

PROFI AUTO

MOTORYZACJA • TECHNOLOGIE • LIFESTYLE • SPORT

Nr 3 (40) 2018 r.



NASI

NA PODIUM

▶ 14



Targowy rekord w Katowicach

▶ 20



Testujemy nową Mazdę 6

▶ 56



Pustynia dla odważnych

▶ 68



MONROE
OESpectrum



Źródło: Audi 2016*

MONROE
OESpectrum

REWOLUCYJNY AMORTYZATOR

M R-TECH²



**PRZEJMIJ
KONTROLĘ**

Ograniczona gwarancja. Zgodnie z obowiązującymi warunkami. Informacje na www.monroe-oespectrum.com

Zamów amortyzatory Monroe® już dziś.
Skontaktuj się z Twoim przedstawicielem po szczegóły.
www.monroe-oespectrum.com

MONROE



ProfiAuto

ProfiAuto

Szanowni Państwo,

dynamiczny rozwój, unikatowe projekty i śmiałe plany na przyszłość – marka ProfiAuto nieustannie gna do przodu i to właśnie było tematem przewodnim VI Konferencji ProfiAuto. O wyjątkowym spotkaniu naszych partnerów przeczytacie w tym wydaniu magazynu.

W numerze podsumowujemy także rekordowe pod wieloma względami targi ProfiAuto Show 2018. Tematem przewodnim wydarzenia była „Nowa era motoryzacji”. Impreza przyciągnęła aż 150 wystawców i 40 tysięcy gości z całego świata. Nowej erze motoryzacji poświęcamy też temat numeru, czyli rozwój rynku samochodów elektrycznych. Trend ważny dla kierowców, ale też dla ProfiAuto – zdaje się, że nie ma alternatywy

dla tego źródła napędu i wszyscy musimy się na to odpowiednio przygotować.

Podsumowujemy także szeroko komentowany w ogólnopolskich mediach „Ranking awaryjności samochodów według polskich mechaników”. Dla klientów, którzy stają przed wyborem, co kupić, jest on bezcennym źródłem informacji. Bo kto więcej może wiedzieć o awariach od mechaników?

Testujemy również nową Mazdę 6 oraz radzimy, czy warto kupić telewizor 4K. A jak ktoś woli aktywność fizyczną od siedzenia przed telewizorem, polecamy zestaw ćwiczeń przygotowanych przez trenerów personalnych. Zapraszamy także na egzotyczną wyprawę na środek pustyni.

Ciekawej lektury.

MAGAZYN PROFIAUTO

KONTAKT: Moto-Profil Sp. z o.o., ul. Niedźwiedziniec 10,
41-506 Chorzów, tel. 32 604 10 00, e-mail: info@profiauto.pl.

PRODUKCJA: Imago Public Relations

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń.

Michał Tochowicz

REDAKTOR NACZELNY

BREMBO CO-CAST

TARCZA HAMULCOWA

INNOWACYJNA I LEKKA

Aplikacje Premium stosowane w najnowszych modelach Mercedesa - dla których Brembo jest już producentem oryginalnego wyposażenia - charakteryzuje się zastosowaniem stalowego dzwona i żeliwnej powierzchni hamującej o wysokiej zawartości węgla, połączonych ze sobą metodą **współodlewanania**.

Ta technologia, oprócz zapewnienia **wysokiej wydajności** układu hamulcowego, **zmniejsza wagę tarczy o 15%**, zapewniając mniejsze zużycie paliwa i emisję szkodliwych substancji oraz lepszą obsługę.

Tarcza współodlewaniana **Brembo** przeszła najcięższe testy na stanowisku

badawczym i jest certyfikowana zgodnie z normami **ECE-R90**.





Profiauto

PROFI**AKTUALNOŚCI**

- 06 VI KONFERENCJA PROFIAUTO
- 10 JUBILEUSZOWA GALA
- 14 NASI KIEROWCY NA PODIUM
- 20 TARGOWY REKORD
- 26 WAKACYJNE PITSTOPY
- 28 CO WARTO KUPIĆ WEDŁUG MECHANIKÓW

PROFI**FELIETONY**

- 30 NEC HERCULES CONTRA PLURES
- 33 AUTO ZE STODOŁY
- 34 PRAZASADA
- 37 TY SIĘ NIE ZNASZ

6-29 PROFIK**W**ESTIONARIUSZ

- 38 AMBASADOR SUBARU

PROFI**W**IADOMOŚCI

- 40 NADCHODZI CZAS ELEKTRYKÓW
- 44 WIADOMOŚCI Z BRANŻY
- 48 Z WIATREM WE WŁOSACH
- 53 NAFA – MERCEDES BENZ
- 54 GROŹNY SMOG

30-37

PROFI**T**EST

- 56 FLAGOWIEC NA SZÓSTKĘ

38-39 PROFI**W**ARSZTAT

- 64 NASZ EKSPERT ODPOWIADA

40-55

- 66 PORADY ADAMA KLIMKA DLA WARSZTATÓW

PROFI**S**TYL ŻYCIA

- 68 SAFARI NA PUSTYNI
- 74 SANDACZ Z KURKAMI
- 78 LED, OLED A MOŻE QLED?
- 82 TRENING PERSONALNY

56-62

PROFI**P**ARTNERZY

- 84 PRZYJACIELE W PRACY I BIZNESIE
- 86 LISTA NASZYCH PARTNERÓW

64-66

68-83

84-88

KONFERENCJA VI



Podsumowanie owocnego roku i przekazanie partnerom planów na najbliższą przyszłość – to najważniejsze założenia tegorocznego spotkania partnerów ProfiAuto.

PROFIAUTO





W tym roku ProfiAuto zaprosiło swoich partnerów 22 września na Śląsk, jako miejsce konferencji wybrano najwyższy wieżowiec w Katowicach – Altus. Impreza była już po raz szósty okazją do spotkania i wymiany poglądów. Wzięli w niej udział właściciele ponad 220 największych hurtowni i sklepów motoryzacyjnych z Polski, Czech i Słowacji. W unikalnej scenerii sali kinowej mogli oni, w filmowej konwencji, przypomnieć sobie kluczowe elementy, które wpłynęły na intensywny rozwój sieci w mijającym roku oraz wysłuchać prezentacji na

temat kierunków wytyczonych na przyszłość.

Gości przywitał prezes Moto-Profil Piotr Tochowicz, który w swojej prelekcji mówił m.in. o sile i perspektywach sieci. – Aby być konkurencyjnym na dzisiejszym rynku motoryzacyjnym, trzeba obrać jedną z dwóch dróg. Można być elementem konglomeratu albo zgrupować się w takiej organizacji jak nasza, w której los nas wszystkich zależy od wspólnej inicjatywy. Świat sprzyja bowiem wielkim i to im daje realne możliwości rozwoju – podsumował.

Fotios Katsardis, prezes stowarzyszenia Temot International zrzeszającego największe światowe firmy z sektora

automotive, swoje przemówienie poświęcił perspektywom konsolidacji w branży motoryzacyjnej oraz strategii na poszczególnych rynkach. Akcentował także znaczenie dokonywanych przez ProfiAuto inwestycji w nowoczesne rozwiązania informatyczne i komunikacyjne.

Kolejnym prelegentem był Sławomir Błaszczuk, przewodniczący Rady Programowej ProfiAuto, który przybliżył gościom sposób funkcjonowania tego organu, powołanego, aby dać partnerom możliwości wspierania, wytyczania i opiniowania kierunków rozwoju sieci.

O działaniach poza granicami Polski mówił z kolei Jindřich Krejčí – dyrektor



ds. rozwoju marki ProfiAuto w Czechach i na Słowacji, który podkreślał, że bazując na polskich doświadczeniach, silna marka sieci budowana jest także na tych rynkach.

Szczegóły na temat tegorocznych, najważniejszych inicjatyw podjętych przez sieć ProfiAuto przekazał w swojej prezentacji Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju marki. Podczas przemówienia przytaczał liczby potwierdzające m.in. rozwój sieci i projektu ProfiAuto Serwis (ponad 30 nowych partnerów – sklepów i hurtowni oraz kilkaset warsztatów w bieżącym roku), wzrost nakładów inwestycyjnych (o ok. 25 proc. w ciągu roku),

rekordową frekwencją specjalistów podczas tegorocznego ProfiAuto Show (ponad 10 000 mechaników wśród gości targowych), rozwój autorskiego projektu ProfiAuto PitStop (ponad 5000 samochodów skontrolowanych od początku roku), udany sezon szkoleń ProfiRacing Cup (640 uczestników) czy imponujące projekty komunikacyjne (współpraca z Adamem Klimkiem oraz publikacja „Rankingu awaryjności samochodów według polskich mechaników”).

Kolejne przemówienie wygłosił Andrzej Brylak – pełnomocnik Zarządu Moto-Profil ds. rozwoju biznesu, który mówił zarówno o oczekiwaniach właścicieli

warsztatów, jak i klientów końcowych oraz o tym, jak wpisują się w nie takie rozwiązania jak aplikacja ProfiAuto czy program komputerowy dla warsztatów ProfiAuto F2100. Na koniec Marcin Franc z firmy DotConnect zaprezentował uczestnikom konferencji wynalazek, który przeniósł ich do motoryzacyjnej wirtualnej rzeczywistości – skaner warsztatowy, czyli urządzenie służące do tworzenia cyfrowej dokumentacji pojazdu w czasie krótszym niż dwie minuty. System oparty na najnowszych rozwiązaniach informatycznych i sztucznej inteligencji jest aktualnie testowany w wybranych serwisach ProfiAuto.

JUBILEUSZ



Bankiet z okazji 25-lecia Moto-Profilu odbył się 22 września w Międzynarodowym Centrum Kongresowym – najnowocześniejszym budynku w stolicy Śląska. W gali wzięło udział ponad 1100 osób.

OWA GALA





Jubileuszowemu bankietowi towarzyszył spektakularny program artystyczny. Rozpoczęła go gala „Filmowe hity 25-lecia na 25-lecie Moto-Profil” w wykonaniu orkiestry symfonicznej pod batutą Tomasza Szymusia z udziałem zwycięzców i finalistów programu The Voice of Poland. Całość poprowadzili Maciej Orłoś oraz Patrycja Tomaszczyk-Kindla. W trakcie

wydarzenia zarząd firmy wyróżnił pracowników, którzy mogą poszczycić się stażem 15, 20 oraz 25 lat pracy w Moto-Profilu. Następnie firma podziękowała dostawcom za pośrednictwem ciekawego pokazu multimedialnego znanej z programów telewizyjnych grupy MultiVisual. Po uroczystej kolacji nadszedł czas na kolejny mocny punkt wieczoru – występ kabaretu Hrabi. Po nim nastąpił powrót do

muzycznych emocji za sprawą koncertu Braci oraz Krzysztofa Cugowskiego z Zespołem Mistrzów. Na zakończenie w muzyczną podróż 25-lecia gości Moto-Profilu zabrał Hirek Wrona.

Partnerami wydarzenia były marki: ABS, ATE, Bosch, Brembo, Febi Bilstein, Filtron, Gates, Magneti Marelli, Mann-Filter, Philips, RTS, Schaeffler, SKF, Tenneco Monroe, Tomex, Total, Varta, ZF oraz Zimmermann.



JAKOŚĆ FILTRÓW FILTRON KONTROLUJEMY LABORATORYJNIE

Na każdym etapie produkcji filtrów FILTRON kierujemy się precyzją. W naszym nowoczesnym laboratorium korzystamy z ponad 60 metod badawczych, których używamy do kontroli jakości surowców i komponentów produkcyjnych oraz weryfikacji chłonności i wytrzymałości mechanicznej filtrów. Dzięki naszej precyzji setki tysięcy europejskich mechaników od lat ufa jakości filtrów FILTRON.





NASI KIEROWCY NA PODIUM





Łukasz Kopiec drugi w klasie E1+2000 (4 x 2), Michał Tochowicz trzeci w E1-2000. Dla ekipy ProfiAuto Racing Team rywalizacja w Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski 2018 zakończyła się sukcesem.



Łukasz Kopiec w swoim drugim sezonie startów zdecydował się na wybór mocniejszego samochodu i dołączył do E1+2000 (4 x 2) – klasy dla najmocniejszych samochodów o pojemności powyżej 2 litrów i napędzanych na jedną oś. II wicemistrz Polski GSMP 2017 w klasie N-2000 pozostał wierny swojej zasadzie i Hondę Civic Type-R zamienił na kolejną wyścigówkę japońskiej produkcji – Toyotę Starlet GT Turbo. Michał Tochowicz w Peugeot 106 Maxi rywalizował w klasie E1-2000 dla samochodów napędzanych na przednią oś z silnikami wolnossącymi do 2 litrów pojemności.

Mocne otwarcie

Rola zawodów otwierających mistrzostwa szósty rok z rzędu przypadła Bieszczadzkiemu Wyścigowi Górskiemu. Dla naszych zawodników był to ważny krok w nowy sezon. U Michała jedynym problemem było przełożenie skrzyni biegów, które okazało się za krótkie do długich prostych fragmentów trasy w Załużu. Łukasz walczył z hamulcami i ze sprzęgłem, ale z usterkami szybko poradził sobie jego serwis. Startując po raz pierwszy Toyotą, finiszował w swojej klasie odpowiednio na piątym (sobota

i czwartym miejscu (niedziela). Do dorobku weekendu dołożył jeszcze cenny wynik z Mistrzostw Słowacji – podwójne trzecie miejsce w sobotniej i niedzielnej części rywalizacji w E1+2000/2WD. Michał Tochowicz ostatecznie przez dwa dni był szósty, ale trzeci czas w pierwszym sobotnim podjeździe wyścigowym był dobrą prognozą na sezon. O wyniku tamtego przejazdu zdecydowało zaledwie 0,006 sekundy!

Na kolejne wyścigowe emocje kibicom przyszło czekać ponad miesiąc, ale rywalizacja na 3610-metrowej trasie w Magurze Małastowskiej udowodniła, że było warto. Michał Tochowicz po raz pierwszy z trasą w Małastowie zmierzył się w 2015 roku i jak sam twierdzi jest to jeden z jego ulubionych wyścigów. Swój czwarty start na pewno będzie wspominał pozytywnie, ponieważ w tamten weekend po raz pierwszy w sezonie finiszował na podium. Po pierwszym sobotnim podjeździe wyścigowym był w czołowej trójce, ale w drugim wyścigu poprawił swój wynik o ponad sekundę i awansował o jedno oczko wyżej. Łączny czas dał kierowcy Peugeota świetne drugie miejsce w klasie. W niedzielę Tochowicz liczył na deszcz i jazdę po mokrej nawierzchni, ale słoneczna pogoda sprzyjała tłumom kibiców oblegających trasę. Michał ostatecznie też miał powody do zadowolenia, ponieważ z każdym

kolejnym podjazdem poprawiał swój rezultat. W wyścigu dwa razy zmieścił się w czołowej trójce. Dzięki temu w niedzielę, podczas ceremonii zamknięcia zawodów, odbierał puchar, stojąc na trzecim stopniu podium w E1-2000.

Łukasz Kopiec w zeszłym roku pechowo rozpoczął przygodę z Magurą, ponieważ był to jedyny start sezonu 2017, którego nie ukończył. Teraz nie tylko dotarł do mety, ale z III i IV rundy zabrał punkty za drugie (sobota) i trzecie (niedziela) miejsce w klasie. Podobnie jak Michał, Łukasz również wywalczył w Małastowie puchary. Wyłączając problemy techniczne z sobotniego drugiego podjazdu, z każdym kolejnym kilometrem poprawiał tempo i osiągane czasy. Tym samym pokazał, że coraz pewniej czuje się w górach za kierownicą Toyoty.

Wyścigowy maraton

Przerwa pomiędzy drugimi i trzecimi zawodami była dla kierowców ostatnim dłuższym odpoczynkiem przed prawdziwym wyścigowym maratonem dwóch wakacyjnych miesięcy. Wyścig Górski Limanowa to jedno z czołowych wydarzeń w polskim motorsporcie. Michał Tochowicz i Łukasz Kopiec podczas dziesiątej edycji tego wyścigowego klasyka postanowili się zmierzyć nie tylko z polską czołówką, ale także z rywalami z Mistrzostw Europy. Założony plan przyniósł pozytywny rezultat – obydwaj kierowcy ProfiAuto Racing Team finiszowali na drugim miejscu w swoich kategoriach w stawce EHC.

W sobotę walczone o punkty tylko w Mistrzostwach Polski, ale mimo to wrażeń nie brakowało. Michał Tochowicz finiszował za podium, ale po pięknej walce ustąpił rywalowi o niecałe 0,5 sekundy. Przy tak wyrównanej stawce w klasie nawet te dwa punkty były bezcenne. Najlepiej o rywalizacji w E1-2000 świadczy fakt, że na mecie drugiego Gabriela Kubita i piątego Tochowicza dzieliło 1,2 sekundy.

