszę budzącą prawdziwe emocje i celnie odwołującą się do serca petrolheada. Ciasne łuki pokonuje pewnie, by na samym ich końcu, delikatnym ruchem tylnej osi, zacieśnić wiraż, aby wycelowany w kierunku prostej przód pozwolił na kolejne złamanie praw fizyki, tym razem ruchu przyspieszonego. Dodatkowo zawieszenie nie jest na tyle twarde, by nie pozwolić nadwoziu na ruch i przerzucenie mas, co pozytywnie wpływa na komfort i daje wrażenie „życia”. Układ kierowniczy chociaż jest ciężki i dobrze wyważony w kontekście mięsistości, ostatecznie nie przesyła zbyt wielu informacji do kierowcy. Z kolei wycucie pedału hamulca - podczas dynamicznej jazdy - mogłoby być wyraźniejsze, aczkolwiek wtedy w mieście stałoby się mało precyzyjne. Hamulce na szczęście są efektywne, a wielkość tarczy jest niemal taka sama jak w Bentleyu Continental GT. Prawdopodobnie dopiero agresywna torowa jazda ujawniłaby ograniczenia elektroniki, próbującej zapanować nad nadmiarowymi kilogramami. Aczkolwiek według inżynierów IONIQ powinien bez problemu znieść dwadzieścia minut katowania na torze. Następnie ładowanie - trwające tyleż samo - i znów na tor. W pełni naładowana bateria rzekomo pozwoli na dwa kółka po Zielonym Piekle z pełną mocą, co jest całkiem niezłym wyczynem. Na koniec wybierając poszczególne opcje możecie puścić z dymem dwudziestojednocalowe opony, ale z uwagi na ich cenę i masę samego samochodu przekraczającą solidnie dwie tony, mało kto zdecyduje się na drift. Z kolei N Pedal cechuje nazbyt agresywne rekuperacja.

Nadwozie wersji N względem zwykłego IONIQ'a można rozpoznać po kilku szczególnych detalach. Jednym z nich jest szlandarowy dla dywizji błękitny kolor lakieru występujący w dwóch wersjach, błyszczącym i matowym. Poza nimi mamy zdecydowanie bardziej agresywne zderzaki (z przodu i z tyłu), a także wydatniejsze nadkola i listwy boczne oraz większe felgi. Sama stylistyka jest udana, retro look wdrażany do kolejnych modeli Hyundai'a przypomina pomyślnie przeprowadzone kuchenne rewolucje i zjednuje sobie coraz większą rzeszę sympatyków.

Coś, co jest sporym rozczarowaniem to z pewnością kabina. Ogromne ekrany, które nadają desce rozdzielczej bezpieczny wygląd, to jedno. Taki sam układ znajdziecie w najnowszych BMW czy Fordach. Drugie to nieprzebrane i bezkresne połączenie czarnego plastiku. Gdyby nie dwa przyciski funkcyjne, logo N na kierownicy i kubelkowe fotele ze zbyt krótkim siedziskiem, nie sposób byłoby stwierdzić, że to flagowa wersja. Podobnie jest z jakością plastików, a

przez umieszczenie baterii, zarówno przestrzeń w kabinie jak i pozycja za kierownicą, nie są idealne. Dodatkowo menu jest zbyt skomplikowane, odnalezienie i wybór pożądanej opcji zajmuje wieki, a także przez cały czas coś pipczy. Całościowo, nie czujecie się ani jak w samochodzie luksusowym, ani rodzinnym, ani też sportowym.

W trybie boostu ma dokładnie tyle samo mocy co najnowsze 911 Turbo S i niewiele mniej momentu obrotowego niż McLaren 765LT.

Pierwsza elektryczna „enka” - i w zasadzie jedyna w gamie Hyundai'a - z pakietem Sun oraz matowym lakierem kosztuje mniej niż czterysta tysięcy złotych, co obecnie czyni ją najtańszymi sześćset pięćdziesięcioma końmi mechanicznymi na rynku. Jednocześnie zdaje się być najlepszym elektrykiem do dynamicznej jazdy, który zachowuje pierwiastek samochodu spalinowego, tak bardzo pożądany przez miłośników starej motoryzacji. Z uwagi na zasięg nie jest prawdopodobnie najlepszym elektrykiem, ale w tym przypadku to mało istotne. IONIQ 5 N zapewnia emocje i osiągi, które są dostępne dla każdego czyniąc z niego nie tylko jeden z najlepszych i najfajniejszych elektryków, ale także samochodów wliczając w to spalinowych braci. Jego pokłady bezpieczeństwa i przyczepności pozwolą wam przywdziać pelerynę superbohatera. Po relatywnie krótkiej jeździe nadal traktuję go w kategorii ciekawostki, a nie do końca prawdziwej alternatywy, ale nie zmienia to faktu, że gdyby był drugim samochodem w garażu, to z pewnością bym się nie pogniwał. Szczególnie, że w codziennej miejskiej

jeździe radzi sobie wystarczająco dobrze. Pytanie tylko czy cała ta inżynierska magia jest potrzebna? Być może ma przekonać ortodoksyjnych entuzjastów wdychania spalanej benzyny do zakupu pierwszego elektryka. Czy się uda? Hyundai po raz pierwszy stworzył emocjonującego elektryka i trafił

w mocną dziewiątkę, ale ostatecznie nie jestem przekonany. IONIQ 5 N wydaje się dość naturalny i bardzo stara się ukryć swoje pochodzenie, ale jest nad wyraz skomplikowany. Przypomina roślinę, która marzy by zostać burgerem. Sęk w tym, że mamy już burgery, które są pyszne. A w świecie motoryzacji Audi RS3, które jest zwyczajne, daje lepsze wycucie pod każdym względem. Sam IONIQ 5 N to wspaniały popis inżynierskiego kunsztu, ale nie jest ani samochodem sportowym, miejskim czy klasy GT. Po początkowym zachwycie, który trwa nadal, nie jestem pewny, czy nadaje się na przyjaciela, gdyż bardziej przypomina Społa od Boston Dynamics niż prawdziwego psa. ■