Łukasz Kopiec na trasie w Limanowej miał wyjątkowo trudnych rywali, ponieważ przyszło mu się mierzyć z zawodnikami w tak mocnych samochodach jak Porsche 911 GT3 Cup czy Ferrari 355 Challenge. Na mecie miał jednak dużo powodów do zadowolenia – po pierwszym podjeździe wyścigowym był piąty, ale po finałowym wyścigu awansował do pierwszej trójki.

Niedziela w Limanowej znów przyniosła słoneczną pogodę. Michał Tochowicz dzień rozpoczął od drugiego wyniku

w klasie na jedynym tego dnia treningu. W podjazdach wyścigowych dwukrotnie był trzeci i z takim też wynikiem zameldował się na mecie zawodów.

Łukasz Kopiec w drugim dniu miał mniej szczęścia i nie powtórzył wyniku na podium. Na treningu był piąty, a w podjazdach wyścigowych odpowiednio piąty i czwarty, co w klasyfikacji łącznej dało mu czwarte miejsce. Po trzecim weekendzie wyścigowym zasilł jednak swoje konto siedmioma punktami, co dało mu awans na trzecie miejsce w E1+2000 2 x 4.

Niespełna pięć dni po emocjach rund w Limanowej czołówka GSMP stawiła się w słowackich Banovcach, gdzie czekała już mocna wyścigowa reprezentacja naszych południowych sąsiadów. Po piątym wyniku w podjeździe wyścigowym wydawało się, że Tochowicz wypadnie poza podium, ale na finiszu popisał się trzecim czasem i wskoczył do czołowej trójki. Oznaczało to jednocześnie trzeci stopień podium w Mistrzostwach Słowacji.

Klasę Łukasza Kopca zdominowali tego dnia Słowacy, którzy podzielili między siebie dwa czołowe miejsca. Kierowca Toyoty był w dwóch podjazdach wyścigowych czwarty i drugi wśród Polaków. Do wyniku osiągniętego w GSMP dodał jeszcze trzecie miejsce w klasyfikacji słowackiego cyklu.

Drugiego dnia Łukasz w podjazdach wyścigowych powtórzył swój sobotni wynik, a rywalizacja w klasie skończyła się identycznym układem na podium. W czwórcie znalazło się dwóch Słowaków i dwóch Polaków. Kopiec w GSMP był czwarty, a w MSR trzeci, identycznie jak dzień wcześniej.

W E1-2000 sytuacja układała się dużo dynamiczniej. Michał Tochowicz walczył o punkty w ósmej rundzie rozpoczął od odległej szóstej pozycji (o niewiele ponad 1,5 sekundy od podium). Po finałowym podjeździe udało mu się zniwelować stratę i awansować o jedno oczko wyżej. Lepiej poszło Michałowi w walce ze słowackimi kierowcami. Na pięciu sklasyfikowanych Polak osiągnął drugie miejsce i tym samym wyrównał swój sobotni rezultat z Mistrzostw Słowacji.

Walka o mistrzostwo

Od wielu lat sierpień w Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski kojarzy się przede wszystkim z zawodami w Trójmieście. Michał dobrą passę utrzymał w pierwszym podjeździe wyścigowym,



gdzie był drugi. Na wyniku zaważył jednak piąty czas finałowego sobotniego podjazdu. Mimo to kierowca Peugeot'a mógł być zadowolony z przebiegu dnia, ponieważ różnice pomiędzy zawodnikami były tak małe, że obronił trzeci stopień podium. Do bezpośredniego rywala zabrakło zaledwie 0,112 sekundy! Łukasz swój debiut zakończył z piątym wynikiem.

Niedziela dla ekipy ProfiAuto okazała się jeszcze lepsza, w czym duża zasługa Michała Tochowicza. Po spokojniejszych treningach w wyścigu skutecznie zaatakował i wykręcił drugi czas podjazdu. Prawdziwą niespodziankę zostawił jednak na koniec, gdy w finałowym podjeździe popisał się najlepszym czasem w swojej klasie. Był o 0,981 sekundy od odniesienia pierwszego sezonowego zwycięstwa.

Łukasz Kopiec ponownie był piąty, ale na mecie był zadowolony z postępów, jakie poczynił przez te dwa dni. Nawet problemy z hamulcami nie odebrały mu przyjemności z jazdy po trasie Grand Prix Sopot – Gdynia.

Obydwaj kierowcy z dużym optymizmem czekali na najważniejszy weekend sezonu na trasie w Korczynie. Dla ProfiAuto Racing Team finałowe zawody były bowiem na wagę walki o tytuły mistrzowskie. Michał Tochowicz na treningach szukał optymalnych ustawień, żeby jak najlepiej przygotować się do walki o punkty. Ta taktyka przyniosła efekt, bo dzięki trzeciemu i drugiemu wynikowi w podjazdach wyścigowych sobotą zakończył na drugim stopniu podium, co najważniejsze, z odpowiednią przewagą nad rywalem do tytułu II wicemistrza. Gabriel Kubit wygraną w przedostatniej rundzie sezonu przypieczętował tytuł wicemistrza.



Wicemistrzostwo zapewnił sobie również Łukasz Kopiec, który w sobotę dopisał do swojego dorobku sześć punktów zdobytych za drugie miejsce.

W tym momencie do rozstrzygnięcia pozostawała już tylko niedzielna rywalizacja. Na koniec sezonu nasi zawodnicy zgotowali nam powtórkę emocji, notując identyczne wyniki jak poprzedniego dnia. Michał, kolejno drugi i trzeci w wyścigu, uplasował się ponownie za Kubitem (Honda Integra), a przed Kaźmierakiem (Honda Civic Type-R).

Świeżo upieczony wicemistrz E1+2000 (4 x 2) Łukasz Kopiec pożegnał się z GSMP 2018 drugim stopniem podium, na którym stanął na ceremonii w Korczynie. Był to ostatni rozdział sezonu 2018.

Michał Tochowicz: „Za nami pięć naprawdę intensywnych miesięcy i ogrom pracy wielu ludzi, którzy w to wszystko włożyli wiele wysiłku. Szkoda, że ten sezon GSMP już się kończy, bo z pełnym przekonaniem mogę powiedzieć, że był najlepszy, jaki do tej pory miałem szansę przeżyć.

Na początku roku dokonaliśmy kilku ważnych zmian i podjęliśmy nowe wyzwania. Przebieg tego sezonu doskonale pokazał, że zrobiliśmy krok w dobrym kierunku, w którym teraz cały czas podążamy. Jak to w sporcie samochodowym, nie uniknęliśmy przygód, ale mimo to we wszystkich 12 rundach kończyliśmy rywalizację na mecie i to w czołówce klasy, która jest jedną z najmocniej obsadzonych. Dzięki współpracy z ekipą EvoTech miałem przez cały sezon do dyspozycji świetnie spisujący się samochód. Mogliśmy się skupić nie na rozwiązywaniu problemów, a na tym, jak być jeszcze szybszym i bardziej konkurencyjnym.

Udowadniałiśmy to z każdym kolejnym weekendem, a efekt zresztą widać najlepiej po końcowym wyniku i tym, że możemy świętować tytuł II wicemistrza. Dziękuję chłopakom z EvoTech za zaangażowanie i profesjonalizm, a moim partnerom **ProfiAuto, Moto Flota i Studio Optyczne 44** za zaufanie i ogromny wkład w realizację tego sportowego marzenia. Rywale cały sezon motywowali mnie do rozwoju i przesuwania granicy, a dzięki temu jestem jeszcze lepiej przygotowany na kolejne wyzwania, których już nie mogę się doczekać. Dzięki wsparciu kibiców, którzy cały czas mocno nas dopingowali, to wszystko ma niepowtarzalny smak. Dziękuję wszystkim, którzy mieli w tym swój udział. To nasz wspólny sukces! ”.

Łukasz Kopiec: „Mimo że od mety w Korczynie minęło już sporo czasu, to

jeszcze nie opadły emocje po tym, co udało nam się w tym sezonie przeżyć. Nie wszystko szło po naszej myśli i układało się pozytywnie, ale najważniejsze, że konsekwentnie stawiliśmy temu czoła. Decydując się na zmianę samochodu wiedziałem, że nie unikniemy w tym roku problemów. W sporcie nigdy nie da się przygotować na każdą ewentualność, a każdy nowy projekt w warunkach bojowych, na wyścigu, poddawany jest najtrudniejszej próbie. Wtedy dopiero widać, nad czym trzeba jeszcze popracować i musieliśmy się liczyć z takimi sytuacjami.

Na kolejnych rundach byliśmy już lepiej przygotowani. Teraz zadanie przede mną, żeby wykorzystywać coraz lepiej potencjał samochodu, a przekonaliśmy się o tym w całym sezonie wiele razy. Tytuł wicemistrza to ogromne wyróżnienie, ale też mobilizacja na przyszłość. Nadal przede mną i zespołem dużo do zrobienia, ale praca, mimo że ciężka, daje dużo satysfakcji.

Nie byłoby tego wystystkiego, gdyby nie cały sztab ludzi z **Motoweld.pl** i **Stanley Racing**, którzy włożyli w tegoroczne zawody ogrom pracy. Wspólnie z całym zespołem i naszymi partnerami: **ProfiAuto.pl** oraz **Moto Flota** zrobiliśmy w tym roku naprawdę wiele. Teraz mogę z uśmiechem kończyć swój drugi pełny sezon w GSMP i powoli snuć pierwsze plany. Mam nadzieję, że wszyscy zobaczymy się już niedługo na kolejnych zawodach”.

Mateusz Buchtyar

Punktacja sezonu – klasa E1–2000

1. Konrad BIELA (Renault Clio Sport): 64
2. Gabriel KUBIT (Honda Integra): 56
3. Michał TOCHOWICZ (Peugeot 106 MAXI): 44
4. Sławomir KAŻMIERAK (Honda Civic Type-R): 37
5. Bartosz HERBAN (Peugeot 208): 26

Punktacja sezonu – klasa E1+2000 (2 x 4)

1. Ryszard ŻYSZCZYŃSKI (BMW E 36): 42
2. Łukasz KOPIEC (Toyota Starlet GT Turbo): 40
3. Paweł WIDAWSKI (BMW E36): 30
3. Paweł WÓJTOWICZ (Porsche 944t): 30
5. Jędrzej SZCZEŚNIAK (Porsche GT3 Cup): 24





Rusza wielka kampania Total Quartz!

Zadbaj o dostępność i widoczność produktów!

LEPSZA
OCHRONA

PRZED MECHANICZNYM ZUŻYCIEM
NAWET O

64%*



total.com.pl
teamttotal.pl

Silne wsparcie w mediach



TV



Media społecznościowe



Internet



PR



Prasa

TARGOWY

**Aż 150 wystawców,
20 tys. metrów
kwadratowych powierzchni
wystawienniczej i ponad
40 tys. gości – jubileuszowa
edycja największych targów
motoryzacyjnych
na Śląsku była rekordowa
pod wieloma względami.
Podczas ProfiAuto Show
2018 można było przede
wszystkim poczuć
przyspieszenie, z jakim
rozwija się branża
motoryzacyjna.**

Prelekcje i spotkania (m.in. z Krzysztofem Hołowczyem, Adamem Małyszem i Maciejem Wisławskim), prezentacje najnowszych rozwiązań (m.in. hybrydy czy fotowoltaika), premiery targowe (m.in. Lexus ES oraz Yamaha Niken) i inne atrakcje prezentujące „Nową erę motoryzacji” wypełniły program ProfiAuto Show 2018. Międzynarodowe Centrum Kongresowe, Spodek i tereny pomiędzy nimi tłumnie odwiedzili najważniejsi przedstawiciele branży, fachowcy z całej Polski oraz fani motoryzacji.

Targom towarzyszyła część rozrywkowa, na którą złożyły się przede wszystkim pokazy FMX z udziałem najlepszych



Y REKORD



europiejskich zawodników, spektakularne ewolucje (m.in. symulator jazdy na jednym kole, akrobatyka 360 crossem w zamkniętej metalowej kuli czy jazda bokiem w 500-konnym BMW) oraz premiery i prezentacje supersamochodów. Swoją europejską premierę miał podczas ProfiAuto Show 2018 Lexus ES. Po raz pierwszy na południu Polski pojawiły się BMW HP4 Race i Yamaha Niken. Tłumy odwiedzających oglądały także najnowsze modele marek takich jak m.in. Mercedes, Toyota, Ford, Tesla oraz Infiniti. Ogromnym zainteresowaniem gości cieszyły się również spotkania z największymi, motoryzacyjnymi gwiazdami. ProfiAuto Show 2018 było okazją do zobaczenia na żywo m.in. Macieja Wiślawskiego, Krzysztofa Hołowczyca, Adama Małysza, Klaudii Podkalickiej, Kajetana Kajetanowicza oraz gwiazd TVN Turbo, a wśród nich m.in. Adama Klimka i Kuby Bielaka.

– „Nowa era motoryzacji” już trwa i nie sie ze sobą mnóstwo emocji oraz ciekawostek. Podczas piętnastych targów ProfiAuto Show pokazaliśmy, co oznacza ona dla profesjonalistów, a co dla pasjonatów branży motoryzacyjnej. Jesteśmy bardzo zadowoleni z tej edycji i z wysokiej frekwencji. Z pierwszych statystyk wynika także, że odwiedziła nas rekordowa liczba specjalistów: mechaników i właścicieli warsztatów, którzy są dla nas bardzo ważną grupą gości. Zwiększyła się także





PROFI AKTUALNOŚCI

PROFIAUTO SHOW

liczba wystawców – podsumowuje Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju ProfiAuto.

Część branżowa targów obejmowała prezentacje i nowości technologiczne na stoiskach 150 wystawców – najważniejszych światowych koncernów motoryzacyjnych, producentów części motoryzacyjnych, akcesoriów i wyposażenia warsztatów. Zaprezentowano przegląd nowinek produktowych i gorących branżowych trendów, m.in. rozwiązań elektrycznych czy fotowoltaicznych. Nowoczesne technologie zdominowały także część szkoleniową targów. Mechanicy wzięli udział w panelach dotyczących m.in. najnowocześniejszych rozwiązań w układach chłodzenia, skrzyniach biegów czy układach hamulcowych. W specjalnej strefie mechanika wszyscy zainteresowani oglądali i testowali najnowsze rozwiązania dla warsztatów. Brali też udział w konkursach z cennymi nagrodami, dzięki którym mogli doposażyć swoje zakłady.

Impreza odbyła się w Katowicach w pierwszy weekend wakacji (23–24 czerwca) i była już piętnastą edycją największych na Śląsku targów motoryzacyjnych.



OSRAM NIGHT BREAKER®

NOWA GENERACJA



Jaśniejsze światło, lepsza widoczność, większe bezpieczeństwo.

Zobacz więcej, z nową generacją oświetlenia samochodowego OSRAM



do **200%** jaśniejsze światło*



do **150%** jaśniejsze światło**



do **100%** jaśniejsze światło**

OSRAM - tworzymy światło

OSRAM

WAKACYJNE

Prawie

20 imprez
w całym kraju,
bezpłatna
kontrola

1339 samochodów
i ponad

10 000 rozdanych
gadżetów.

Za nami kolejna,
wakacyjna edycja
akcji

organizowanej
już od sześciu lat
przez ProfiAuto

wraz

z partnerami sieci
i producentami.

PITSTOPY



Fot. itmix.info

Cykli ProfiAuto PitStop to regionalne akcje, podczas których każdy kierowca ma możliwość skorzystania z bezpłatnej kontroli stanu technicznego samochodu i uzyskania porady mechanika. Eksperti motoryzacyjni zwracają uwagę m.in. na kwestie ważne dla bezpieczeństwa, takie jak stan zawieszenia, ogumienia, szyb, akumulatora, układu klimatyzacji, wycieraczek, a także poprawne ustawienie świateł. Akcja to także elementy przygotowane z myślą o najmłodszych, m.in. kąsek zabaw wypełniony kolorowanymi, książeczkami i gadżetami. W zeszłym roku ekipa PitStopu odwiedziła 100 miast w Polsce, Czechach i na Słowacji. Zdiagnozowaliśmy 7500 pojazdów. Wszystko wskazuje na to, że ten rok będzie równie udany.

– Mimo iż nasze spotkania z kierowcami odbywają się w luźnej atmosferze, ich główne założenia są bardzo poważne. Zwracamy uwagę na znaczenie bieżącej kontroli stanu technicznego samochodów i podnosimy świadomość właścicieli w tym względzie. Chcemy uzmysławiać kierowcom, że nawet niewielkie usterki mogą mieć bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo – wyjaśnia Michał Tochowicz z ProfiAuto.





Końcówka bieżnika...



Doładować akumulator...



Brak podświetlenia tablicy



Lewa za wysoko...



Hamulcowy do wymiany...

CO WARTO KUPIĆ WEDŁUG MECHANIKÓW

Przygotowany przez ProfiAuto „Ranking awaryjności samochodów według polskich mechaników” to pierwsza tego typu niezależna klasyfikacja w Polsce. Znaleźć w niej można wiele zaskakujących informacji o najpopularniejszych pojazdach w kraju.

Nasze opracowanie nie służy polemice czy krytyce innych zestawień i rankingów. Ma być dodatkowym źródłem informacji dla kierowców planujących zakup auta. Zebrałiśmy opinie 1,3 tys. mechaników naprawiających codziennie samochody jeżdzące po polskich drogach. Z dostępnych dla nas danych wynika, że to największa tego typu ankieta w historii naszego kraju – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju ProfiAuto.

Ranking zawiera ocenę poszczególnych modeli w skali 1–6. Jest ona średnią wyliczaną na podstawie ocen cząstkowych, jakie mechanicy przyznawali czterem kluczowym podzespołom. Oceniali karoserię, elektrykę, napęd oraz zawieszenie. Badanie odnosiło się do samochodów w trzech kategoriach cenowych.

Do 10 tys. zł najlepsze średnie oceny uzyskało Audi A4 B5 (średnia ocena 4,8). Wśród najmniej awaryjnych modeli samochodów do 10 tysięcy znalazło się również Audi A3 8L ze średnią oceną 4,5 i BMW Seria 3 E46 (nota 4,4). Najgorzej ocenionym pojazdem o wartości do około 10 tys. zł okazał się Ford Mondeo MK3.

Jeśli chodzi o pierwszą piątkę najmniej awaryjnych modeli o wartości ok. 10–20 tys. zł, konkurencja była dość wyrównana. Na czołowych pozycjach znalazły się kolejno: Toyota Yaris II (średnia ocen 4,9) oraz Audi A4 (B6 i B7), Toyota Avensis II, Volkswagen Polo IV 9N i Volkswagen Touran I (wszystkie z notą 4,6). Najniżej ocenione modele to Peugeot 307 (ogólna ocena 3,7), Mazda 6 I (nota 3,8) oraz Peugeot 407 (3,9). W autach z tego przedziału cenowego według mechaników najczęściej psują się elektryka oraz zawieszenie.

Ci kierowcy, którzy mogą przeznaczyć na pojazd ok. 20–30 tys. zł, powinni w pierwszej kolejności rozważyć zakup Hondy Civic VIII. Jest ona bezapelacyjnym zwycięzcą rankingu z ogólną notą 4,9. Tuż za nią plasują się takie modele jak: Audi A6 III (C6), Nissan Qashqai I oraz Volkswagen Golf VI – wszystkie ze średnią ocen 4,7. Bardzo dobrze w zestawieniu wypadły również Audi A3 8P i Toyota Yaris III, ocenione na mocne 4,6. Powody do obaw mogą mieć za to potencjalni nabywcy popularnych modeli Renault – Scénic III i Mégane III, które zamykają zestawienie w tej grupie cenowej ze słabą

notą 3,5. Niewiele lepszy od nich okazał się Ford Mondeo IV oceniony przez polskich mechaników na 3,6. Samochody z trzeciej grupy cenowej okazują się najbardziej awaryjne pod względem elektryki i zawieszenia, ich najmocniejszą stroną jest natomiast – wg badanych mechaników – karoseria.

Jeśliby zrobić podsumowanie bez przedziałów cenowych, okazuje się, że najbardziej awaryjne samochody w Polsce to Renault Scénic III i Renault Mégane III. Oba pochodzą z tej samej grupy cenowej (ok. 20–30 tys. zł). Zdobywcami tytułu najmniej awaryjnego pojazdu, zastąpiły Honda Civic VIII (grupa ok. 20–30 tys. zł) oraz Toyota Yaris II (grupa ok. 10–20 tys. zł).

– Proponujemy kierowcom nowe źródło wiedzy odnoszące się do polskich realiów. Z tymi ocenami można polemizować, można się z nimi nie zgadzać, ale na pewno warto je znać, szczególnie planując zakup używanego samochodu. Praktyczne wskazówki mogą się okazać dużo bardziej przydatne niż często dalekie od rzeczywistości zagraniczne rankingi czy subiektywne opinie znalezione na forach internetowych – mówi dyrektor Michał Tochowicz.

Szczegółowe wyniki badania można znaleźć na stronie www.profiauto.pl/raport.

RANKING AWARYJNOŚCI SAMOCHODÓW WEDŁUG POLSKICH MECHANIKÓW

LP.		MODEL SAMOCHODU	LATA PRODUKCJI	ŚREDNIA OCENA
1		HONDA CIVIC VIII	2006 – 2011	4,9
1		TOYOTA YARIS II	2005 – 2011	4,9
3		AUDI A4 B5	1994 – 2001	4,8
4		AUDI A6 III (C6)	2004 – 2011	4,7
4		NISSAN QASHQAI I	2006 – 2013	4,7
4		VOLKSWAGEN GOLF VI	2008 – 2013	4,7
7		AUDI A3 8P	2003 – 2013	4,6
7		AUDI A4 (B6 i B7)	2000 – 2008	4,6
7		TOYOTA AVENSIS II	2003 – 2009	4,6
7		TOYOTA YARIS III	2011 – obecnie	4,6
7		VOLKSWAGEN POLO IV 9N	2001 – 2009	4,6
7		VOLKSWAGEN TOURAN I	2003 – 2015	4,6
13		AUDI A3 8L	1996 – 2003	4,5
13		FORD FIESTA VII	2008 – 2017	4,5
13		ŠKODA OCTAVIA II	2004 – 2013	4,5
16		BMW Seria 1 (E81-E88)	2004 – 2011	4,4
16		BMW Seria 3 E46	1998 – 2007	4,4
16		VOLKSWAGEN GOLF V	2003 – 2009	4,4
19		AUDI A6 II (C5)	1997 – 2004	4,3
19		BMW Seria 3 E90	2005 – 2012	4,3
19		BMW Seria 5 E60	2003 – 2010	4,3
19		ŠKODA FABIA II	2007 – 2014	4,3
23		BMW Seria 5 E39	1995 – 2004	4,2
23		OPEL ASTRA IV (J)	2009 – 2015	4,2
23		VOLKSWAGEN GOLF IV	1997 – 2006	4,2
23		VOLKSWAGEN PASSAT B6	2005 – 2010	4,2
27		FORD FOCUS II	2004 – 2011	4,1
27		OPEL CORSA C	2000 – 2006	4,1
27		OPEL CORSA D	2006 – 2014	4,1
27		PEUGEOT 207	2006 – 2012	4,1
27		ŠKODA FABIA I	1999 – 2008	4,1
27		VOLKSWAGEN PASSAT B5	1996 – 2005	4,1
33		FORD FOCUS III	2010 – obecnie	4,0
33		OPEL ASTRA II (G)	1998 – 2009	4,0
33		OPEL ASTRA III (H)	2004 – 2014	4,0
33		OPEL MERIVA II	2010 – 2017	4,0
33		OPEL VECTRA C	2002 – 2008	4,0
33		OPEL ZAFIRA B	2005 – 2014	4,0
39		PEUGEOT 407	2004 – 2011	3,9
39		VOLKSWAGEN POLO V 6R	2009 – 2017	3,9
41		FORD FOCUS I	1998 – 2006	3,8
41		MAZDA 6 I	2002 – 2007	3,8
41		RENAULT SCÉNIC II	2003 – 2009	3,8
44		PEUGEOT 307	2001 – 2011	3,7
44		RENAULT LAGUNA II	2001 – 2007	3,7
44		RENAULT MÉGANE II	2002 – 2009	3,7
47		FORD MONDEO MK3	2000 – 2007	3,6
47		FORD MONDEO IV	2007 – 2014	3,6
49		RENAULT MÉGANE III	2008 – 2016	3,5
49		RENAULT SCÉNIC III	2009 – 2016	3,5

NEC HERCULES CONTRA PLURES

Wakacje minęły, urlopy się skończyły, a niektórym i pieniądze także! Zatem – do pracy! Pracoholicy z radością, leniwi z obrzydzeniem, pracowici z poczuciem obowiązku, konieczności i nieuchronności. Soliści zawodniaczko czupurni gotowi brać się za bary ze wszystkim i ze wszystkimi. Defetyści, pesymiści i malkontenci z irytującą przewrotnością nazywający samych siebie „ostrożnymi”, „realistami” (i takie tam inne dyrdymały), gotowi czujnie śledzić i podejrzać wszystko i wszystkich o czyhanie na ich dobra. I jedni, i drudzy mają małe szanse – będę tu wieszczy! – na pełny sukces. Dlaczego? Ano dlatego, że działać chcą w pojedynkę. Sami przeciw wszystkiemu, sami przeciw wszystkim. A od wieków już wiadomo, że – patrz dzisiejszy tytuł – nec Hercules contra plures. W wolnym przekładzie znaczy to tyle, co nicieść najsilniejszej choćby jednostki (takiego Herkulesa na przykład) wobec innych współ występujących. W wolnym i frywolnym przekładzie mówi się często, że „i Herkules... (tu rym do np. słupa, zupa, trupa), kiedy ludzi kupa”.

O tym chcę dzisiaj. O potędze działania zbiorowego, zorganizowanego, dobrze kierowanego.

Tycy się ta reguła wielu dziedzin życia. Biznesu także. Zarządzania firmą także. Zanim przejdę do części wykładowej, proponuję ćwiczenie. Oto test:

Z KIM CI PRZYSZŁO – SZEFIE – PRACOWAĆ?

Jak widać, proponuję test dotyczący pracowników. Ale! Jest to test, który wykonuje nie sam pracownik, ale jego przełożony – pracodawca, kierownik (boję się napisać, że może i sam Prezes?). Jeżeli – nie daj Boże – tekst ten wpadł w ręce pracownika i on chce sam siebie przebadać, to niech będzie gotów na prawdę gorzką i smutną (wtedy, po rozwiązaniu, może powiedzieć głośno innym, że ten tu facet pisze takie bzdury, że aż dziw, że mu je drukują).

Niech też może przypomni sobie tę formułkę z reklam farmaceutycznych, że niewłaściwe użycie może zaszkodzić jego zdrowiu. Ważne jest, aby teścik ten zrobić teraz, przed przeczytaniem reszty tekstu, wtedy jego ewentualna moc diagnostyczna będzie większa.

Zatem – szefie – odważ się, „raz kozie śmierć”, spójrz prawdzie w oczy, dowiedz się, z kim pracujesz.

Instrukcja: Każdorazowe wypełnienie testu (udzielenie odpowiedzi na wszystkie jego pytania (twierdzenia) dotyczyć powinno jednego tylko pracownika. A zatem – szefie – test ten możesz zrobić (wypełnić) dla każdego z twoich pracowników. Jeśli masz ich wielu, zajmijcie ci to trochę więcej czasu. Ale może warto? Możecie

także przetestować sobie tylko wybranych podwładnych, tych, co do których masz wątpliwości. Zabierze ci to mniej czasu, ale ryzykujesz wtedy popełnienie błędu subiektywizmu. Bo czy jesteś zupełnie pewien, że do kogoś tam nie uprzedziłeś się po prostu? Może zrobił bezwiednie coś, czego bardzo nie lubisz? Ale nie ma to wpływu na jakość jego pracy! A może ktoś ma u ciebie fory, bo go lubisz za coś innego niż jego praca (ma podobne zainteresowania, kibicuje tej samej drużynie, ma podobne podejście do alkoholu, poglądy polityczne lub inne, dalekie od pracy zawodowej zwyczajnie i słabostki)? No, dość pouczania. Twój biznes, twoje pieniądze, twój czas, twoja wola. Startujesz? Odpowiedz zatem, czy testowany przez ciebie Pan X:

	odp.
1 Jest gotów do pomocy innym	
2 Z reguły po pracy wychodzi jako pierwszy	
3 Lubi rywalizować, ale nie boi się przegranej	
4 Podkreśla wobec innych swoją wartość	
5 Czasem widać, że „bujają w obłokach”	
6 Jest ciekawski, wszystko go interesuje	
7 Można o nim powiedzieć „złota rączka”	
8 Chętnie się uczy	
9 Lubi pouczać innych	
10 Widać, że myśli o tym, co robi	
11 Często wygląda na zmęczonego	
12 Mówi się o takich „dusza towarzystwa”	

Podlicz odpowiedzi „tak” (lub znaczki „+” w rubryce „odp.”. Opisywanego w ten sposób przez ciebie pracownika zaliczyć można (według tego testu) do jednej z czterech kategorii. Na razie opiszmy te kategorie literami F, C, A i K.

Do kategorii F zalicza się odpowiedzi twierdzące na pytania numer: 1, 7 i 10. Kategoria C to odpowiedzi „tak” na pytania 3, 6 i 8. Do grupy A zaliczają się plusy na pytania 2, 5 i 11, a do kategorii K te na pytania 4, 9 i 12.

Jeżeli w danej kategorii osoba testowana uzyskała trzy plusy (trzy odpowiedzi „tak”), to można powiedzieć, że „należy zdecydowanie do tej kategorii”. Jeżeli plusy są dwa, to ocenimy to jako „raczej należy do tej kategorii”. Przy jednym plusie powiemy ostrożnie, że „może mieć tendencje, aby należeć do tej kategorii”. Oczywiście zero plusów to zdecydowana nieprzynależność do danej kategorii, danego typu pracowników.

Przejdę teraz do części teoretyczno-wykładowej. Wyjawię, co oznaczają owe F, C, A i K.

Jako stary wiekiem i stażem terapeuta nie mogę wykluczyć, że niektóre rozwikłania owych symboli i ich przypisanie twojemu (kurde! a może twoim!) pracownikom może być szokiem. Poradzę... Odłóż na chwilę pióro. Zrób sobie drinka. Zacerpnij świeżego powietrza. Może być różnie!

KIM JEST TWÓJ PRACOWNIK?

W drugiej połowie XX w. dwoje amerykańskich specjalistów w zakresie zarządzania Robert Blake i Jane Mouton opublikowało swoje koncepcje dotyczące stylów zarządzania zespołami pracowniczymi (potem wymyślono i do dziś stosuje się obrzydliwe, ahumanitarne określenie „zasoby ludzkie”). Brali oni pod uwagę dwie, ich zdaniem najważniejsze, cechy zarządzania innymi – orientację na zadania i orientację na ludzi. Przygotowując z moim ówczesnym przyjacielem wykłady dla studentów zarządzania, spróbowałem poglądy owych amerykańskich autorytetów przenieść na kwestie cech pracowniczych. I oto, co mi wyszło.

Dwie najważniejsze (podobno!) zauważalne w otoczeniu cechy pracownika to:

– wiedza i umiejętności. Mówiąc inaczej, są pracownicy, którzy wiedzą i potrafią dużo, i tacy, którzy potrafią mało (oczywiście ze wszystkimi stanami pośrednimi włącznie, typu „wie trochę”, „wie sporo”, „wie co nieco”),
– motywacja do pracy. Proste – jednym się chce pracować, innym nie.

Układając te dwie cechy według ich continuum, otrzymujemy zatem klasyczną „czteropolówkę”, cztery typy ludzi, cztery typy pracowników. Graficznie wyglądają to może tak:

– I tak sobie myślę, co tu robić, żeby nic nie robić, zarobić i jeszcze odpocząć? I alternatywy mam ze trzy...

TYP PIERWSZY – pracownik wiele umie i jego motywacja do pracy jest wysoka, bardzo wysoka. Miodzio! Skarb w każdej firmie. Człowiek orkiestra, złota rączka, mistrz, mistrzynio, fachowiec. Fachowiec pełną gębą. W powyższym teściku człowiek o cechach F. Odrębny mi i wcale niełatwymi kwestiami są: jak takich ludzi do firmy pozyskać, jak ich w firmie prowadzić, jak ich sobie stworzyć, jak ich nie stracić? To są pytania na kurs menedżerski wyższego stopnia. Zastanów się, miły czytelniku, czy nie przydałaby ci się taka konsultacja? Pracownika typu F należy hołubić, pielęgnować, dopieszczać. Najczęściej wart jest wszystkich pieniędzy!

TYP DRUGI – pracownik umie niewiele (lub jeszcze niewiele), ale jego motywacja do pracy jest wysoka (czasem bardzo wysoka). Tych ludzi oznaczyłem w naszym teście literką C – czeladnik, kandydat na fachowca, przyszły mistrz. To są najlepsi kandydaci do pracy, najlepszy materiał (tfu! ohydne słowo) na pracownika dobrego, bardzo dobrego, produktywnego. Tych – szefie – szukaj! Nie patrz, ile umie – umie jeszcze niewiele. Patrz, czy chce umieć. Chce? Pomóż, dofinansuj, zainwestuj w jego szkolenie, w naukę, w praktykę. Oddaj pod opiekę najlepszym swoim pracownikom – tym F! Oni mają motywację – nie zdemoralizują, oni mają wiedzę – nauczą, podzielą się, a może i znajdą w uczeniu twórczego współpracownika. Takimi drogami postępował rozwój w każdej dziedzinie naszego życia.