 **Carbelgium Kraków**

Zakres napraw pojazdów:
diagnostyka • przeglądy • elektromechanika • klimatyzacja
geometria 3D • zawieszenie • hamulce • sprzęgła • tłumiki
dynamiczna wymiana oleju w skrzyni biegów

godziny otwarcia: pon. - pt: 8.00 - 16.00 Auta zastępcze

Kraków, ul. Chełmońskiego 264, tel. 500 222 411

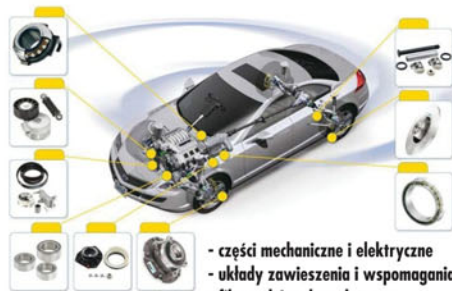
STACJE KONTROLI POJAZDÓW

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 Drożdżik	Kryspinów 497, Kryspinów tel. 12 256 10 34	pon.-pt.: 8-19, sobota 8-14	Okręgowa
KOS/007/P	Przedsiębiorstwo Komunalne "Komax" Sp. z o.o.	Kęty, ul. Mickiewicza 8 tel. 33 84 52 770 w. 68	pon.-pt.: 7-18, sobota 7-13	Podstawowa ABT
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 Wszolek Mechanika Pojazdowa	ul. Witkowska 54, Kraków	pon.-pt.: 8-20, sobota 8-16	Podstawowa ABT
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. Rzącka 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/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/132/P	W&B COMPLEX	ul. Centralna 62, Kraków tel. 12 307 23 82	pon.-pt.: 7-20 sobota 8-14	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
KR/149/P	HTQ s.c. Rafał Rachwański, Karol Rachwański	ul. Walerego Sławka 45, Kraków, tel. 12 265 74 30	pon.-pt.: 8-21, sobota 8-16	Podstawowa ABT
KWI/031/P	NOSAL	ul. Krakowska 2, Wieliczka tel. 12 281 01 74	pon.-pt.: 7-19 sobota 7-13	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.

CZĘŚCI DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH



- 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

AUTORADAR

Buspasy powinny zniknąć. Z to wpływy do miasta

Praktycznie każde miasto w Polsce narzeka, że nie „dopina mu się” budżet. Tymczasem likwidacja buspasów zwiększyłaby wpływy do miejskiego skarbcza. Co może wydać się dziwne, to nie kierowcy przyczyniliby się do tego, przynajmniej nie w pierwszej fazie.

Na początek, aby nikt nie poczuł się zagubiony, szybkie przypomnienie, co to jest buspas. To wydzielony pas jezdni po którym mogą poruszać się autobusy, trolejbusy oraz inne pojazdy wykonujące odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. Dodatkowo mogą z niego korzystać pojazdy, co do których zarządca drogi wydał stosowną decyzję oraz - do 1 stycznia 2026 roku - kierowcy pojazdów elektrycznych, a także napędzanych wodorem. Pomimo iż buspasy, szczególnie w dużych miastach, są niemal stałym widokiem, to ich tworzenie nie jest obowiązkowe. Czy dany pas ma pełnić powyższą funkcję, decydują władze miasta na terenie którego ulica jest zlokalizowana.

Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie) kosztuje 4 PLN. Za godzinny trzeba zapłacić 6 PLN, a 90-cio minutowy wyceniony został na 8 PLN. Logiczne jest, że każda osoba korzystająca z powyższych biletów, wykupuje je na taki czas jaki planuje spędzić w autobusie czy też tramwaju. W tym miejscu konieczna jest jedna uwaga: lepiej zaopatrzyć się w bilety przed rozpoczęciem podróży, gdyż automaty w pojazdach je sprzedające stanowią uzupełniający kanał dystrybucji i ich awaria nie upoważnia do bezpłatnego przejazdu, a opłata za jazdę bez biletu to 300 PLN lub 150 PLN (jeżeli zostanie zapłacona w terminie 7 dni od daty wystawienia wezwania do zapłaty). Tak stanowią przepisy.

Codziennosc

Co wydaje się być zrozumiałe, największym beneficjentem buspasów powinna być - i jest - komunikacja zbiorowa, szczególnie ta pozwalająca na przemieszczanie się w obrębie miasta. To dzięki poruszaniu się przez nią wydzielonymi pasami, czas podróży, względem prywatnego transportu, jest krótszy gdyż omija się w ten sposób korki.

Więcej pieniędzy, czyli połączenie

Aby zwiększyć wpływy do budżetu miasta wystarczy na powyższe przepisy i zasady organizacyjne spojrzeć wspólnie, kompleksowo, a nie jak na osobne byty. Wtedy drobna korekta oraz minimalny nakład, tak czasu jak również finansów, przyniesie dodatkowe środki w budżecie miasta. Wystarczy zlikwidować buspasy i... tyle. Autobusy utkną w korkach, tramwaje też gorzej będą sobie radzić z

większy

Zdjęcie: Marek Marchinek / Pkabay

płynnością jazdy, wydłużą się czasy przejazdów, a do budżetu miasta znacznie płyną nieprzerwany strumień pieniędzy. Wszystko to za sprawą konstrukcji biletów czasowych. A mianowicie ich okres obowiązywania liczony jest zgodnie z rzeczywistym czasem przejazdu autobusu lub tramwaju, a nie tym zgodnym z rozkładem jazdy. Tym samym osoby poruszające się transportem publicznym będą musiały wykupywać bilety o dłuższym czasie obowiązywania, co już samo w sobie przyniesie dodatkowe korzyści. A jeżeli źle wyliczą czas potrzebny na dotarcie do celu, narażą się na opłatę dodatkową, co będzie dodatkowym bonusem finansowym dla skarbnika.

Zakładając, że likwidacja buspasów wymusi na użytkownikach komunikacji miejskiej wykupienie dłużej obowiązującego biletu tylko o kolejny próg czasowy (z dwudziestominutowego na godzinny), to jedynie z tego tytułu do budżetu miasta mogłoby wpływać dodatkowych ponad 8 mln złotych, i to miesięcznie. Wynika to z matematyki. Różnica w cenie pomiędzy powyższymi biletami to 2 PLN. W maju bieżącego roku sprzedano 4 481

340 sztuk takich biletów. Przyjmując iż wszystkie zostały wykorzystane, to w optymistycznym wycieceniu do budżetu miasta mogłoby wpłynąć dodatkowe 8 962 680 PLN. A maj nie był wyjątkowym miesiącem. Przykładowo w lipcu 2024 roku sprzedano 4 631 313 sztuk biletów, co dawałoby dodatkowy wpływ w wysokości 9 262 626 PLN. W skali całego roku, bazując na danych z 2023 kiedy to zakupiono 52 710 675 sztuk biletów do kasowania, miasto tylko dzięki wydłużeniu czasu podróży mogłoby zyskać w budżecie dodatkowe 105 421 350 PLN. Tak ponad 105 mln PLN.

Dla jednych powyższe kwoty wydadzą się abstrakcyjnie małe, a inni uznają je za nierealnie duże. Aby określić ich faktyczny pułap konieczne jest porównanie ich z wydatkami na komunikację miejską. Bazując na danych z ostatnich lat, nie tylko rosną wpływy ze sprzedaży biletów, ale również budżet na komunikację miejską, przynajmniej tą w Krakowie. Biorąc pod uwagę tylko trzy ostatnie lata przeznaczano na nią odpowiednio: 683 mln PLN (przy wpływach z biletów wynoszących 242,5 mln PLN), 794 mln PLN (333,8 mln PLN) oraz 933 mln PLN (382 mln PLN). Tym samym zwiększenie wpływów ze sprzedaży biletów o ponad 100 mln PLN, przyniosłoby wzrost dochodów o 25-30% z tego tytułu. To nie są pomijalne wartości.

Perpetuum mobile

Z pewnością powyższy efekt byłby krótkotrwały, bo nawet najbardziej roztrzępane osoby (a może przede wszystkim one) kupiłyby bilet okresowy. Jednak i z tym zjawiskiem długookresowo można walczyć. Przecież nikt nie każe na stałe likwidować buspasów, a wręcz byłoby to niewskazane. Wystarczy zasłonić tablice, zamalować napisy na jezdniach, wydać odpowiednią decyzję i... tyle. Jak ludzie się przyzwyczają, a wpływy do miasta z powrotem zaczną spadać wtedy zawsze można ją zrewidować i ponownie przywrócić buspasy. Autobusy zaczną jeździć szybciej, niektóre osoby dojdą do wniosku że przeplacają kupując bilet okresowy i wrócą do czasowych, a miasto zyska nowych darczyńców, tym razem będą to kierowcy poruszający się bez uprawnień buspasami. Co również istotne, cały ten proces można powtarzać w dowolnych interwałach czasowych. Ważne, aby

spełniał on swoją rolę, czyli właściwie zabezpieczał wpływy do budżetu miasta. Prawda że to piękny - i jakże polski - scenariusz, gdzie nawet po krótkim czasie obowiązywania przepisu - dla własnego bezpieczeństwa - należy sprawdzić czy nie zmienił brzmienia, bo można zostać

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)



niemile zaskoczonym.

Pomimo że opisany przypadek dotyczy Krakowa, to identyczne przepisy, regulacje i zasady obowiązują w innych miastach. Na co dzień spotykają się z nimi użytkownicy transportu publicznego w Szczecinie, Poznaniu, Warszawie czy chociażby Wrocławiu. To wybrane miasta, a nie zamknięta lista. Warto zatem być czujnym. ■

Źródła: budżety miasta Krakowa, MPK, ZTP

Kiedy zmienić opony na zimowe? Oto dobre praktyki!



Zmiana opon z letnich na zimowe to wciąż temat licznych dyskusji. Zmieniać, zostawiać, a może kupić całoroczne? Choć zdecydowana większość kierowców decyduje się na zakup opon sezonowych, część postanawia jeździć przez cały rok na tym samym komplecie. Czy to bezpieczne i zgodne z prawem? Sprawdź, co mówią przepisy, jakie praktyki warto stosować i kiedy najlepiej zmienić opony na zimowe.

Tekst: **Rankomat.pl**, zdjęcie: Volker Glätsch /Pixabay

Sezonowa wymiana opon – co na to przepisy?

W Polsce nie ma obowiązku wymiany opon letnich na zimowe – o ewentualnej zmianie decyduje sam kierowca. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdu oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia zawiera jedynie informację o minimalnej wymaganej głębokości bieżnika opony (1,6 mm). Poza tym kierowca ma obowiązek montować na jednej osi takie same opony oraz pilnować, aby na ich powierzchni nie pojawiły się żadne pęknięcia, uszkodzenia, wybrzuszenia. Ważne, aby żadna opona nie wystawała poza nadkola.

Choć za brak opon zimowych kierowca nie dostanie mandatu, zbyt płytki bieżnik będzie powodem do ukarania właściciela pojazdu grzywną i zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego. Stan opon ma duży wpływ na bezpieczeństwo podróżnych, dlatego warto je regularnie kontrolować i wymieniać w razie potrzeby. To dobra praktyka, którą warto uzupełnić o dodatkowe ubezpieczenie samochodu w postaci ochrony opon.

Czym różnią się zimowe opony od letnich?

Najważniejsza różnica między oponą zimową i letnią tkwi w jej budowie. Modele przeznaczone do jazdy zimą są produkowane z myślą o warunkach, gdy temperatury spadają poniżej 7 stopni, a podłoże jest zamrożone, pokryte lodem, śniegiem czy błotem. Miękka mieszanka gumowa zużywa się jednak szybciej w cieplejszych miesiącach, dlatego poza sezonem zimowym są one nieekonomiczne i znacznie mniej wydajne.

Opony zimowe

Zimowe opony sprawdzają się nawet przy bardzo niskich temperaturach. Wszystko za sprawą specjalnej mieszanki gumy wykorzystanej do ich produkcji – dodatek krzemionki gwarantuje dobrą przyczepność do drogi niezależnie od panujących warunków pogodowych. Dzięki temu droga hamowania jest stosunkowo krótka, nawet na trasie pokrytej błotem czy śniegiem. Guma zachowuje wysoką elastyczność, zapewniając doskonale parametry jezdne – bieżnik ma głębokie i liczne nacięcia z wyraźnie odznaczającymi się klockami, lamelami, dlatego

gwarantuje dużą powierzchnię styku z podłożem. Dzięki takiej budowie opony zimowe wbijają się w śnieg, a następnie szybko z niego oczyszczają.

Opony letnie

Opony letnie są przystosowane do jazdy w zupełnie innych warunkach pogodowych – ich gumowa mieszanka jest odporna nawet na bardzo wysokie temperatury. Bieżnik letniej opony jest płytszy, a zastosowana guma jest znacznie twardsza niż w przypadku opon zimowych. Taka budowa opony letniej sprawia, że szybko traci ona przyczepność już przy niewielkiej warstwie śniegu. Gdy temperatura spada, guma twardnieje i sztywnieje, opona zaczyna wibrować, co prowadzi często do utraty kontroli nad samochodem.

**NAPIS
ZWRÓCIŁ
TWOJĄ
UWAGĘ?**

Zastanów się ile osób
jeszcze go zauważyło.

Biuro reklamy: tel. 12 632 09 32, www.reklama.kdk.pl

Czy opony całoroczne to dobre rozwiązanie?

Na rynku można również znaleźć opony całoroczne, które zyskały już szerokie grono zwolenników. Kierowcy cenią sobie wygodę, którą zapewnia im ogumienie tego rodzaju. Opony wielosezonowe wybiera około 20% polskich kierowców. Czy to dobre rozwiązanie? Jest to ogumienie stworzone z mieszanki gumy stosowanej do produkcji opon letnich i zimowych – letnia wypełnia środek opony, zimowa znajduje się na obrzeżach.