TYP TRZECI – pracownik niewiele umie i ma słabą motywację do pracy. Mój ojciec powtarzał takie stare powiedzonko o ludziach leniwych: „jakiegoś mnie Panie Boże

stworzył, takiego mnie masz”. Ot i oni – smutni, bo w pracy senni, apatyczni, bladzi ze znudzenia. Przydałem im literkę A – anemik! Tak samo określali ich R. Blake i J. Mouton. Co z nimi robić? Wydawałoby się, że tylko zwolnić. Ale jeśli wrócić do tego nieszczęsnego określenia „zasoby ludzkie”, to anemiczni należą do mało co prawda wartościowych zasobów, ale jednak zasobów. I takie mało wartościowe zasoby też można wykorzystać – do prac prostych, nieskomplikowanych, niewymagających wielkiej samodzielności. Nie wierzę, że w twojej firmie nie ma do wykonania prac prostych. Po co zatrudniasz do nich pracowników kreatywnych? Bo to sprawiedliwe? Naprawdę sprawiedliwe? Pomyśl, kurde, dla kogo sprawiedliwe!

TYP CZWARTY – pracownik, który sporo umie, ale ma malutką albo żadną motywację do pracy. Co umie? Wiele umie. I to ze spraw czysto zawodowych, ale w innej dziedzinie jeszcze więcej! Umie być! I jest, kreuje się na gwiazdę zespołu, jej lidera, kogoś, kto tylko przypadkiem nie jest na miejscu szefa. Dla niego miejsce pracy jest miejscem istnienia, miejscem kreacji własnej próżności. Taki ktoś traktuje firmę jak klub wzajemnej adoracji towarzyskiej. Pamięta o wszystkich imieninach i urodzinach (nie żeby uhonorować solenizanta, ale by mu przypomnieć o obowiązku fundowania). Zna wszystkie plotki i pogłoski i doskonalę wie, że w innych firmach takim fachowcowi jak on płaćliby krocie. Pominę dalsze opisy, bo mi się pchają pod palce na klawiaturze brzydkie słowa. Napiszę krótko – ów K (klubowicz) jest przysłowiową łyżką dziegciu, która każdą beczkę miodu zatruje. Nie muszę chyba ci pisać dosłownie – mój miły czytelniku, szefie firmy – co z takim indywiduum zrobić. A jeśli cię zapytają, dlaczego zwalniasz fachowca, to odpowiedz, że nie, że zwalniasz lenia! Jeżeli to zrobisz, to poproś jeszcze Najwyższego o małą przysługę – aby ów K trafił do twojej konkurencji! Nie zdarzy ci się wtedy sytuacja, którą w swym czarnym śnie zobaczył nasz grafik.



*Czensto se myslę
co tu robić,
żeby się
nie narobić,
zarobić
i jeszcze
odpocząć.
Wedug mnie
som na to
ino trzy
alternatywy.*

(rys. Joka)

DR ZBIGNIEW MARTEN

Autor jest psychologiem. Z firmą Moto-Profil związany współpracą od kilkunastu lat. Prowadzi działalność szkoleniową i poradnictwo indywidualne.





DOBRY WYBÓR



Dwumasowe koła zamachowe LuK zapobiegają uszkodzeniom, które mogą powodować sztywne koła zamachowe.

Dwumasowe koła zamachowe LuK (DKZ) zaprojektowane są pod konkretny model i wersję silnikową danego pojazdu. Sztywne koła zamachowe nie spełniają tego wymagania. Dlatego stosowanie sztywnego koła to niebezpieczeństwo zwiększonego zużycia skrzyni biegów, uszkodzenia mocowań silnika, a nawet pęknięcia wału korbowego! Pozostań przy sprawdzonych rozwiązaniach wykorzystywanych na pierwszy montaż. Stosuj oryginalne DKZ marki LuK!

Dodatkowe informacje:

www.schaeffler.pl/aftermarket

www.repxpert.pl



FAG



SCHAEFFLER

AUTO ZE STODOŁY

Co jakiś czas świat obiega wiadomość o aucie ze stodoły, które okazuje się na tyle rzadkim klasykiem, że jakiś brodaty pan mówiący biegle po arabsku jest gotowy za nie zapłacić nawet kilka milionów dolarów. Zjawisko z angielska nosi nazwę „barn find”, a stodoła odgrywa tu kluczową rolę.



To w niej stoi przez kilkadziesiąt lat porośnięty mchem i pokryty rdzą pojazd, do czasu, aż zostanie odkryty przez wnuka właściciela posesji, który chciał tylko zrobić porządek po dziadku. Mający nikłe pojęcie o motoryzacji nowy spadkobierca rozpoznaje częściowo już zgniłe logo włoskiej marki i stwierdza, że może być to coś warte. Ma rację. To „coś” wkrótce wywraca całe jego życie do góry nogami, łącznie z jadłospisem, w którym na stałe pojawia się kawior z białugi, przepiórcze jaja i francuski szampan.

Oczywiście jest to wersja bardzo optymistyczna, z zakończeniem w stylu hollywoodzkim: „i żyli długo i szczęśliwie”.

Niecodziennie wśród znalezisk w stodole trafia się na Bugatti Type 57s Atalante czy Ferrari 250 GT California. Znacznie

częściej jest to samochód bez większej wartości i w okropnym stanie, odnaleziony przez miłośników z miejscowego klubu „Kochamy graty”, którzy przez kilka kolejnych lat będą przywracać go w trudzie i znoju do dawnej świetności.

Bo w gruncie rzeczy „barn find” ma więcej wspólnego z przemysłanymi poszukiwaniami niż z przypadkowym odkryciem. W Wielkiej Brytanii, Francji, Holandii czy USA nie brakuje wyspecjalizowanych grup miłośników starej motoryzacji, którzy swój wolny czas poświęcają na eksplorację opuszczonych magazynów, budynków gospodarczych, garaży i stodoł. Przemierzają kraj wzdłuż i wszerz w poszukiwaniu klasyków, wchodząc w relacje z lokalnymi mieszkańcami. Przeprowadzają z nimi wywiady, stając się powiernikami niezwykłych historii.

To one później stanowią bazę do stworzenia planu działań w terenie.

Zaintrygowany tematem zacząłem szukać konkretnych rad – jak zdobyć czarny pas w „barn find”. I chyba mi się udało. Udzielił mi ich Corky Coker z USA, właściciel firmy produkującej opony do oldtimerów, a prywatnie wielki pasjonat unikalnych pojazdów. Należy spełnić trzy warunki. Po pierwsze: zapuścić okazałe wąsy. Po drugie: kupić fajnego starego pickupa. No i po trzecie: zrobić sobie porządną wizytówkę.

MARCIN SZOSTAK

Felietonista ProfiAuto

PRAZASADA

Jak tylko przekręcę kluczyk w stacyjce, mój mąż w myślach spisuje testament. Jedną ręką sięga (nie, nie tam) po ręczny hamulec, podczas gdy drugą trzyma drzwi samochodu na wypadek koniecznej nagłej ewakuacji przetestowanej w wersji falstart setki razy. I w tej pozycji na gimnastyka-akrobatę niestety potrafi jeszcze mówić. Prawdy ogólne oczywiście, bo przecież mnie nie krytykuje, szanuje i kocha aż do śmierci, ale chciałby mnie trochę dłużej kochać niż do autostrady. Więc on nie krytykuje, tylko o świecie rozprawia. Prawdy uniwersalne – czy nie sądzę, że system edukacji kierowców należy poprawić? Bo nikt na tych drogach nie prowadzi prawdziwie użytecznych warsztatów w odróżnianiu strony prawej od lewej, a potrzeba jest widoczna gołym okiem. I że drugi etap mógłby polegać na nauce tego samego, ale w odbiciu lustrzanym, co wzniosłoby na wyższy poziom komfort wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Jak przekraczam magiczną barierę dźwięku w postaci 50 km/h, mąż dostaje skurczów w obu łydkach od naciskania

wyimaginowanego pedału hamulca, a ciśnienie mu się podnosi do poziomu Mount Everestu. I nawet wtedy mówi, bo w mówieniu stres mu wręcz pomaga, że egzaminatorzy nie podchodzą odpowiednio profesjonalnie do swojej własnej pracy, a powinni, bo każdy powinien. I kraj potrzebuje specjalistów, a nie praktykantów w swoich zawodach. Że tych dziesięć lat temu z całą pewnością, jadąc ze mną, nie spoglądał na drogę i na to, co robię, a powinien (i to nie twoja wina, kochanie, że nie patrzył i zdał). Co odbieram raz jako komplement, a innym razem jako obrażę – w zależności od tego, gdzie mąż wówczas patrzy. Albo zajęcia z asertywności, czy nie byłyby przydatne? – zapytuje retorycznie mąż. O ile łatwiej byłoby podjąć mi decyzję, zjechać czy nie zjechać? Wyprzedzić czy nie wyprzedzić? Zatrzymać się teraz czy za moment? No ale taki kraj, że nie szkolą. Nawet w prostej jeździe nie szkolą (co absolutnie nie jest twoją winą, kochanie).

Nawet jak po prostu się jedzie, pięknie, prosto, zgodnie z przepisami, omijając dziury, to ludzie (ludzkość cała, nie

ty) jednak zbyt wolno jadą. Tak że czasami ta pani wychodząca z przychodni na osiedlu zdołałaby ich wszystkich wyprzedzić w dziesięć sekund (dziesięć, a nie pięć, daje jej mój mąż tylko dlatego, że chodzi o kulach). Albo jeżdżą za szybko, nie dostosowując prędkości do jakości polskich dróg (no właśnie, a jakie my okropne mamy drogi!) i że takie eventy jak ProfiRacing Cup są świetne, ale potem wraca taka jedna z drugą (nie ty, kochanie, ja tak ogólnie mówię) i myśli, że mogłaby brać każdy lewy nawrót jak Hołowczyc pilotowany przez Wiśłaka. A tu przecież myśleć trzeba. Ot, cały problem ludzkości – brak wyobraźni, brak logicznego myślenia. Jak my w ogóle doszliśmy do tego XXI wieku, to ja nie wiem, skoro zwyczajne myślenie sprawia nam problem.

Z parkowaniem też podobno sobie nie radzę. Znaczący sobie nie radzą. Wnioskuje to nie tylko po przychnięciach z siedzenia pasażera, ale i po natarczywych pytaniach o to, czy chcę się przesiąść. I że na świecie tyle problemów istnieje, dlaczego więc ludzie generują kolejne, podejmując nieświadome decyzje,



na przykład wjeżdżając na osiedlowy pusty parking. Po lewej stronie dwa miejsca wolne, po prawej trzy miejsca wolne. Naprzeciw sklepienie nieba i absolutne NIC, co stoi na przeszkodzie. A oni... jadą dalej, odnajdują miejsce, w którym wszędzie są samochody, naprzeciw dwa śmietniki, a za nimi pacholek, nie jeden, ale nawet pięć. I wtedy decydują się zaparkować. Jak ja wczoraj.

I jeszcze ta muzyka w samochodzie. Te koncerty giganty źle to wszystko projektują. Tak to zaprojektowali, że dziś to nie da się słuchać muzyki w samochodzie po cichu. Decybele rozsadzają mózg i często się zdarza, że dźwięki w pewnym momencie nabierają realnych kształtów. A nawet wgnieć. Ten system nagłośnieniowy kiedyś był lepszy, a teraz takie technologie (mawia mój mąż nad ranem, analizując straty), że człowiek drogi nie słyszy, samochodu nie czuje, nie koduje informacji, kochanie.

Taki mądry, taki cudowny, taki ogarnięty i perfekcyjny jest ten mój zaobrączkowany kierowca, że może nawet pomyślałabym przez moment, że te słowa to on

do mnie kieruje, nie do ludzkości, gdyby nie fakt, że jego również źle wyszkolono w myśleniu perspektywnym i wciąż wierzy, że jeśli ukryje nawigację w schowku, to współczesny polski złodziej nie zorientuje się, że ona jest w schowku. A on się już raz zorientował. I teraz z poczucia winy oboje sobie narzekamy na system edukacji kierowców w kraju i Europie i ani razu nie pada złe słowo na mnie. Bo mąż nie jest głupim człowiekiem i doskonale zna zasady rządzące światem, którymi dziś się z Wami Mężczyznami podzielę:

Po pierwsze: za każde słowo krytyki względem Twojej kobiety za kierownicą dopadnie Cię karma.

Po drugie: karma wybiera ten moment, w którym Kolega Ze Mną Się Nie Napijesz nalewa Ci whiskey.

Po trzecie: to jest ten sam moment, w którym umiejętności prowadzenia samochodu przez Kobietę wzrastają wprost proporcjonalnie do promili przemieszczających się po Twoim testosteronowym organizmie.

I to jest ta prazasada, swoiste ARCHE kierujące światem udanych związków. Że niestanna walka z kimś, kto twierdzi, że prowadzi lepiej, nie ma najmniejszego sensu, bo nadejdzie chwila, w której sam stwierdzisz, że prowadzić to on/ona może jakkolwiek. Byle szybko do domu.

BEATA NITKA

Event manager w Moto-Profilu



HAMULCE BO POLSKIE?

– DOBRE,

Wielu kierowców, a także mechaników, staje często przed pytaniem – czy montować polskie części? Jeśli pamiętamy zamierzchłe czasy, gdy w Polsce produkowało się dużo (lecz niekoniecznie dobrze), sugestia może nasuwać się jedna, ale czy naprawdę odpowiedź na to pytanie jest obecnie taka oczywista?



Do dziś krążą anegdoty, jak to państwowe konglomeraty produkowały z surowców dostarczonych do nich przez „zaprzyjaźnionych” sojuszników. Pamiętamy, że niezwykle ważnym narzędziem mechaniki precyzyjnej był 2-kilogramowy młotek... A jak jest obecnie? Czy nadal borykamy się z tymi samymi problemami?

Wolny rynek oraz otwarcie granic spowodowały, że nasza rodzima produkcja zaczęła być poddawana coraz częstszym porównaniom czy próbom jakościowym. Dawniej, w sytuacji ciągłego niedoboru, wygrany był ten, który cokolwiek wyprodukował – ale czasy się zmieniły. Dziś już nie wystarczy wyprodukować, aby sprzedać. Teraz trzeba wyprodukować wysokiej jakości produkt, aby klient, spośród innych ofert, zechciał wybrać właśnie ten jeden. Tak zrodziła się konkurencja.

Kiedyś kierowca cieszył się, że udało mu się kupić zderzak do Poloneza czy szczęki do „malucha”. Obecnie klient może przebierać w dziesiątkach, jeśli nie setkach ofert

części do nawet nieco bardziej „egzotycznych” pojazdów, które zawitały do naszego kraju.

Jaki ma to wpływ na produkcję i jakość części? Czy wystarczy wyprodukować cokolwiek i jakkolwiek? Owszem, można, ale sprzedaje się to tylko raz, może dwa. O ile kiedyś złą renomę produktu można było co najwyżej powtórzyć szwagrowi na imieninach, o tyle teraz mamy Internet przebogaty w różne fora. Opinia o produkcie, serwisie czy mechaniku w ułamku sekundy dociera do odbiorców już nie tylko w jednym kraju.

Poważni producenci zdają sobie sprawę, że nie ma miejsca na pomyłki, półprodukty czy półprodukty, ponieważ prędzej czy później (a zazwyczaj prędzej) rynek weryfikuje jakość dostarczanego wyrobu.

Firma TOMEX od 40 lat dostarcza elementy układu hamulcowego na rynki europejskie, jest także poddostawcą światowych koncernów automotive. To właśnie tej firmie PIMOT przyznał pierwszą homologację ECE R-90 dla klocków hamulcowych. Także TOMEX jako pierwsza fabryka

w Europie Środkowo-Wschodniej wprowadził już 15 lat temu technologię scorchingu, spotykaną kiedyś tylko wśród produktów klasy premium oraz klocków OE. Kolejne inwestycje w nowoczesne linie szlifierskie, malarskie, a przede wszystkim w pełni automatyczne linie prasownicze pokazały, iż polska firma może śmiało konkurować jakością produktu z największymi gracjami na rynkach światowych. Każdego roku hale produkcyjne firmy opuszcza ponad 10 milionów klocków, szczęk hamulcowych oraz akcesoriów z nimi związanych, przeznaczonych do samochodów osobowych i autobusów. Jest to doskonała odpowiedź na zadane na początku pytanie. Hamulce – dobre, bo polskie? Tak, z pewnością.

Już wkrótce ten polski producent rozszerzy swoje portfolio i do oferowanych obecnie klocków, szczęk hamulcowych, czujników i akcesoriów dołączy długo oczekiwane tarcze hamulcowe – dzięki temu oferta firmy TOMEX stanie się jeszcze bardziej kompleksowa.

TY SIĘ NIE ZNASZ

„Pana zapraszam pod samochód, pani do biura”. Tak wyglądała moja wizyta w Stacji Kontroli Pojazdów. Hierarchia społeczna z góry ustalona, jak podczas spotkania Dudy i Trumpa, jeden stoi, drugi siedzi i koniec. Bo motoryzacja jest zastrzeżona.