Opony całoroczne sprawdzą się szczególnie w jeździe miejskiej, na krótkich trasach lub w przypadku aut używanych okazjonalnie. Trzeba także pamiętać, że opony używane przez cały rok zużywają się znacznie szybciej, a za zły stan ogumienia kierowca może dostać mandat – nie wspominając o poważniejszych skutkach. Jeśli ubezpieczyciel stwierdzi, że kierowca doprowadził do kolizji lub wypadku w wyniku zaniedbań związanych z ogumieniem, może odmówić wypłaty odszkodowania z polisy.

Kiedy zmienić opony na zimowe? Od czego to zależy?

Termin wymiany opon na zimowe zależy od kierowcy. Niektórzy robią to już w październiku, aby zaoszczędzić czas i uniknąć okresu, gdy do zakładu wulkanizacyjnego ustawiają się największe kolejki. Jeszcze inni czekają do listopada lub obserwują zmieniającą się pogodę i od tych zmian uzależniają moment wymiany opon. Jaka jest zatem odpowiedź na pytanie, kiedy zmienić opony na zimowe?

Producenci opon zalecają, aby opony zimowe >>>>

>>>> założyć, gdy średnia dobowa temperatura utrzymuje się na poziomie 7 stopni Celsjusza. Zmiana opon na letnie powinna nastąpić, gdy temperatura zaczyna przekraczać 7 stopni Celsjusza. Trudno zatem jednoznacznie przewidzieć, w którym miesiącu powinno się przeprowadzić wymianę opon – warto obserwować pogodę, śledzić prognozy i reagować odpowiednio wcześniej.

Zmianę opon warto rozważyć planując podróż za granicę. Nie w każdym kraju wprowadzono obowiązek wymiany opon na zimowe, jednak w wielu wymianę uzależnia się od warunków drogowych. W części państw wymagane są opony na zimę z 3–4-milimetrowym bieżnikiem, obowiązkowe mogą być także łańcuchy. Niekiedy jazda na zimówkach wymagana jest na konkretnych odcinkach trasy, o czym informuje odpowiedni znak drogowy (regiony górskie we Francji, Włoszech, Hiszpanii).

Samodzielną wymianę opon na zimowe – o czym pamiętać?

Gdzie zmieniać opony? Czy montaż opon zimowych zlecić profesjonalistom, czy raczej zrobić to samodzielnie? Jeśli opony zimowe znajdują się na osobnych felgach, można wymienić je na własną rękę. Proces przebiega podobnie jak w przypadku montażu koła zapasowego.

Trzeba pamiętać, aby auto ustawić na płaskiej, równej powierzchni, nigdy na pochyłości. Poza tym:

- Koła powinny być wyprostowane.
- Hamulec ręczny musi być zaciągnięty.
- Wrzucony powinien być bieg pierwszy lub wsteczny.
- Pod koła można też podłożyć kliny.
- Przed podniesieniem auta należy poluzować śruby.

Jeśli zmiany opon na zimowe dokonujemy we własnym garażu, powinniśmy pamiętać o istotnych czynnościach jak sprawdzenie poziomu ciśnienia, stanu bieżnika czy zbieżności kół. Niestety nie wszystkie czynności uda się wykonać samodzielnie – część należy zlecić fachowcom.

Właściwy poziom ciśnienia w kołach

Każdy kierowca powinien regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach – parametry w normie zdecydowanie poprawiają bezpieczeństwo i komfort jazdy. Odpowiednie ciśnienie wpływa na zachowanie pojazdu na drodze i poprawia ekonomię jazdy, ponieważ zmniejsza zużycie paliwa i sprawia, że opony zużywają się wolniej. Kontrolę ciśnienia w oponach warto przeprowadzać raz w miesiącu, przed każdą dłuższą podróżą, a także, gdy zmieniamy opony np. na zimowe. Optymalna wartość ciśnienia w oponach zależy od modelu pojazdu oraz zaleceń producenta.

Wyważenie opon

Wyważenie kół to równomierne rozłożenie masy felgi i opony tak aby masa koła na osi została rozłożona właściwie wokół środka obrotu. Nieprawidłowe wyważenie opon skutkuje pojawieniem się drgań na kierownicy, wibracjami karoserii czy zarzucaniem tyłu podczas pokonywania zakrętów. Objawem bywa także nierównomierne zużycie bieżnika. Trzeba pamiętać, że źle wyważone koła mogą mieć gorszą przyczepność podczas złych warunków atmosferycznych.

Sprawdzenie głębokości bieżnika

Przed zmianą opon warto też sprawdzić ich stan, a szczególnie zwrócić uwagę na głębokość bieżnika. Warto

tak skontrolować ogumienie zimowe oraz ogumienie letnie. Aby przeprowadzić pomiar, wystarczy użyć specjalnego przyrządu, czyli głębokościomierza. Specjaliści zalecają, aby zmiana ogumienia zimowego nastąpiła, gdy głębokość bieżnika osiągnie 4 mm, natomiast letniego przy głębokości 3 mm.

Sprawdzenie zbieżności kół

Zbieżności kół nie można ustawić samodzielnie. Należy powierzyć to specjalistom ze stacji diagnostycznej czy serwisu. Najczęstszymi objawami złej zbieżności jest nieprawidłowe zachowanie samochodu na drodze, czyli:

- opóźniona reakcja auta na ruchy kierownicą,
 - popiskiwanie opon przy wchodzeniu w zakręty,
 - gwałtowna zmiana położenia kierownicy podczas jazdy na wprost i najechania na przeszkodę.
- Zbieżność kół należy ustawić przy każdej zmianie opon.

Dlaczego warto wymieniać opony na zimowe?

Choć zmiana opon na zimowe nie jest wymagana przepisami prawa, warto stosować ogumienie adekwatne do warunków pogodowych. Zimówki podnoszą poziom bezpieczeństwa podczas jazdy w zimowych warunkach, a opony letnie zimą zachowują się niewłaściwie. Skutkuje to:

- wydłużeniem drogi hamowania,
- zwiększeniem zużycia paliwa,
- większą głośnością pracy opon,
- zmniejszonym komfortem jazdy (jest mniej płynna i przyjemna).

Zmiana opon na zimowe znacznie zwiększa bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Warto też pamiętać, że pogoda w Polsce przez prawie połowę roku wyklucza możliwość bezpiecznej jazdy na letnim ogumieniu – nie sprawdzi się ono przy bardzo niskiej temperaturze ani gdy spadnie śnieg. Pozostaje więc wybór między oponami zimowymi i całorocznymi (z homologacją zimową).