Zastrzeżona dla mężczyzn. Od dawien dawna. Zanim jeszcze na świecie była moja mama, jej mama i mama mamy mojej mamy. Diagnosta z góry wie, że moje miejsce jest w biurze. Że powinnam sobie pójść posiedzieć, podczas gdy ty w ogniu walki niczym Rambo słuchać będziesz o amortyzatorach, łożyskach, wahaczach i innych przyjemnościach (albo i nieprzyjemnościach, gdy przyjdzie do naprawy). Jako kobieta i – chociaż mężczyznom trudno w to uwierzyć – świadomy użytkownik samochodu, a przede wszystkim jego właściciel (!) zgłaszam bunt, twardo stojąc tam, gdzie „pan zostaje”.

Temat należy przeanalizować – kobiety już tak mają. Przewertować, rozebrać na części pierwsze, poskładać, znowu rozebrać i po raz kolejny poskładać, by wreszcie zinterpretować. Postawić wniosek, że to stereotypowe, typowo męskie myślenie. Z góry ustalone i wypracowane na drodze ewolucji jak wiele innych umiejętności (oprócz komunikacyjnych naturalnie, bo jako rozwoju nie traktujemy przejścia ze słowa pisanego na emoji), poukładane we wszystkim znaną hierarchię. Przy kasie w sklepie płacisz. W sali szkoleniowej siedzisz. Na poczcie stajesz w kolejce. U mechanika jako kobieta – stoisz i się nie odzywasz (w skrajnych przypadkach nawet nie masz prawa tam jechać). U mechanika jako facet – jesteś w siódmym niebie i swoim żywiole, ekscytujesz się bardziej niż oglądając mecz i wszystkiego dotykasz częściej (i chętniej) niż naczyń w zlewie.

Motoryzacja w waszym mniemaniu nie jest dla kobiet. Nawet Internet to wie (swoją drogą również rodzaju męskiego). Tam też są jedynie poradniki w stylu „Auta tylko dla PRAWDZIWYCH mężczyzn”. Dziwne, że nikt nie tytułuje tekstów „Auta tylko dla PRAWDZIWYCH kobiet” – wiedziałybyśmy wtedy, których modeli nie mogą kupować kobiety nieprawdziwe. Jednym



z samochodów polecanych dla tych niepodrabianych mężczyzn jest BMW serii 8, z „delikatną linią nadwozia i fantastycznym brzmieniem silnika”. Dobrze, że nie poleca się go kobietom, bo my przecież z linii dostarczamy jedynie te przerywane na drodze, do malowania których akurat skończyła się komuś farba i poszedł w wersję budżet, a brzmienie możemy sobie najwyżej ocenić po wydźwięku ulubionej piosenki w radio.

Podobnie ma się sytuacja w warsztacie samochodowym, gdzie mechanik tłumaczy, że „dużo już pani przejechała, niedługo trzeba będzie wymienić O-LEJ”. Tak, dokładnie, O-LEJ. Mało by brakowało, a dostałabym to na kartce. O-LEJ,

z precyzją wypowiedzianych (cedzonych) słów na miarę planowania głowicy. Więc potakuję jedynie głową nad tym O-LE-JEM, w myślach dodając jeszcze, że do tego filtr rzeczonego oleju i powietrza, a niedługo trzeba będzie pomyśleć nad wymianą sworznia dolnego wahacza w prawym kole. W myśl zasady, że z wiedzą czasem lepiej się nie wrywać, bo pralka na dziewiąte piętro sama się nie wniesie.

I kiedy już sobie uzmysłowiłam, jakim prawem diagnosta czy mechanik daje mi odczuć, że się nie znam, zadzwoniła moja przyjaciółka i spytała – co ci powiedział diagnosta po przeglądzie? Wiesz, to wyście to z łożyska lewego koła – wyjaśniłam. – Aha, a co to jest?

NATALIA PISKORZ

PR manager



AMBASADOR SUBARU

Skoczek narciarski, zawodnik klubu AZS Zakopane, członek kadry narodowej. Miał 15 lat, gdy został powołany do kadry Polski na Mistrzostwa Świata Juniorów 2006 w Kranju. Jego ówczesny występ ograniczył się co prawda tylko do udziału w oficjalnych treningach, ale mistrzowski potencjał już dał o sobie znać. W sezonie 2005/2006 zadebiutował w zawodach FIS Cup, pierwsze punkty zdobywając 5 marca 2006 roku w Zakopanem. Dziś Maciej Kot ma na swoim koncie wiele sukcesów, w tym ostatni: z igrzysk olimpijskich w Pjongczangu przywiózł brązowy medal. Jego rekord życiowy to 244,5 m. Został ustanowiony na Vikersundbakken w Vikersund 18 marca 2017 r.

1 Idealny samochód powinien mieć...

Mocny silnik, napęd 4x4, dobre zawieszenie i hamulce. Do tego piękne brzmienie silnika, wysoki poziom komfortu, niecodzienną stylistykę i możliwość wyłączenia wszystkich systemów elektronicznych (śmiech).

2 Największa ekstrawagancja, na jaką pozwoliłbym sobie w samochodzie, to...

Myślę, że jakiś ciekawy, jedyny w swoim rodzaju kolor bądź oklejenie samochodu.

3 W samochodzie najważniejsze są dla mnie następujące parametry...

Moc, dźwięk, napęd i wysoki poziom radości z jazdy.

4 Mój pierwszy samochód to był...

Seat Ibiza Cupra R. Jak na pierwsze auto bardzo szybka zabawka.

5 Obecnie jeżdżę samochodem marki...

Na co dzień Subaru (którego jestem ambasadorem), a od święta sportowym modelem pewnej niemieckiej marki.



6 Gdybym mógł kupić dowolny samochód, to byłby to...

Przed podjęciem decyzji musiałbym podjechać do paru salonów na jazdy próbne i porozmawiać o rabatach (śmiech).

7 W samochodzie słucham muzyki...

Zazwyczaj słucham radia, które oferują dobrą muzykę z list przebojów, a czasami przełączam się na klasyczne hity rockowe.

8 Największa wada samochodu to...

Koszty eksploatacji. W szczególności to, że trzeba go tankować...

9 Ulubiony kraj do podróżowania samochodem to...

Austria, ponieważ stan dróg jest rewelacyjny, a górskie odcinki dają dużą frajdę z jazdy. Aczkolwiek w Polsce pod tym względem jest coraz lepiej i chyba jak każdy mam swoje ulubione drogi w naszym kraju, na które chętnie wracam.

10 Niezapomniana przygoda związana z samochodem /w samochodzie...

Na 22. urodziny, w formie prezentu, mogłem pojechać z przyjacielem do Warszawy na weekend i wziąć udział w Subaru Imprezie STI. Nocne zwiedzanie stolicy zza kierownicy 320-konnego Subaru to było fajne przeżycie. Finał miał miejsce następnego dnia pod PKOL-em, gdzie odbywał się piknik olimpijski. Na parkingu kręciliśmy bączki, malując kółka olimpijskie (śmiech).

NADCHODZI CZAS ELEKTRYKÓW

Aż 73 proc.
polskich
kierowców
zastanawia się
nad zakupem

AUTA ELEKTRYCZNEGO



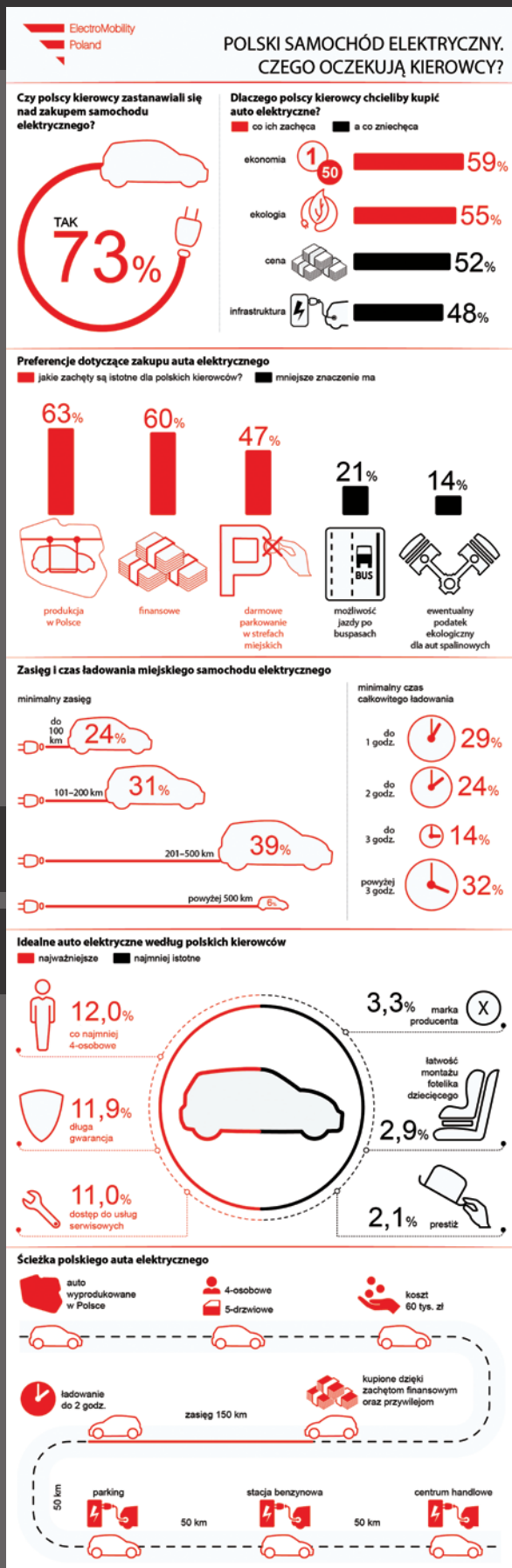
Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Kantar TNS, idealne miejskie auto elektryczne według polskich kierowców powinno kosztować 60 tys. zł i mieć zasięg do 150 km. Istotne jest także, aby było produkowane w kraju, miało co najmniej 4-osobowe nadwozie, gwarancję oraz mogło korzystać z rozbudowanej sieci serwisowej. Z zachęt przy zakupie e-pojazdów kierowcy w Polsce za najistotniejsze uważają bonusy finansowe, w tym zwolnienie z akcyzy i możliwość parkowania za darmo w centrach miast. Przy okazji badania wykazały, że aż 73 proc. kierowców zastanawiało się nad zakupem auta elektrycznego. Do ewentualnego zakupu zachęca ich niższy koszt eksploatacji i ekologiczność takiego pojazdu, ale odstrasza wysoka cena zakupu oraz brak niezbędnej infrastruktury. Polscy kierowcy są jednocześnie otwarci na alternatywne rozwiązania, takie jak abonament na baterie (przy założeniu średniej ceny na poziomie ok. 200 zł miesięcznie) oraz car sharing.

Jeśli chodzi o zasięg auta elektrycznego, to ponad połowa (55 proc.) badanych akceptuje dystans do 200 km, najczęściej zaś (48 proc.) optymalną odległością pomiędzy punktami ładowania jest 50 km. O ile polscy kierowcy nie traktują dużego zasięgu jako warunku koniecznego dla miejskiego auta elektrycznego, to mają duże oczekiwania w stosunku do czasu ładowania. 53 proc. z nich uważa, że całkowite naładowanie baterii powinno trwać nie dłużej niż 2 godziny. Aż 97 proc. jest zdania, że cena miejskiego auta elektrycznego powinna być niższa lub taka sama jak samochodu spalinywego analogicznej klasy.

Polskie e-auto

Badanie zleciła państwowa spółka ElectroMobility Poland (EMP), aby sprawdzić wiedzę polskich kierowców na temat elektromobilności i projektu polskiego auta elektrycznego. – Chcieliśmy określić akceptowalne parametry techniczne i cenę miejskiego auta elektrycznego przed rozpoczęciem budowy prototypów – powiedział Piotr Zaremba, szef projektu EMP. Badania miały też na celu sprawdzenie, na ile ulokowanie produkcji w kraju jest istotnym czynnikiem wyboru auta, oraz zweryfikowanie atrakcyjności alternatywnych rozwiązań biznesowych, w tym car sharingu oraz abonamentu na baterie.

Utworzenie i działalność ElectroMobility Poland jest odpowiedzią na rosnące szanse biznesowe związane z rozwojem nowego segmentu rynku. Spółka angażuje do projektu polskie firmy zainteresowane budową pojazdów elektrycznych, wspierając ich działania, począwszy od prac nad prototypem po wdrożenie do produkcji i sprzedaż gotowego auta na rynku. Rolą



ElectroMobility Poland jest połączenie potencjału polskich przedsiębiorców z kapitałem powiązaniem ze Skarbem Państwa, który jest niezbędny do uruchomienia produkcji seryjnej samochodu elektrycznego.

O komentarz do wyników badań pokusił się Instytut Samar, który profesjonalnie zajmuje się monitoringiem polskiego rynku motoryzacyjnego. Jak czytamy, przed polskimi władzami oraz państwową spółką EMP jest jeszcze dużo pracy. Obecnie w Polsce nie ma nawet małoseryjnej produkcji samochodów elektrycznych (z wyjątkiem autobusów czy wózków typu Melex), choć istnieje już co najmniej kilka prototypów takich aut. Równie słabo wygląda rozwój rynku samochodów elektrycznych. Według danych za ubiegły rok (Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar na podstawie CEPIK) zarejestrowano w naszym kraju zaledwie ok. 500 e-aut. To wielokrotnie mniej niż w zachodnich krajach Unii Europejskiej. Tam liczba samochodów elektrycznych gwałtownie rośnie. U nas nie bardzo, choć biorąc pod uwagę zmiany w przepisach i obiecany system zachęt, może się to zmienić. Już zmienia się w zakresie samochodów hybrydowych, których ilość przyrasta w większym stopniu, zwykle kosztem diesli. Według danych Instytutu Samar w ub. roku niekwestionowanym liderem sprzedaży samochodów z napędem spalinowo-elektrycznym była Toyota z liczbą przekraczającą 13,5 tys. zarejestrowanych aut (hybrydy stanowią 45 proc. sprzedaży japońskiej marki w Europie). Najpopularniejszym modelem był C-HR. Za Toyotą uplasował się Lexus (1775 hybryd). Ponieważ Lexus należy do Toyoty, oznacza to, że japońska para zdobyła ponad 90 proc. rynku. Polacy kupowali też hybrydy Kia (niecałe 500 aut), BMW (256), Hyundai (199), Infiniti (109), Volvo (75), Porsche (51), Ford (49) i Volkswagena (19). Na liście są jeszcze: Mercedes, Audi, Mitsubishi, Mini, Renault i Honda.

Według Samaru najpopularniejsze ubiegłoroczne modele to Toyota C-HR (25 proc. udziału w krajowym rynku hybryd), potem Auris obejmujący drugą ćwiartkę hybrydowego tortu i RAV4 (prawie 2,9 tys. sztuk i 17 proc. udziału). Swoje znaczenie ma również hybrydowy Yaris (ok. 2,5 tys. egz. i 14 proc.) oraz przedstawiciel klasy premium – Lexus NX (860 sztuk; 6 proc.).

Przybywa elektryków

Wygląda na to, że wzrost liczby hybryd odbywa się kosztem samochodów z silnikiem Diesla. Jest to tendencja zauważalna od 2-3 lat. Według danych Instytutu Samar w 2017 r. zarejestrowano prawie 16,7 tys. hybryd (585 hybryd plug-in) i ok. 450 aut z napędem całkowicie elektrycznym. W porównaniu z poprzednim rokiem wzrosły są kilkudziesięcioprocentowe. Przeważają zdecydowanie silniki benzynowe (345 836 samochodów w ub. roku), a diesli kupuje się coraz mniej (134 745).

Według unijnej instytucji EAFO (European Alternative Fuel Observatory), monitorującej wspólnotową sytuację pod względem pojazdów o napędach alternatywnych, w 2017 r. w Polsce zarejestrowano następujące eauta: Nissan Leaf (239 egz.), Hyundai Ioniq Electric (73), BMW i3 (58), Tesla Model S (34), Tesla Model X (30), pozostałe (41).

Ta sama wspólnotowa instytucja podaje (na podst. CEPIK), że w 2018 r. (styczeń-maj) nowych właścicieli znalazło u nas 336 e-samochodów. W zestawieniu liderem jest Kia Niro PHEV (55 egz.), następnie BMW i3 REX (45), Volvo XC60 PHEV (34), Hyundai Ioniq Plug-in (34), BMW 225xe Active Tourer (26) i inne (142).

Na stronie EAFO.eu czytamy, że łącznie od stycznia do końca maja kupiono w Polsce 565 samochodów „zelektryfikowanych”. Auta wyłącznie na baterie stanowiły 41 proc., reszta to hybrydy plug-in.