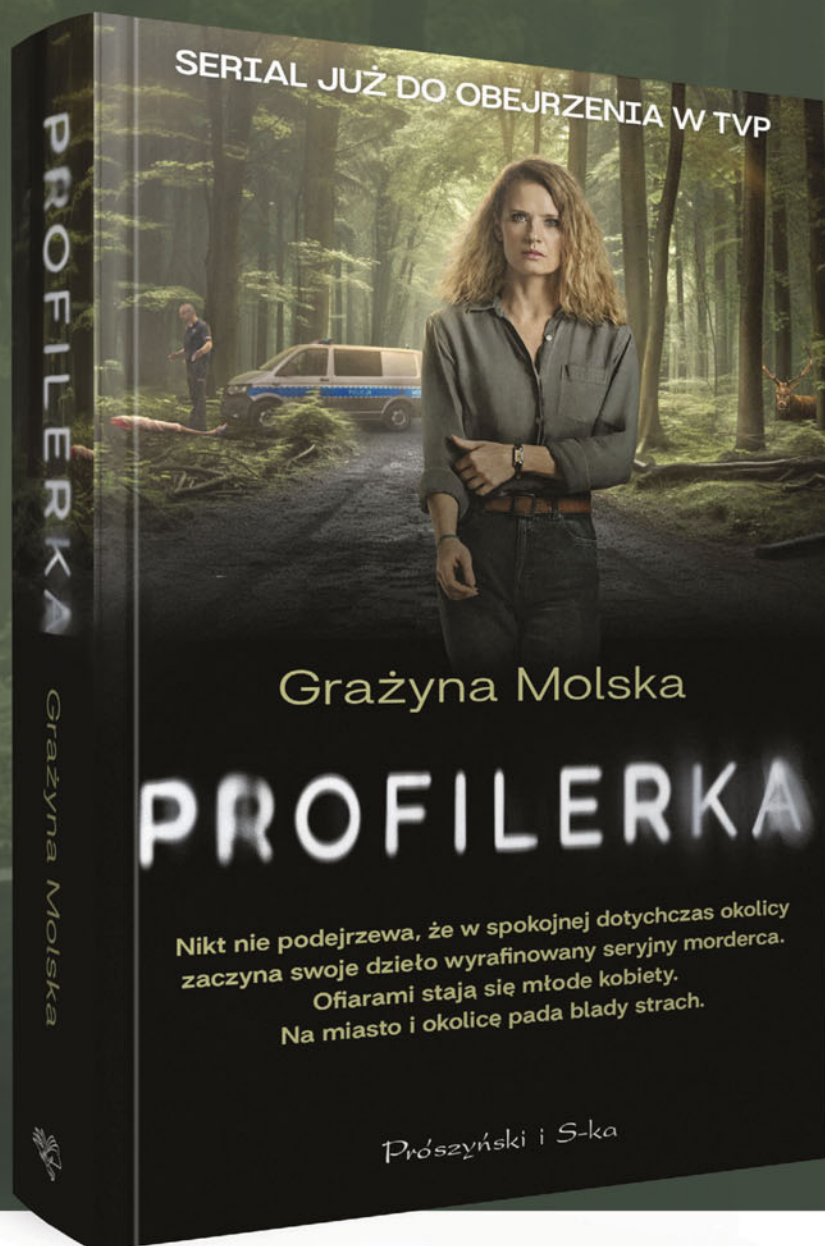
Sezonowa wymiana opon a ubezpieczenie samochodu

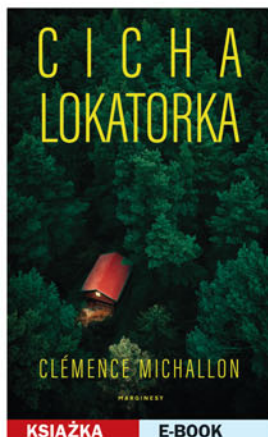
Jazda zimą na oponach letnich może być powodem odmowy wypłaty odszkodowania. Dzieje się tak, ponieważ towarzystwa powołują się na tzw. rażące niedbalstwo ubezpieczonego. Będzie nim właśnie niedostosowanie ogumienia do panujących warunków, ale też jazda autem z ogumieniem w złym stanie. Podróżowanie na letnich oponach w zimowych warunkach bardzo szybko może skończyć się poślizgiem, co często skutkuje jeszcze poważniejszymi problemami. Wymiana opon na zimowe świadczy o odpowiedzialnym podejściu kierowcy.

Kiedy warto kupić ubezpieczenie opon?

Część kierowców decyduje się wykupić ubezpieczenie opon. To dodatkowa polisa, która jest dostępna w pakiecie z OC, AC lub jako dodatek do assistance. Szukając odpowiedniej ochrony, warto zapoznać się z ofertami wielu towarzystw ubezpieczeniowych. Trzeba pamiętać, że szkody związane z ogumieniem należą do najczęstszych przyczyn awarii pojazdu – na taką okoliczność warto się zabezpieczyć. ■

PROFIL MORDERCY





Clémence Michallon

Cicha lokatorka

Wydawnictwo: Marginesy, Tłumaczenie: Piotr Królak

PREMIERA: 11.09.2024

Trzymający w napięciu thriller o seryjnym mordercy, opowiadany przez najbliższe mu osoby: jego trzynastoletnią córkę, dziewczynę i jedyną ofiarę, którą oszczędził.

Aidan Thomas to ciężko pracujący, rodzinny i szanowany członek lokalnej społeczności. Mieszka w małym miasteczku na północy stanu Nowy Jork i znany jest z tego, że zawsze wyciąga pomocną dłoń. Ale Aidan to porywacz i seryjny morderca. Zamordował osiem kobiet, a dziewczęta, Rachel, czeka na śmierć w przydomowej szopie.

Kiedy umiera żona Aidana, on i jego trzynastoletnia córka Cecilia są zmuszeni się przeprowadzić. Aidan nie ma innego wyjścia, jak tylko zabrać ze sobą Rachel i przedstawić ją Cecilii jako „przyjaciółkę rodziny”, która potrzebuje noclegu. Mężczyzna zakłada, że Rachel po pięciu latach niewoli będzie zbyt zmanipulowana, by uciec. Nie docenia jednak kobiety, która wciąż ma w sobie wolę walki, a w Cecilii widzi potencjalną sojuszniczkę i szansę na przetrwanie. A kiedy Emily, właścicielka lokalnej restauracji, zakochuje się w przystojnym wdowcu, zostaje wciągnięta w orbitę Rachel i Cecilii, niebezpiecznie zbliżając się do odkrycia sekretu Aidana.

KSIAŻKA E-BOOK AUDIOBOOK

To nie tylko wciągający thriller, ale też wnikliwe studium traumy, przetrwania i władzy. Kryminalna książka roku 2023 zdaniem „New York Timesa”.