Ustawa promuje eauta

Na początku roku prezydent Andrzej Duda podpisał Ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Infrastruktura dla paliw alternatywnych ma w początkowej fazie powstawać w aglomeracjach miejskich, na obszarach gęsto zaludnionych i wzdłuż najważniejszych dróg. Ustawa koncentruje się na stacjach ładowania pojazdów elektrycznych oraz stacjach gazu ziemnego. Nowe przepisy zakładają, że budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne i związane z nimi stanowiska postojowe mają być wyposażane w punkty ładowania aut elektrycznych.

Dokument przewiduje wiele korzyści dla kierowców pojazdów elektrycznych, m.in. zwolnienie z akcyzy na zakup osobowych aut elektrycznych i pojazdów napędzanych wodorem. Do 1 stycznia 2021 r. przywilej taki obejmować będzie również hybrydy typu plug-in. Kierowcy aut elektrycznych będą mieli ponadto prawo do korzystania z buspasów, dodatkowych miejsc parkingowych, podwyższenia stawek odpisów amortyzacyjnych oraz do zwolnienia z niektórych opłat.

Ustawa tworzy również ramy prawne do testowania pojazdów autonomicznych. Ponadto daje gminom podstawę prawną do wprowadzenia stref czystego transportu przeznaczonych dla pojazdów przyjaznych środowisku. Decyzja o wprowadzeniu stref oraz zasadach ich funkcjonowania pozostanie w gestii samorządów. Wprowadzanie poszczególnych rozwiązań będzie stopniowe i zakończy się w 2028 r.

Szkolenia ProfiAuto Serwis

Już kilkadziesiąt warsztatów ProfiAuto Serwis zatrudnia kadrę po szkoleniach obsługi samochodów hybrydowych i elektrycznych. Nie wszyscy wiedzą, że aby obsługiwać takie pojazdy, trzeba mieć uprawnienia elektryczne do 1kV. Tak mówi ustawa i tego żądają ubezpieczyciele, którzy mogą nawet zablokować wypłatę odszkodowania, gdyby hybrydą zajmował się mechanik bez uprawnień. Chociażby dlatego warto takie szkolenie odbyć. Przekazywana wiedza koncentruje się na szczegółach budowy pojazdów hybrydowych, zasadach ich odpowiedniego serwisowania, obsługi i ewentualnych napraw. Warsztatów z przeszkoloną kadrą będzie coraz więcej, tak jak zwiększa się ilość hybryd po okresie gwarancyjnym. – Warsztaty te, oprócz wykwalifikowanych ludzi, mają też specjalistyczne narzędzia i dostęp do dokumentacji producentów niezbędnej podczas napraw i regulacji – mówi Mariusz Maksym, koordynator sieci ProfiAuto Serwis.

Ciekawe wyzwanie stoi przed warsztatami, które chcą zajmować się również samochodami całkowicie elektrycznymi. Nie jest to jeszcze nagląca potrzeba, ale rynkowy trend będzie sprzyjać temu segmentowi. Wychodzi na to, że bardziej potrzebni będą nie mechanicy, a elektrycy i elektronicy albo nawet mechatronicy biegle obsługujący testery diagnostyczne.



NA POLSKICH DROGACH CIĄGLE NIEBEZPIECZNIE

Polska ma najwyższy wskaźnik śmiertelnych ofiar wypadków na miliard przejechanych kilometrów w Europie. Takie ryzyko na polskich drogach jest ok. cztery razy większe niż w Norwegii, Szwecji czy Wielkiej Brytanii.

Uśredniony dla ostatnich trzech lat wskaźnik liczbowy ofiar drogowych na miliard przejechanych kilometrów plasuje się w Polsce powyżej 14, podczas gdy europejska średnia to 5,9.

Polska znajduje się również wśród krajów z największą śmiertelnością na drogach w przeliczeniu na milion mieszkańców – gorzej jest tylko w Chorwacji, Serbii, Bułgarii i Rumunii. W zeszłym roku na polskich drogach zginęło 2831 osób. Optymistyczna wiadomość jest taka, że ofiar śmiertelnych było o blisko 200 mniej niż w 2016 r.

Autorzy raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu podkreślają, że

w całej Europie poprawa bezpieczeństwa na drogach postępuje zbyt wolno. Co tydzień w wypadkach samochodowych ginie ok. 500 osób – to tak, jakby co tydzień miała miejsce katastrofa dwóch samolotów pasażerskich.

Kierowcy w Polsce wciąż nie doceniają ryzyka związanego z nieodpowiedzialnymi zachowaniami za kierownicą i potwierdza to liczba śmiertelnych ofiar wypadków. Tymczasem każdy z nas może zapobiegać tragicznym zdarzeniom na drodze. Prędkość dostosowana do warunków ruchu, trzeźwy umysł czy rezygnacja z korzystania z telefonu w czasie jazdy – gdyby każdy przestrzegał tych zasad, statystyki nie byłyby tak zatrważające – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

(Wszystkie dane za: Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, Ranking EU progress on road safety. 12th Road Safety Performance Index Report, 2018).



POMYŚL NA DZIURĘ W DRODZE

Ford wymyślił nową technologię wykrywania dziur w drogach. Zastosowanie znalazła w Fordach Focusach kolejnej generacji.

Układ rozpoznaje, kiedy koło wpada w wyrwę i dostosowuje pracę zawieszenia tak, aby zamortyzować siłę uderzenia. Dzięki temu koła i opony nie przenoszą aż tak dużej siły uderzenia podczas przejazdu przez wyboje. Tylne zawieszenie może reagować nawet szybciej niż przednie. Otrzymuje sygnał z przedniego koła

i w ułamku sekundy ostrzega tylne, zanim wjadą do dziury.

Technologia co dwie milisekundy monitoruje elementy zawieszenia, nadwozia, układu kierowniczego i hamulcowego oraz dostosowuje pracę zawieszenia pojazdu do stanu nawierzchni.

Ford prowadzi prace nad zawieszeniem, wykorzystując specjalnie przygotowany tor testowy w swoim ośrodku badawczym w Belgii. Nawierzchnia toru pokryta jest replikami najgorszych

dziur, wybojów i innych zagrożeń typowych dla dróg na całym świecie. Inżynierowie dodatkowo udoskonalają systemy dzięki setkom godzin testów prowadzonych na różnych drogach w Europie, monitorując obciążenia i siły uderzenia za pomocą sprzętu używanego przez sejsmologów do badania siły trzęsienia ziemi.

Całkowicie nowy system kontroli tłumienia drgań (CCD) w nowym Focusie jest oferowany opcjonalnie.



VARTA® AGM THE ORIGINAL.



MADE
IN
GERMANY



- ▶ Numer 1 w dostawach akumulatorów na pierwsze wyposażenie
- ▶ Spełnia najwyższe wymagania wiodących producentów samochodów
- ▶ Najlepszy produkt z pierwszego wyposażenia dostępny na rynku wtórnym

www.varta-automotive.pl/agm

Ci producenci samochodów zaufali
akumulatorom VARTA®:

Audi Bentley BMW Bugatti Chevrolet Chrysler Citroën
Ferrari Fiat Ford GMC Honda Hyundai Jaguar Kia
Lamborghini Land Rover Maserati Mercedes-Benz Nissan Opel
Peugeot Porsche Renault Seat Škoda Vauxhall Volkswagen Volvo

Pewny start to akumulator  **VARTA®**

Johnson
Controls 

RENAULT JEDZIE W PRZYSZŁOŚĆ



Grupa Renault przyspiesza realizację planu strategicznego Drive The Future i inwestuje ponad 1 mld euro w rozwój i produkcję samochodów elektrycznych we Francji. W jego ramach zaplanowano:

- wprowadzenie w Douai nowej platformy elektrycznej, by utworzyć drugi zakład Renault produkujący samochody elektryczne,

- dwukrotne zwiększenie zdolności produkcyjnych ZOE i wprowadzenie nowego ZOE w zakładzie we Flins, jedynym produkującym ZOE na świecie,
- trzykrotne zwiększenie zdolności produkcyjnych silników elektrycznych w Cléon i wprowadzenie silnika elektrycznego nowej generacji w 2021 r.,

- inwestycje w Maubeuge pod kątem produkcji następnej generacji gamy Kangoo, w tym elektrycznego samochodu dostawczego Kangoo Z.E.

Carlos Ghosn, prezes Renault, oświadczył: – Przyspieszenie naszych inwestycji we Francji w zakresie samochodów elektrycznych pozwoli na wzmocnienie konkurencyjności i atrakcyjności naszych francuskich zakładów przemysłowych. W ramach planu strategicznego Drive The Future Grupa Renault (Renault-Nissan-Mitsubishi) zapewnia sobie przy wsparciu Aliansu środki, by utrzymać pozycję lidera na rynku e-samochodów i rozwijać nowe rozwiązania ekologicznych aut dla wszystkich.

Alians jest światowym liderem na rynku samochodów elektrycznych, a Grupa Renault zajmuje pozycję lidera w Europie. Renault odnotowuje wzrost sprzedaży e-samochodów na poziomie 38 proc. w Europie. Sprzedaż ZOE wzrosła o 44 proc., a udział Renault w rynku wyniósł w 2017 r. 23,8 proc.

Zgodnie z zapowiedziami w latach 2017–2019 Renault zamierza zatrudnić we Francji 5 tys. pracowników i przeznaczyć w tym samym okresie 235 mln euro na szkolenia.

VOLVO BEZ DIESLI

Volvo S60 sedan będzie pierwszym Volvo produkowanym bez silników Diesla. Wszystkie nowe modele wprowadzane na rynek od 2019 r. będą dostępne albo jako mild hybrid z silnikiem benzynowym, albo jako plug-in hybrid z silnikiem

benzynowym, albo jako w pełni elektryczne samochody akumulatorowe. To najbardziej wszechstronna strategia elektryfikacyjna w branży motoryzacyjnej – a Volvo Cars było pierwszym producentem tradycyjnych samochodów, który zadeklarował w lipcu 2017 r. doprowadzenie do pełnej elektryfikacji swej palety.

– Nasza przyszłość jest elektryczna i nie będziemy więcej pracować nad konstruowaniem kolejnych generacji silników wysokoprężnych – mówi Håkan Samuelsson, prezydent i dyrektor generalny Volvo Cars. I dalej: – Będziemy wycofywać modele dostępne tylko z silnikami spalania wewnętrznego, a na drodze do pełnej elektryfikacji oferować będziemy modele z napędem hybrydowym – jako fazę przejściową. Nowy S60 to kolejny krok na tej drodze.

Volvo Cars wzmocniło swą strategię elektryfikacyjną, zapowiadając, że ma

w planach uzyskać 50-proc. udział czysto elektrycznych aut w swej globalnej sprzedaży do 2025 r. Oświadczenie to wydano podczas salonu samochodowego 2018 Beijing Auto Show, co ustawiło Volvo Cars na pozycji potężnego gracza na rynku chińskim – w skali świata największym rynku dla aut elektrycznych. Nowe S60, sportowy sedan średniej wielkości klasy premium, bazuje na opracowanej samodzielnie platformie SPA (Scalable Product Architecture), która stanowi podstawę również dla nowych modeli serii 90 i 60. S60 będzie początkowo dostępne z 4-cylindrowymi silnikami benzynowymi Drive-E, a także w dwóch wersjach benzynowych hybryd plug-in. Hybrydy typu mild dojdą do palety w przyszłym roku. Produkcja nowego S60 rozpocznie się jesienią w pełnej nowej fabryce Volvo Cars pod Charlestonem w Karolinie Południowej (USA).



Inteligentne rozwiązania OE dla inteligentnych części

Pojazdy wyposażane są w coraz większą liczbę elektronicznych części. W latach osiemdziesiątych 15 proc. wartości pojazdu stanowiła elektronika. Dziś części elektroniczne znajdujące się w nowoczesnych pojazdach to ok. 40 proc. ich wartości i ta liczba ciągle wzrasta. Dla każdego pojazdu to znacząca suma pieniędzy, na którą składają się tylko same elementy elektroniki. To również szansa dla warsztatów na przeprowadzanie napraw, pod warunkiem, że są one wyposażone we właściwe części, narzędzia i umiejętności. Delphi Technologies jest na to przygotowane. A sam warsztat?

Jako wiodący producent systemów zarządzania silnikiem OE, firma Delphi Technologies włożyła doświadczenie OE w każdy produkt. Tym samym stworzyła inteligentne części, które zapewnią zmniejszoną emisję spalin, niższe zużycie paliwa oraz znacznie dłuższą pracę. Na przykład sondy lambda – zapewniają najszybszy czas aktywacji na rynku – tylko sześć sekund. To tylko jeden z przykładów. Producent wytwarza o wiele więcej równie inteligentnych technologii. Od przepływomierzy do czujników ciśnienia kolektora, od czujników wału korbowego

do czujników spalania stukowego, wałka rozrządu, czujników ABS itd. Technologie OE dostarczane są przez Delphi Technologies wiodącym światowym producentom samochodów, w tym m.in.: Alfa Romeo, Fiat, Hyundai, Kia, Lancia, Opel/Vauxhall, PSA, Renault i Volvo.

Firma Delphi Technologies wykorzystwała ponad 100 lat doświadczenia w układach zapłonowych do stworzenia najbardziej zaawansowanej konstrukcji magnetycznej i symulacji komputerowych. Wynik – efektywne cewki zapłonowe, które pozwalają zapewnić optymalne parametry silnika, zmniejszony poziom emisji spalin i zużycia paliwa. Posiadając jedną z najbardziej złożonych linii cewek zapłonowych oraz jedne z najbardziej inteligentnych układów zapłonowych na rynku, Delphi Technologies dostarcza rozwiązania OE największym producentom samochodów na świecie, w tym: BMW, GM, Mercedes Benz, Nissan, Peugeot i Volkswagen. Biorąc pod uwagę tylko Europę, oferta producenta przeznaczona na rynek części zamiennych obejmuje 20 cewek zapłonowych, które pokrywają zapotrzebowanie ponad 10 mln pojazdów.

OFERTA CZĘŚCI DELPHI TECHNOLOGIES DLA ZARZĄDZANIA SILNIKIEM:



Czujnik temperatury spalin – NOWOŚĆ W OFERCIE

Odporna na temperaturę, platynowa elektroda z zamkniętą powłoką pomiarową. Szeroki zakres temperatur roboczych: od -40°C do 1500°C dzięki specjalnemu połączeniu materiałów zastosowanemu tylko przez Delphi Technologies.



Czujniki ABS

Konstrukcja OE. Poddawane obróbce termicznej i testom w komorze solnej dla zapewnienia pewnej ochrony przed korozją i awariami.



Czujniki wałka rozrządu i wału korbowego

Zaprojektowane zgodnie z OE dla zapewnienia ochrony, długotrwałej pracy oraz dokładnych odczytów, skutkujących optymalną pracą silnika.



Zawór EGR

Precyzja OE dla zmniejszenia zużycia paliwa i zredukowania poziomu emisji spalin.



Świece żarowe

O trwałości zgodnej ze specyfikacjami OE. Wykonane z ceramiki z systemem dopalającym z podwójnym żarnikiem i technologią szybkiego nagrzewania.



Czujniki spalania stukowego

Zaprojektowane zgodnie z OE, by utrzymać właściwy czas reakcji zapłonu i optymalną pracę silnika w każdych warunkach.



Przepływomierz

Technologia OE z szybkim czasem reakcji dla pracy w szerokim zakresie temperatur. Dostępny z zespołem montażowym.



Czujniki ciśnienia kolektora

Zaprojektowane zgodnie z OE, by blokować sygnały wyjściowe z innych czujników i pomijać wszystkie zakłócenia w celu zapewnienia właściwej mieszanki powietrza i paliwa.



Sonda lambda

Opatentowana technologia planarna OE dla szybszej aktywacji układu pętli i zmniejszonego poziomu emisji spalin zaraz po włączeniu silnika.



Czujniki ciśnienia oleju

Stworzone zgodnie ze specyfikacją OE dla utrzymania właściwego ciśnienia oleju i alarmowania kierowcy w przypadku usterek.



Czujniki prędkości i położenia

Technologia OE z zastosowaniem schematów sygnału Halla, poprawiająca dokładność taktowania, optymalizując szczeliny powietrznych czujnika oraz czułość na pochylenie z funkcją detekcji prędkości zerowej.



Czujniki temperatury

Zaprojektowane zgodnie z OE z termoplastyczną powłoką odporną na działanie wysokiej temperatury dla zapewnienia trwałości oraz 100% weryfikacji kalibracji rezystancji, by uzyskać wysoką jakość i niezawodność.



Cewki zapłonowe

Technologia OE dla optymalnego stworzenia, transmisji, regulacji czasu oraz dystrybucji energii iskry zapłonu we wszystkich warunkach pracy przy pełnym zakresie prędkości silnika.

Z WIATREM W



Z kabrioletem jest jak z brydżem – gdy połknie się bakcyła, trudno się uwolnić. Tak twierdzą zwykle ci użytkownicy, którzy zakosztowali jazdy z wiatrem we włosach. I na nic uwagi sceptyków podnoszących, że Polska to nie jest kraj przychylny dla cabrio, bo sezon „bez dachu” trwa tylko kilka miesięcy.