Piotr Kościelny

Zły

Wydawnictwo: Czarna Owca

PREMIERA: 25.09.2024

Ile kobiet musi zginąć, by śledczy wpadli na trop psychopaty?

Wrocław, szare czasy PRL-u.

We wrocławskich Świniarach zaginęła młoda kobieta. Śledczy prowadzą sprawę zaginięcia, ale porucznik Adam Kozłowski jest przekonany, że kobieta została zamordowana. Tylko Henryk Kolasa i jego przyszła teściowa wiedzą, co tak naprawdę się wydarzyło. Mężczyzna pod wpływem impulsu zabił Anetę Sadowską i ukrył ciało. Kolasa w zbrodni wrabia niewinnego człowieka. Śledczy dokonują zatrzymania pewni, że złapali mordercę.

Parę lat później Kolasa uderza ponownie. Z jego rąk ginie kilka kobiet. Kozłowski jest przekonany, że ma do czynienia z seryjnym mordercą, ale początkowo nikt mu nie wierzy.

Czy śledczym uda się powstrzymać psychopatę? Czy tym razem trafnie wytypują sprawcę?

KSIAŻKA E-BOOK

nawigacja satelit.	▼	dekora-cja	dowódca ze Stalin-gradu	na okęcie pirackim	kuzyn bielaka	przeni-klivy dźwięk	▼	przewią-zany powró-słem	renifer północ-noame-rykański	coś za coś	▼
przerwa w podróży konnej	▶					ogniki	▶				
monoto-nia codzien-ności	▶									falsz, błaga dawniej	
produ-kuje meble	czasem rozpiera	▶				Mak-sym, pisarz ros.	▶				
▶								miasto jak narzędzie	▶		
uznana literatura	ani-musz, bezczel-ność	▶				cenne drzewo z Afryki	▶				
▶								dobra przyjaciółka	▶		



Jeffrey Archer

Brama Zdrajców

Tylko 24 godziny, by nie dopuścić do przestępstwa stulecia
Rozpoczyna się wyścig z czasem...

Tower of London – doskonale strzeżona londyńska twierdza... Jest stałym miejscem przechowywania najcenniejszych kosztowności na świecie. Raz w roku, gdy królowa uczestniczy w uroczystej inauguracji sesji Parlamentu, Metropolitanna Służba Policyjna przeprowadza utrzymywaną w ścisłej tajemnicy operację polegającą na przewiezieniu klejnotów koronnych przez Londyn. Za akcję odpowiadają starszy nadinspektor William Warwick oraz jego pierwszy zastępca, Ross Hogan.

Miles Faulkner – przestępca, który osiągnął mistrzostwo w swoim fachu – postawił dokonać najbardziej brawurowej kradzieży w historii. Szanse na powodzenie ma duże, tym bardziej że po przeciwnej stronie ktoś mu sprzyja.

Chyba że William i Ross jeszcze raz zdołają pokrzyżować mu plany...

Liczba stron: 344, Wydawnictwo: Rebis

K o m e n d a n t
Hawksby otworzył
dolną szufladę
biurka i wyjął z niej
dwie kostki do gry,
które tam
przechowywał,
mimo że nie był

jeździł zazwyczaj, ale ten najbardziej pasował do okoliczności.

– Dzień dobry, sir – przywitał ich kierowca, gdy William usiadł na tylnej kanapie.

– Dzień dobry, Danny – odpowiedział Ross, który również zajął miejsce z tyłu.

Nadinspektor Warwick i konstabl Ives wstąpili do służby policyjnej dziesięć lat temu jako nowicjusze i wiecznemu konstablowi sporo czasu zajęło przyzwyczajenie się do tytułowania szefem wieloletniego kolegi, którego przedtem – tak jak wszyscy – nazywał Chórzystą. Jeszcze dłużej trwało, nim uznał go za swojego zwierzchnika.

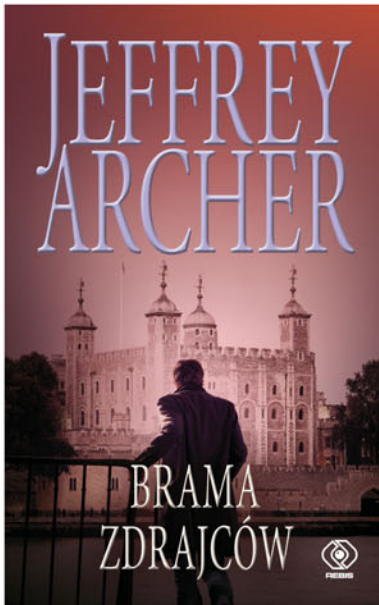
Danny uruchomił silnik i wyruszył w drogę samochodem, z którym nie był obyty. Nie trzeba mu było podpowiadać, dokąd jadać. W końcu nie codziennie odwiedzali pałac Buckingham.

Zazwyczaj nie przekraczał dozwolonej prędkości, ponieważ nie chcieli ściągać na siebie uwagi, chociaż w drodze powrotnej do pałacu zdarzało się im w jednej z najbardziej ruchliwych stolic świata przekraczać sto kilometrów na godzinę.

Danny zatrzymał się przy Whitehall i spojrzał na postać najsłynniejszego admirała w historii floty brytyjskiej na kolumnie. Po zmianie światła na zielone skrzył w lewo, przejechał pod łukiem Admiralicji i powoli zdążył The Mall, mając już docelowe miejsce w zasięgu wzroku.

Na placu przy imponującym marmurowym pomniku królowej Wiktorii pojazdy rozjeżdżały się w prawo lub w lewo, oni natomiast pojechali na wprost. Przed bramą wjazdową do pałacu Danny się zatrzymał. Podeszedł do nich irlandzki wartownik, a wtedy opuściła się z tyłu boczna szyba land rovera. Sprawdził legitymację służbową nadinspektora Warwicka i odznaczył jego nazwisko na liście gości, po czym odsunął się na bok, umożliwiając szefowi służby ochrony rodziny królewskiej wjazd na teren pałacu. Danny dostrzegł szarego opancerzonego jaguara w głębi dziedzińca i zaparkował obok niego. Nic się tu nie zmienia, pomyślał, widząc Phila Harrisa, szofera lorda szambelana, stojącego na baczność przy tylnych drzwiach auta w oczekiwaniu na szefa.

Danny wysiadł z land rovera i podeszedł do kolegi. ■



Zeskanuj kod
i kup książkę



hazardzistą.

Nadinspektor William Warwick i inspektor Ross Hogan wciąż stali, gdy Jastrząb – niczym krupier w kasynie w Las Vegas – energicznie potrząsnął prawą ręką i rzucił kostki na blat.

– Piątka i dwójka – ogłosił William.

Jastrząb uniósł brwi i czekał na interpretację znaczenia tych cyfr.