WE WŁOSACH





W odpowiedzi wystarczy jednak przypomnieć, że kabriolety wymyślono nie w słonecznej Kalifornii czy na śródziemnomorskim wybrzeżu, a... na Wyspach Brytyjskich, gdzie klimat jest o wiele kapryśniejszy niż nad Wisłą. Ci, którzy mają albo mieli cabrio wiedzą, że jeśli tylko nie pada, z otwartym nadwoziem można jeździć nawet jesienią i wiosną, bo systemy ogrzewania skutecznie otulają ciepłym szalem powietrzem do temperatury ok. 10 stopni. A gdy pada i jest chłodniej? To trzeba zamknąć dach.

Dach w garażu

Minęły już czasy postrzępionych, wyblakłych od słońca i deszczu brezentów. Dziś nawet miękki, nowoczesny dach potrafi wyciszyć, ochronić od opadów (podczas gradu

też się raczej nie powgniała). Tworzywo dachowe nie ulegnie też zbyt łatwo wandalowi z najostrzejszym nożem. A są również dachy kompozytowe czy stalowo-szklane.

W systemie targa konstrukcję z tworzywa trzeba zdjąć i zostawić w garażu, a w klasycznym cabrio elementy dachu „zmontują się” same po naciśnięciu guzika. Miękki dach, nawet jeśli trzeba go rozłożyć ręcznie, ma stelaż dozbrojony systemem sprężyn i dźwigni, które ułatwiają zamknięcie bez nadmiernego wysiłku.

Urywa głowę podczas szybszej jazdy? Bzdura. Przepływ powietrza jest dokładnie zaprojektowany, tak jak elementy nadwozia.

Bezpieczeństwo? Nie ma obaw. Nadwozie cabrio w ramach jednego modelu jest zwykle cięższe od tych z pełnym dachem, a to właśnie przez różnego rodzaju wzmocnienia w progach, ramie czołowej szyby czy drzwiach. W przypadku dachowania swoją rolę odgrywa właśnie

masywna rama okna lub zabezpieczenie przeciwpotażowe, czyli solidne pałki za siedzeniami. Mogą być przymocowane na stałe lub wysuwać się w ułamku sekundy.

Są minusy, a jakże, ale każde auto je ma. Na przykład trzeba regularnie kontrolować pogodę, bo wnętrze otwartego kabrioletu zaparkowanego pod gołym niebem będzie wyglądać żałośnie, jeśli przydarzy się burza czy rzęsyty deszcz. Poza tym do otwartego wnętrza szybciej naleci to i owo, więc trzeba zwykle częściej sprzątać.

Co do okresowej obsługi, zwykle sprząda się ona do konserwacji miękkiego dachu przy pomocy specjalnego środka. Robi się to co kilka miesięcy. Poza tym istotny jest przegląd mechanizmu otwierania/zamykania dachu. Krytycy podnoszą jeszcze kwestię hałasu w cabrio z miękkim dachem. Użytkownicy wiedzą, że problem – nawet jeśli występuje – nie jest zbyt uporczywy, tym bardziej że współcześnie





stosuje się materiały o wysokich parametrach izolacyjnych.

Co kupić?

Co mamy na rynku? W grupie pojazdów używanych wszystko, co da się sprowadzić. Trzeba jednak wiedzieć, co sprawdzać, a najlepiej, jeśli zrobi to fachowiec. Wyklepany kabriolet „po dzwonie”, zwłaszcza jeśli ucierpią newralgiczne strefy, może być groźną pułapką.

Ogólnie liczba kabrioletów w Polsce wzrasta, ale nie jest to przyrost lawinowy. Instytut Samar informował kilka miesięcy temu, że w ubiegłym roku zarejestrowano u nas niespełna 700 samochodów z odkrytym nadwoziem. Wśród najpopularniejszych, nowych cabrio odbieranych przez nabywców na czele znalazła się Mazda MX-5 (ponad 200 egz.). Kolejne miejsca zajęły: BMW serii 4 (75 egz.), Mercedes klasy C (62), Ford

Mustang (41), MINI Cabrio (39), Mercedes SLC (37), Porsche 718 (32) i Mercedes klasy S (31).

Na liście najpopularniejszych nie ma modeli, które są/były produkowane w Polsce: Fiata 500 C z fabryki FCA w Tychach czy Cascady dla marek Opel, Holden i Dodge z Gliwic. Przyczyny? Mały fiacik C to tak naprawdę nie klasyczny kabriolet, bo odsuwa się w nim tylko połać dachu, a boczne ściany oraz tylna ścianka z szybą zostają na miejscu. To raczej wielki szyberdach. Z kolei Cascada w Polsce źle się sprzedawała głównie ze względu na cenę. Zgoda. Cabrio jest zwykle droższe, ale odkryty model z Gliwic na bazie Astry kosztował w ostatniej fazie produkcji ponad 100 tys. zł. Mustang Convertible V8 kosztuje dwa razy tyle, ale to jednak... Mustang. Tym bardziej że wersja z rzędowym 2.3 Ecoboost jest o jakieś 40 tys. tańsza. Ford ma 290 KM, do setki ciągnie w 6 sekund i trudno się za nim nie obejrzeć,

gdy jedzie z otwartym dachem. W wyposażeniu jest skórzana tapicerka (świetna sprawa w cabrio ze względu na łatwość utrzymania w czystości). Jest system bezkluczykowy, reflektory LED, czujniki i kamera cofania.

Sekretem pozostaje sukces Mazdy MX-5. Być może kluczem do rozwiązania tej zagadki jest cena – tylko ok. 90 tys. zł. Poza tym można ją traktować jak zabawkę przy świetnych parametrach jezdnych, atrakcyjnym wyglądzie i nieskomplikowanej obsłudze. Pewnie tak odbierali ją polscy nabywcy – zwykle MX-5 jest trzecim autem w domu ludzi biznesu. Zwykle, ale nie zawsze. Trudno jednak traktować małą Mazdę jak podstawowy wóz w rodzinie – ciasno w niej i mało ustawnie, schowków niewiele. Ale „jest fun”, jak mawiają nastolatki. MX-5 w bazowej wersji napędzana jest silnikiem 1.5 (131 KM). Do 100 km/h w 8,3 s plus piękny wygląd bez dachu. Ot i recepta na sukces cabrio nad Wisłą.



PHILIPS

EcoPro

Najwyższej jakości światło – by pracować sprawniej

Wykorzystujące zaawansowane technologicznie diody LED i wygodne mocowania, lampy robocze EcoPro są idealnym rozwiązaniem dla warsztatów samochodowych. Są wytrzymałe i dają mocne białe światło, dzięki czemu praca staje się po prostu łatwiejsza.

innovation ✨ you



philips.com/led-work-lights



NAFA MERCEDÉS-BENZ

W 1981 r. Mercedes pokazał koncept o nazwie NAFA, sygnalizując tym samym zamiar wprowadzenia na rynek małego miejskiego pojazdu.

NAFA (od Nahverkehrsfahrzeug) to niemiecki akronim, za którym kryje się „pojazd przeznaczony na krótki dystans”. Ze względu na wygląd i pudełko z pleksi zamontowane w tylnej części nadwozia Mercedes NAFA nazywany był często wózkiem do przewożenia przekąsek.

Koncept mierzył zaledwie 2,5 m. Kompaktowy rozmiar w połączeniu z małym promieniem skrętu (5,7 m) i wspomaganie układu kierowniczego sprawiały, że auto świetnie dawało sobie radę w zatłoczonym mieście.

Za napęd odpowiadał 3-cylindrowy 40-konny silnik o pojemności 1 l. Moc trafiała na przednią oś za pośrednictwem automatycznej skrzyni biegów. Lekki pojazd

o masie 700 kg rozpędzał się od 0 do 100 km/h w czasie 14 s i mknął z maksymalną prędkością 130 km/h. Takie osiągi na początku lat 80. były zarezerwowane dla aut o zdecydowanie większych gabarytach.

Podobnie jak to jest w Peugeocie 1007, Mercedes NAFA miał przesuwane boczne drzwi. Takie rozwiązanie ułatwiało wsiadanie i wysiadanie w ciasnych przestrzeniach. Dodatkowo system automatycznie składanych lusterek zapobiegał przypadkowemu zadrapaniu na parkingu.

Wadą konceptu były okna, których nie można było otworzyć podczas jazdy – dlatego pojazd wyposażono w klimatyzację. Niepraktyczna okazała się także plastikowa osłona, która często nadmiernie nagrzewała się w słońcu.

W dwumiejscowym wnętrzu paleta kolorów była dość ograniczona. Mercedes postawił na welur. Dużo weluru.

Koncept NAFA nie trafił do produkcji z dwóch powodów. Po pierwsze, nie spełniał kompletnie standardów bezpieczeństwa. Po drugie, przy przewidywanej cenie na poziomie 20 tys. marek niemieckich (8850 dol. w 1981 r.) projekt był zwyczajnie za drogi jak na ówczesne realia. Na wysoką cenę wpływ miała elektronika oraz zaawansowana funkcja sterowania wszystkimi kołami (4 koła skrętne).

Idea niewielkiego auta do miasta została wprowadzona w życie dopiero ponad 15 lat później w postaci pierwszej generacji klasy A oraz oryginalnego Smarta ForTwo.

Marcin Szostak



SMOG

W JAKIM STOPNIU SAMOCHODY NAPRAWDĘ
ODPOWIADAJĄ ZA SMOG?

„Zabójca, który wisi w powietrzu”. Taką metkę po ostatniej zimie zyskał poważnie szkodzący naszemu zdrowiu smog. Sezon grzewczy się zaczyna, a wraz z nim już mnożą się pytania: czy problem w tym roku będzie jeszcze większy? I w jakim stopniu my, kierowcy, i nasze samochody jesteśmy za to odpowiedzialni?

Był bezapelacyjnym tematem numer jeden minionej zimy. I wiele wskazuje na to, że na czołówkach gazet i w headline'ach programów telewizyjnych zaraz znów się pojawi. Smog, bo o nim właśnie mowa, to prawdziwa zbrodnia mieszkańców wielkich miast. To tu stężenie szkodliwych dla zdrowia substancji jest największe, a co za tym idzie – przypadków chorób wywołanych smogiem przybywa. Nic dziwnego, że szybko zyskał niechlubną nazwę „zabójcy wiszącego w powietrzu”.

Czym smog jest faktycznie?

Tym, co w smogu truje najbardziej, są tlenki siarki i azotu, ozon, a także węglowodory aromatyczne, z których najbardziej szkodliwy jest benzo(a)piren. „Jest związkiem silnie

rakotwórczym. Posiada również właściwości mutagenne. Do innych działań niepożądanych zalicza się podrażnienie oczu, nosa, gardła i oskrzeli” – czytamy w raporcie NIK z 2014 r.

Skąd wiadomo, kiedy w powietrzu jest go zbyt dużo? Dzięki wartościom PM_{2,5} lub PM₁₀. To nic innego jak zmierzone przez specjalne czujniki stężenie wyżej wymienionych związków chemicznych w powietrzu. Różni je jedynie wielkość ziarenek. PM₁₀ to pył o ziarenkach nieprzekraczających 10 µm (1 µm to jedna milionowa metra), z kolei PM_{2,5} składa się z cząsteczek cztery razy mniejszych. Alarm zaczyna się w momencie, gdy poziom pyłów sięgnie 300 µg/m³.

Skąd bierze się „czarna chmura”?

Ze smogiem mamy do czynienia przez okrągły rok. Normy przekraczane są jednak

głównie zimą. To – zdaniem specjalistów od alarmów smogowych – wyjaśnia główne przyczyny powstawania problemu. Bo choć mówi się o tym, że powietrze zanieczyszczają nam huty i zakłady przemysłowe, a także transport, głównym źródłem tego niebezpiecznego dla zdrowia zjawiska jesteśmy my sami. Chodzi o tzw. niską emisję, czyli skutki palenia w „kopciuchach” – starych piecach, w które wciąż wyposażone są domy jednorodzinne. Zimą nad osiedlami jednorodzinnymi niemal codziennie wiszą czarne, smogowe chmury. Stąd właśnie mowa o „niskiej” emisji. Mieszkańcy bloków mają ciepło z sieci, czyli po prostu kaloryfery.

Rura wydechowa na trzeciej pozycji

Na drugim miejscu w niechlubnym rankingu przyczyniających się do powstawania smogu jest

wspomniany wcześniej prześmyśl. Trudno zapomnieć jednak o transporcie. On też doклада się do zanieczyszczeń powietrza, ale – zdaniem specjalistów – w mniejszych stopniu niż mogłoby się wydawać. Według ostatnich raportów smogowych rury wydechowe naszych aut wśród „twórców” smogu znalazły się dopiero na trzecim miejscu. – Najgorzej wypadają tu diesle – mówi wprost Adrian Błoński, doradca techniczny klienta ProfiAuto. Tłumaczy, że normy dotyczące emitowania spalin przez auta są tak wysokie, że w przypadku posiadania starszego modelu diesla jego właściciel właściwie nie jest w stanie im sprostać. Skutek? – Wciąż kombinujemy z pozbywaniem się filtrów cząstek stałych w samochodach wysokoprężnych. Diagnosta na stacji praktycznie nie jest w stanie wykryć faktu, że się go pozbyliśmy. Problem w tym, że takim zachowaniem szkodzimy i autu, i sobie – podkreśla specjalista z ProfiAuto.

Czym jest benzo(a)piren?

To organiczny związek chemiczny, który jest przedstawicielem wielopierścieniowych węglowodórów aromatycznych (WWA). Benzo(a)piren wykazuje małą toksyczność ostrą, a dużą toksyczność przewlekłą, co związane jest z jego zdolnością kumulacji w organizmie. Jest związkiem silnie rakotwórczym. Ma również właściwości mutagenne. Benzo(a)piren zasłynął ostatnio jako składnik zanieczyszczeń powietrza, który towarzyszy tzw. niskiej emisji.

Źródło: Raport NIK z 2014 r.

Pojawi się wabik na hybrydę?

Do smogu bezpośrednio przyczynia się też wiek pojazdu. – Z jednego z ostatnich raportów na ten temat wynika, że średnia wieku samochodu zarejestrowanego w Polsce wynosi aż 14 lat. Wielu z nas wciąż nie stać na nowe auto – zaznacza Adrian Błoński. Uważa jednak, że w przyszłości pojawią się finansowe wabiki, które służyć będą nie tylko temu, byśmy jeździli nowszymi, ale przede wszystkim bardziej ekologicznymi samochodami. – Diesle z racji kosztów eksploatacji w prywatnym użytkowaniu odchodzą już do lamusa. Koszty produkcji aut z silnikami benzynowymi, które spełniają normy dotyczące spalin, też są coraz wyższe, dlatego przyszłością wydają się auta hybrydowe i elektryczne. Wielu z nas jeszcze na nie nie stać, ale rządzący – w świetle zagrożeń, jakie niesie ze sobą smog – coraz częściej myślą o dofinansowaniach do ich zakupu. Być może tańsze będą też ubezpieczenia dla takich właśnie pojazdów – prognozuje specjalista ProfiAuto.

Autem nie do centrum?

Zanim w Polsce pojawią się systemowe rozwiązania, ograniczenia związane z eksploatacją starych, zanieczyszczających środowisko aut już pojawiają się w Europie. Na przykład w Niemczech, Austrii czy Francji, gdzie funkcjonują ograniczenia ruchu w dużych miastach. – Jeśli auto nie spełnia norm, do centrum nie ma prawa wjazdu – mówi Błoński.

U nas takie przepisy jeszcze nie obowiązują, ale specjaliści są zgodni: pobłażanie wkrótce się skończy. Dane są jednoznaczne: dobrze nie jest! Dowód? Na potrzeby prowadzenia monitoringu i oceny jakości powietrza Główny Inspektorat Ochrony Środowiska podzielił Polskę na 46 stref. W 2014 r. docelowy poziom dla benzo (a) pirenu został przekroczony we wszystkich 46 strefach. Dopuszczalne poziomy dla PM₁₀ – aż w 42, a dla PM_{2,5} – w 22 strefach. Najciężej oddychało się mieszkańcom Katowic, Krakowa, Warszawy i Wrocławia. Co więcej, przez smog uchodzimy za jedno z najbardziej zanieczyszczonych państw Europy. Zgodnie z raportem Europejskiej Agencji Środowiska (EEA, dane za 2013 r.), pod względem stężenia PM₁₀ gorszą sytuację niż w Polsce odnotowano jedynie w Bułgarii.

Co powoduje smog?

52 proc.	— niska emisja	9 proc.	— energetyka
17 proc.	— przemysł	8 proc.	— inne źródła
10 proc.	— transport drogowy	4 proc.	— rolnictwo

Źródło: www.polskialarmsmogowy.pl

Flagowiec na szóstkę

Podczas kwietniowych targów motoryzacyjnych w Poznaniu odbyła się polska premiera nowej Mazdy 6.