– Piątka, sir, oznacza, że spod pałacu pojedziemy dłuższą trasą przez Victoria Embankment.

– A dwójka, inspektorze? – komendant zwrócił się do Rossa.

– Hasło „Brama Zdrajców”.

Jastrząb skinął głową i spojrzał na zegarek.

– Lepiej już ruszajcie – ponaglił. – Nie mogą pozwolić, żeby lord szambelana na was czekał. – Zgarnął kostki i schował je z powrotem do dolnej szuflady biurka, gdzie pozostaną do następnego roku.

Gdy podkomendni pospiesznie opuścili jego gabinet, podniósł słuchawkę i wybrał numer, którego nie było w żadnej książce telefonicznej. Osoba, do której dzwonił, zgłosiła się po pierwszym sygnale.

– Pięć i dwa – powiedział komendant.

– Pięć i dwa – powtórzył rozmówca po drugiej stronie linii i się rozłączył.

William i Ross szybkim krokiem pokonali korytarz, minęli windę i po dwubiegowych schodach zbiegli na parter. Nie zatrzymując się, dotarli do wyjścia z budynku i wtedy zobaczyli konstabla Danny’ego Ivesa siedzącego za kierownicą ciemnoszarego land rovera. Nie takim samochodem

PEŁNY ASORTYMENT CZĘŚCI ZAMIENNYCH
CITROËN • PEUGEOT • RENAULT
 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



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

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

Nazwy firm i ich znaki towarowe zostały użyte w celach informacyjnych i nie stanowią przedmiotem reklamacji.

F.H.U. Maripol
 www.fhumaripol.pl
 e-mail: sklep@fhumaripol.pl
 XXX SKLEP MOTORYZACYJNY XXX
 FILTRY - OLEJE - PASKI - CZĘŚCI - AKCESORIA
 XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
 Kraków, ul. Pachońskiego 2a
 tel. 12 636-21-01, tel. kom.:606-230-750

KRISCAR
SERWIS SAMOCHODÓW osobowych
 - Regeneracja belek
 - Wymiana rozrządu
 - Wymiana sprzęgła
 - Remonty zawieszenia
 - Naprawa układów hamulcowych
 - Bieżące naprawy
 DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
 Dziekanówce 78, 32-086 Węgrzce tel.: 602 300 424, 502 424 686

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

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

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

G KAR Gaz

AUTO GAZ MONTAŻ

MECHANIKA POJAZDOWA

- DIAGNOSTYKA KOMPUTEROWA
- NAPRAWY BIEŻĄCE
- WYMIANA OLEJU
- ZAWIESZENIA
- HAMULCE • ELEKTRYKA
- ZBIEŻNOŚĆ



50 zł rabatu

przy kosztach naprawy powyżej 200 zł

www.autogazkargaz.pl

KLIMATYZACJA

tel./fax: 12 645 55 87

OS. GREBAŁÓW, UL. GEODETÓW 18 B

www.agserwis.net

A&G AUTOSERWIS

Specjalizacja SUBARU

przeglądy eksploatacyjne • naprawy bieżące
obsługa klimatyzacji • diagnostyka komputerowa

Kraków, ul. Ujastek 11

(teren Transbudu Nowa Huta)

tel. 601 527 354

tel. 605 821 826

ELTO

SKLEP • SERWIS

zapraszamy: 7.30 - 16.30

RENAULT • PEUGEOT • CITROËN • DACIA

ul. Rydlówka 32

(wjazd od ul. Szafrana)

tel. 502 123 334, 12 423 55 88

KASACJA - ZŁOMOWANIE POJAZDÓW



Kupię każdy samochód, motocykl, ciągnik,
maszyny rolnicze i inne - złom, wrak, spalony, po wypadku

PROTOKÓŁ KASACJI - PŁATNOŚĆ GOTÓWKĄ
ODBIÓR WŁASNYM TRANSPORTEM

Sprzedaję części samochodowych

Kraków i okolice

tel. 607 131 636, 509 956 046



Kraków, ul. Christo Botewa 1F

tel. +48 601 999 828

www.upperclass.pl

UPPERCLASS

SPECJALISTYCZNY SERWIS SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

mechanika + elektromechanika + pomoc drogowa
diagnostyka + programowanie + chiptuning

➤ Dorabianie kluczy
samochodowych i mieszkaniowych

➤ Kosmetyki samochodowe



www.carcosmetic.pl

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

Auto Service Wulkanizacja

Leszek Wyka

- Naprawy bieżące
- Naprawy zawieszén
- Przeglądy mechaniczne
- Naprawy układów hamulcowych
- Wymiana i wyważenie kół motocyklowych
- Komputerowe wyważenie kół
- Sprzedaż opon nowych oraz używanych



31-581 Kraków

ul. Gałczyńskiego 33

tel. (12) 648 34 18 tel. kom. 604 549 469



Castrol

Authorised Dealer



DEBICA

Authorised Dealer

AUTO SERVICE s.c.
B. Fijałkowski, P. Dudek
KRAKÓW, OS. SŁONECZNE 8A
TEL. 12 644-37-43

CZYNNY: 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

kdk.pl nie przepisujemy internetu

KATALOG

43



STACJA KONTROLI POJAZDÓW

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

www.witkowska54.pl



DYNAMICZNA WYMIANA OLEJU W AUTOMATYCZNEJ SKRZYNI BIEGÓW

Przeglądy rejestracyjne samochodów do 3,5t

Kraków - Węgrzce ul. B2/4
 tel.: 515 990 772, 515 990 855
 czynne: pon.-pt.: 7 -19, sob.: 7 - 14 www.autonalepa.pl

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

www.ct-vantage.com

PIELĘGNACJA IMPREGNACJA CZYSZCZENIE



...gdzie czyszczenie to nie wszystko!

ul. Pachońskiego 11, Kraków
 tel. 605 203 282

www.carpic.pl www.facebook.com/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!**



hart



Wieliczka

32-020 Wieliczka
ul. Jedynaka 24

tel. (12) 27 83 789

www.hartphp.com.pl



JAKOŚĆ I PRECYZJA

Części samochodowe • Wyposażenie warsztatu • Hulajnogi elektryczne

kdk.pl nie przepisujemy internetu



SERWIS SAMOCHODOWY

Regeneracja głowic i turbosprężarek

Kraków - Węgrzce ul. B2/4
tel.: 515 990 772, 515 990 855
www.autonalepa.pl

AUTO SERVICE
EURO-MOTO-CAR



tel. 501 172 488

ul. Niepołomska 54
31-572 Kraków

KOMPLEKSOWE NAPRAWY
WSZYSTKICH MAREK

- ✓ mechanika, elektronika
- ✓ klimatyzacja
- ✓ naprawy silników - benzyna, diesel
- ✓ naprawy mechaniczne aut zabytkowych

Specjalizacja auta FRANCUSKIE



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



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



Redakcja :
31-159 Kraków,
Al. J. Słowackiego 39
tel. 12 632 09 32
e-mail: kdk@kdk.pl
Redaktor naczelny:
Robert Lorenc

Reklama:
tel. 12 632 09 32
e-mail: reklama@kdk.pl

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 umieszczone są na odpowiedzialność prezentowanego Reklamodawcy. Wydawca ma prawo odmówić umieszczenia reklamy niezgodnej z przepisami lub interesem Wydawcy.

wyd. A: KRAKÓW

Numer zamknięto: 25.09.2024 r.

Na stronach: 3, 4, 5, 39, 46 i 48 znajdują się reklamy.

Na stronie 11 znajduje się ogłoszenie wydawcy.

Zdjęcie źródłowe na pierwszej stronie: Olga Thelavart /unsplash; kolaż: studio.kdk.pl

BEZPŁATNY REGIONALNY MIESIĘCZNIK MOTORYZACYJNY

KATALOG

dla kierowców

zeskanuj kod
i sprawdź e-wydanie



kdk.pl nie przepisujemy internetu

KATALOG
dla kierowców
45

NOWY HYBRYDOWY FIAT 600



OD **600 ZŁ NETTO/MIES.** W LEASINGU DLA FIRM

— Z DUMĄ WYPRODUKOWANY W POLSCE

Oferta leasingowa Stellantis Financial Services jest skierowana do przedsiębiorców. Założenia przyjęte do kalkulacji: cena katalogowa brutto 108 000 zł, okres leasingu 24 miesiące i roczny przebieg 15 000 km, wpłata początkowa 10%, miesięczna rata leasingowa netto 600 zł. Szczegóły u autoryzowanych dealerów marki Fiat. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Zgoda na udzielenie leasingu jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta, ustalonej zgodnie z procedurami leasingodawcy. Zdjęcia pojazdu są poglądowe, rzeczywisty wygląd oraz opcje wyposażenia mogą się różnić od prezentowanych w materiale reklamowym. Spalanie Fiat 600 Hybrid 4,8 l/100 km. Emisje CO₂ 109 g/km. Wartości określono na podstawie procedury WLTP w cyklu mieszanym. Wartości aktualne na dzień 28.03.2024, podane dla celów porównawczych.

FIAT

UL. RADZIKOWSKIEGO 160, 31-342 KRAKÓW
TEL. (12) 639 18 20
SALON@AUTOKRAK.PL
WWW.AUTOKRAK.PL

ZAPRASZAMY NA JAZDY TESTOWE

Auto Krak

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

Kraków, Os. 2 Pułku Lotniczego 2b
tel. 12 648 18 19, 500 033 304

www.vulko.pl

VULKO

Mechanika pojazdowa
Serwis opon i klimatyzacji
Myjnia • Parking strzeżony • SKP

Części i akcesoria importowane z Francji do samochodów

CITROËN PEUGEOT RENAULT

AUTO-COM

zapraszamy:
pon.-pt. 9-15

nowe używane

Kraków, ul. Rybitwy 38a
tel.: 12 653 00 99, tel. 601 420 500

e-mail:
autocom@o2.pl

Transbud Nowa Huta S.A. TNH®



BOSCH

Diesel Center

Profesjonalny SERWIS aparatury wtryskowej samochodów osobowe i ciężarowe

Diagnostyka i naprawa:

- pomp rządowych 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

MECHANIKA *Emilos*
ELEKTROMECHANIKA *Auto*
SAMOCODOWA *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:



Agencja Ubezpieczeniowa "Mateczny"

www.ubezpieczeniamateczny.pl mateczny@interia.pl

Kraków, ul. Zamoyskiego 85
(przy rondzie Matecznego)
czynne od pon. do pt.: 9:00-17:00
tel. 510 510 504

Korzystne ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe i inne

Kraków, ul. Mała Góra 8aa
(róg Małej Góry i Cwiklińskiej)
czynne: pon.-wt.: 9:00-16:00, śr.-pt.: 9:00-17:00
tel. 503 36 36 38

Wieliczka, ul. Bogucka 2
Autokomis samochodowy J&J CARS
Import Samochodów z Niemiec
czynne od pon. do pt.: 10:00-17:00
tel. 530 280 280, 694 812 907

15
towarzystw w jednym miejscu

PROMOCJE

kdk.pl nie przepisujemy internetu

KATALOG

47

Elektryczna Kia EV3. Zasięg do 605 km.



Movement that inspires



EV3 to crossover oferujący codzienną wygodę i wszechstronność, których potrzebujesz. Przestronne i komfortowe wnętrze dla 5 osób, bagażnik o pojemności 460 litrów oraz nowoczesne systemy bezpieczeństwa pomogą zaplanować nie tylko podróże po mieście, ale także dalsze wyjazdy. Jednocześnie możesz cieszyć się wszystkimi korzyściami płynącymi z jazdy autem elektrycznym nie martwiąc się o zasięg - masz do dyspozycji do 605 km na jednym ładowaniu.

PATECKI

Al. 29 Listopada 180
31-236 Kraków
tel. 12 415 77 77

ul. Jagosgórska 9
31-358 Kraków
tel. 790 760 662

www.patecki.com.pl

Gwarancja Kia obejmuje okres 7 lat od daty pierwszej rejestracji lub 150 000 km, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Obowiązuje na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, w krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz w Szwajcarii. Szczegółowe okresy gwarancji oraz jej warunki (np. dotyczące akumulatorów, powłoki lakierowej lub wyposażenia) określone są w książce gwarancyjnej. Więcej o 7-letniej gwarancji Kia na stronie www.kia.com.

Kia EV3 - zużycie energii elektrycznej 14,9 - 16,2 kWh/100 km. Wartości zużycia energii (cykli mieszany WLTP) wynikają z wersji/wariantu pojazdu oraz z jego wyposażenia. Dane mają charakter porównawczy i zostały uzyskane na stanowisku pomiarowym zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia (WE) 715/2007, uzupełnionego Rozporządzeniem Komisji 2017/1151. Podany zasięg dotyczy wersji Air FWD z akumulatorem o pojemności 81,4 kWh, szacowany na podstawie procedury testowej WLTP. Dane wstępne w trakcie homologacji, mogą ulec zmianie w momencie otrzymania ostatecznej homologacji. Wartości rzeczywiste mogą być inne w zależności od warunków i stylu jazdy.

Wykorzystane zdjęcia mają charakter poglądowy i są używane wyłącznie w celach ilustracyjnych. Produkt w ofercie może różnić się w porównaniu do użytych zdjęć.