**Samochód z bogatym wyposażeniem seryjnym
dostępny jest w cenie od niespełna 99 tys. zł.**

W

ciągu 10 lat istnienia spółki Mazda Motor Poland w kraju sprzedano ponad 18 tys. sztuk „szóstki”. Nowe auto jest kolejną odsłoną flagowego dla marki modelu, produkowanego od 2002 r., gdy debiutował jako następca Mazdy 626. Kolejne udoskonalone generacje miały swoje premiery w 2007 i 2012 r. Łącznie wyprodukowanych zostało ich ponad 2,5 mln egz. W Polsce Mazda 6 cieszy się ogromnym zainteresowaniem, czego najlepszym potwierdzeniem jest ponad 30-proc. udział w portfolio sprzedaży marki utrzymywany od dekady.

Odświeżone nadwozie

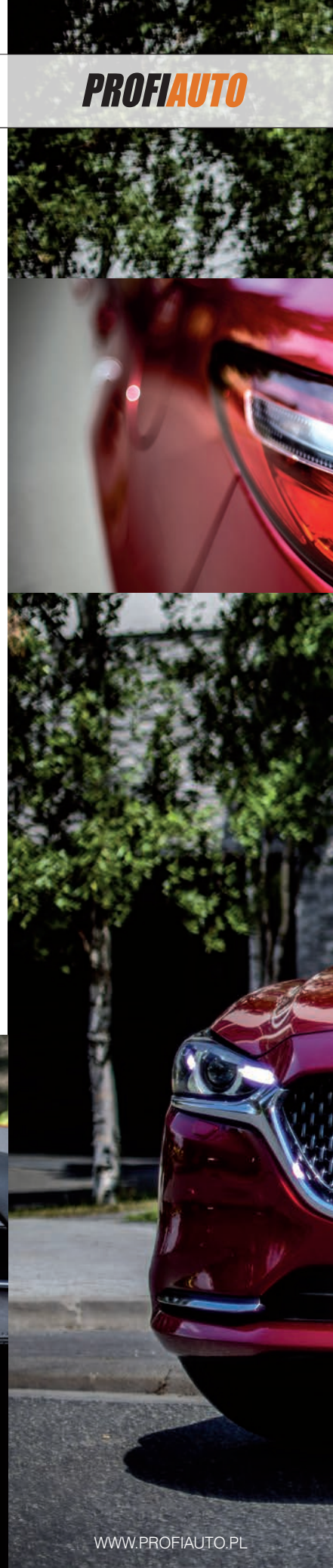
Nowa Mazda 6 wyróżnia się świeżą stylistyką nadwozia. W przeprojektowanej przedniej części uwagę zwracają wyraziste, głębiej rzeźbione formy. Podkreślono niskie położenie środka ciężkości i pewne osadzenie bryły auta na szeroko rozstawionych kołach. Nowe reflektory otrzymały smukły, rozciągnięty kształt. Diodowe

kierunkowskazy tworzą linię biegnącą wzdłuż górnych krawędzi zespolonych lamp, a charakterystyczna dla marki grafika świetlna przecina powierzchnię szkła reflektora, wywołując silniejszy efekt po włączeniu.

Światła przeciwmgielne są teraz wkomponowane w zespół reflektorów głównych. Lakierowane partie nadwozia rozciągają się w nowym modelu na dolny pas tylnego zderzaka. Nadwozie nowej Mazdy 6 sedan wyróżnia się nowym opracowaniem tylnej powierzchni pokrywy bagażnika wraz z prostą listwą ozdobną biegnącą wzdłuż krawędzi, z korzyścią dla elegancji wyglądu tej partii nadwozia. Rury wydechowe zestawione są szerzej, bliżej naroży pojazdu, a ich średnica została zwiększona.

Revolucja w środku

Niespodzianka czeka nas po wejściu do środka. We wnętrzu na liście wyposażenia standardowego znalazł się nowy wyświetlacz head-up, który prezentuje istotne informacje bezpośrednio na przedniej szybie. Centralny ekran o przekątnej 8 cali





DANE TECHNICZNE TESTOWANEGO SAMOCHODU: wersja SKY DREAM

Skrzynia biegów	AT 6
Poj. silnika	2 488
Moc	194 KM/6000
Maks. moment obrotowy	258/4000
Zużycie paliwa w cyklu mieszanym	6,7-6,8 l/100 km
Długość	4870
Szerokość	2090
Wysokość	1450
Cena	160 900 + 3800 zł lakier Soul Red Crystal





to nowość, która do samochodów Mazdy trafia wraz z nową „szóstką”. W modelach z wyższym poziomem wyposażenia występuje wyświetlacz ciekłokrystaliczny z tranzystorem cienkowarstwowym (TFT LCD) umieszczony na konsoli wskaźników. Nowy schowek pod środkowym podłokietnikiem tylnej kanapy wyposażony jest w dwa porty USB. Dostępna jest funkcja odmrażania wycieraczek.

Nowa Mazda 6 to także nowatorskie rozwiązania technologiczne SKYACTIV, które zwiększają dynamikę prowadzenia i sztywność nadwozia, wprowadzają modyfikacje układu kierowniczego i poprawiają aerodynamikę. Właściwości jezdne nieodczuwają się z aktywnymi systemami bezpieczeństwa. Mazda wyposażona jest w rozszerzony pakiet zaawansowanych układów bezpieczeństwa i-ACTIVSENSE wzbogacony m.in. o aktywny tempomat Mazda Radar Cruise Control z systemem Stop & Go oraz system kamer 360 stopni.

Dynamiczne silniki

Nowe rozwiązania techniczne wprowadzono w silnikach benzynowych SKYACTIV-G 2.0 i SKYACTIV-G 2.5, jak również w niskiemisyjnym silniku Diesla SKYACTIV-D 2.2. Jednostka 2.5 współpracuje z automatyczną skrzynią biegów, pozostałe albo z automatem, albo ze skrzynią manualną.

Moment obrotowy osiągany przy niskich obrotach został podwyższony w celu zapewnienia szybszej reakcji na wciśnięcie gazu przy ruszaniu z miejsca. Silnik SKY-ACTIV-D 2.2 w najmocniejszej wersji (zużycie paliwa: 5,4–4,4 l/100 km, emisja CO₂: 142–117 g/km, od 0–100 km/h w 8,8–9,7 s, V_{max}: 212–227 km/h) został wzbogacony o technologię spalania Rapid Multi-stage. Zastosowanie tłoków o nowym, „jajowatym” kształcie denka oraz wielopunktowych wtryskiwaczy piezoelektrycznych o szybszej reakcji składa się na zapewnienie większej wydajności spalania. Zawory wydechowe o trzonkach wypełnionych



sodem mają poprawiać charakterystykę rozpraszania ciepła, a zawory sterujące przepływem chłodziwa podnosić wydajność nagrzewania silnika w celu uzyskania niższego zużycia paliwa w warunkach rzeczywistej eksploatacji.

Nowy system katalizatora SCR (selektywnej redukcji katalizacyjnej) na bazie mocznika ma obniżyć poziom emisji tlenków azotu (NOx). Dwustopniowe turbosprężarki o zmiennej geometrii turbin podnoszą moc maksymalną ze 175 do 184 KM i maksymalny moment obrotowy z 420 do 445 Nm. Regulator ciśnienia doładowania DE Boost Control z wielką precyzją dostosowuje poziom generowanego momentu obrotowego do zmian położenia pedału gazu. Modyfikacje systemów Natural Sound Smoother i Natural Sound Frequency Control mają obniżyć hałas i poprawiać brzmienie silnika. Wersja kombi z tym napędem może występować z napędem 4x4.

Jednostka ta ma również słabszą odmianę 150 KM (śr. zużycie paliwa 4,4–5,1 l/100 km, emisja: 117–134 CO₂/100 km, przyspieszenie do setki: 10–10,8 s, Vmax: 202–211 km/h).

W silniku SKYACTIV-G 2.0 – wersje 145 i 165 KM (zużycie paliwa: 6,6–6,1 l/100 km, emisja CO₂: 150–139 g/km, przysp. do 100 km/h: 9,3–10,6 s, Vmax: 206–215 km/h) zastosowano: nowe, wysokoprzepływowe





kolektory dolotowe, podwyższone ciśnienie mieszanki paliwowo-powietrznej, przeprojektowane dysze wtryskiwaczy wielopunktowych, nowe tłoki z płaszczami uformowanymi asymetrycznie w kształt baryłkowaty, asymetryczne pierścienie zgarniające oraz zawór regulacyjny obiegu chłodziwa podnoszący wydajność rozgrzewania jednostki. Jak deklaruje producent, w efekcie takich modyfikacji moment obrotowy w niskim zakresie obrotów został podwyższony o 6,2 proc., a uzyskana dodatkowa wydajność ułatwia spełnienie normy nowych cykli testowych WLTP/RDE, wiarygodniejszych od dotychczasowego cyklu NEDC. Emisje cząstek stałych są na poziomie znacznie poniżej limitów, nie wymagając zastosowania filtra cząstek stałych dla silnika benzynowego.

Silnik SKYACTIV-G 2.5 (zużycie: 6,8–6,7 l/100km, emisja CO₂: 156–153 g/km, przysp. do 100 km/h: 8,1 s, Vmax: 223 km/h) cechuje się wyższym stopniem sprężania 13:1, obniżoną masą bloku ze stopu aluminium i zastosowaniem wałka równoważącego,

który redukuje tendencję do wibracji niskich częstotliwości. Nowy system dezaktywacji cylindrów obniża zużycie paliwa podczas jazdy ze stałymi prędkościami w zakresie 40–80 km/h.

Wersje wyposażenia

Na rynku polskim nowa Mazda 6 dostępna jest w czterech poziomach wyposażenia: SkyMOTION, SkyENERGY, SkyPASSION, a ukoronowaniem wyrafinowanego stylu jest specjalna wersja SkyDREAM, wyposażona w ekskluzywną tapicerkę ze skóry nappa doskonale współgrającą z elementami wnętrza wykonanymi z drewna sen, które w japońskiej tradycji wykorzystywane jest do budowy instrumentów muzycznych i produkcji mebli. Właśnie ten model testowaliśmy i musimy przyznać, że jazda jest teraz jeszcze bardziej przyjemna i odprężająca, ponieważ mamy poczucie pełnej kontroli nad samochodem.



**MANN
FILTER**

Oddychaj pełną piersią.

FreciousPlus — filtr kabinowy zabezpieczający przed alergenami, pleśnią i drobnym pyłem.

**Zacznij
się chronić,
stosując
FreciousPlus!**



Gdy spaliny, szkodliwe substancje i alergeny przedostają się do kabiny, jazda samochodem staje się udręką. Tradycyjne filtry kabinowe zapobiegają jedynie wnikaniu do wnętrza samochodu cząstek takich jak pył, pyłki, sadza z silników wysokoprężnych czy nieprzyjemne zapachy, natomiast nowy filtr kabinowy FreciousPlus z serii MANN-FILTER pozwala zadbać o komfort i bezpieczeństwo. Pochłania nawet 100 % alergenów, niemal całkowicie powstrzymuje wnikanie bakterii, pleśni i drobnego pyłu. Więcej informacji na stronie www.frecious-plus.com

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

NASZ EKSPERT



◀◀◀ **Mariusz Maksym**
ekspert ProfiAuto

Wymiana oleju w manualnej skrzyni biegów

Jeden z naszych klientów gdzieś usłyszał, że oleju w skrzyni się nie wymienia, bo jest on dożywotni. Ewentualnie można dolać, kiedy wycieknie np. przy wymianie pólki. Z drugiej jednak strony, kiedy jakiś kierowca żali się na forum, że mu skrzynia haczy, to najczęstszą odpowiedzią jest – spróbuj wymienić olej.

Jak zatem jest z tym olejem?

Na początku należałoby zdefiniować żywotność samochodu. Otóż według producentów jest ona inna, niż my sobie wyobrażamy. Dzisiaj nikt już nie ukrywa, że samochód projektowany jest na przejechanie ok. 200 tys. km. Potem koszty napraw mają być na tyle duże, że kierowca powinien pomyśleć o wymianie. Tak więc samochody, które Polacy najczęściej kupują z drugiej ręki, to zdaniem producentów samochody dogorywające. Jeśli poprzedni właściciel oleju nie wymienił, my musimy to zrobić w tzw. pakiecie startowym.

Innym zagadnieniem jest kwestia starzenia się oleju, który z biegiem czasu zmienia swoją lepkość i wytrącają się dodatki uszlachetniające. Olej przestaje w wystarczającym tempie oddzielać od siebie pracujące elementy i tym samym skraca się żywotność skrzyni biegów. Dlatego też jeśli zauważycie, że skrzynia zaczyna ciężiej pracować lub biegi haczą, najtańszym zabiegiem jest wymiana oleju. Prewencyjnie należy pomyśleć o jego wymianie co 80–100 tys. km.

Opony zimowe, a może wielosezonowe?

W warsztatach oponiarskich zaczyna się pierwszy szczyt wymiany opon na zimowe. Można trochę czasu, nerwów i pieniędzy zaoszczędzić, decydując się na zakup opon całorocznych. Podpowiem, kiedy warto zdecydować się na tę opcję.

Jeszcze do niedawna opony wielosezonowe mocno odstępowały pod względem właściwości jeźdnym oponom zimowym i letnim. Dziś producenci zrobili w tej dziedzinie spory postęp. Niemniej jednak w dalszym ciągu typowa opona zimowa lepiej sprawdza się w warunkach zimowych, a letnia w lecie. Po drugie, jedynie opony całoroczne z górnej półki mogą być alternatywą do rozpatrzenia dla opon sezonowych. Te tańsze nie dają takiego poczucia bezpieczeństwa.

Kto może zdecydować się na zakup opon wielosezonowych:

– podróżujący głównie w obszarze zabudowanym,

– pokonujący niewielkie odległości, np. jeżdżący do pracy,
– kierowcy bez tzw. ciężkiej nogi.

Komu odradzamy zakup opon wielosezonowych:

– podróżującym na duże odległości,
– posiadaczom samochodów z ponadprzeciętnymi osiąganiami,
– dynamicznym kierowcom,
– wybierającym się w zimę w góry.

Umówmy się. Większość kierowców w Polsce w sezonie zimowym jeździ po różnych nawierzchniach, ale po tych typowo zimowych chyba najmniej. Z drugiej jednak strony opony wielosezonowe to kompromis pomiędzy zimówkami a oponami letnimi. Nigdy więc nie będą tak dobre jak sezonowe. Oszczędność również okazać się może pozorna. Opony całoroczne z górnej półki do najtańszych nie należą, a opony używane cały rok szybciej się będą zużywać.

Własne części czy oferowane przez warsztat?

Podczas przeglądu samochodu niektórych podraża pytanie: kupić przez Internet własne (potencjalnie tańsze) części, czy zdecydować się na te oferowane przez serwis? Jakie są plusew własnych części?

Oprócz wspomnianej ceny także większe pole wyboru. Możemy wybrać asortyment z wyższej/średniej półki oraz tzw. chińszczyznę. U sprzedawców każdej z wymienionych kategorii mamy wachlarz cenowy i możemy dostosować własny portfel do oferty.

Co ryzykujesz? Jeśli nie jesteś specjalistą, to łatwo o pomyłkę. Producenci samochodu w trakcie produkcji tak szybko zmieniają technologię i części, że dopasowanie ich

do naszego samochodu staje się wyzwaniem. Skojarzenie po roczniku i pojemności silnika nie daje żadnej pewności. Nie wszyscy internetowi sprzedawcy potrafią też zidentyfikować element po numerze nadwozia (VIN) oraz katalogu części oryginalnych (OE/OEM), a to dawałoby jakąś pewność. Kolejnym kłopotem jest wybór producenta. Tutaj sprawdza się zasada, że biednego nie stać na oszczędzanie. Najtańsza chińszczyzna nie zapewni nawet bezpieczeństwa, o jakości nie wspominając. Należy postawić na wybór zamienników renomowanych producentów, ale czy kierowcy wiedzą, który jest renomowany, a który tylko takiego udaje?

ODPOWIADA

Sprawdź poziom oleju w silniku!

Kierowcy niestety rzadko zaglądną pod maskę. Uważają, że elektronika sprawdzi im poziom. To spory błąd, bo czujniki a rzeczywistość to dwie różne rzeczy. Komputer wyda instrukcje kierowcy, gdy poziom oleju jest już naprawdę niski dla poprawnego funkcjonowania jednostki. Wówczas może nawet dojść do zassania powietrza do pompy oleju i silnik przez chwilę popracuje na sucho. Choć często narzekamy na szwankującą elektronikę, to ze względu na wygodę chętnie ufamy wskazaniom komputera. Jest jeszcze grupa kierowców, która uważa, że o niskim poziomie poinformuje ich kontrolka na desce rozdzielczej. W rzeczywistości jest to sygnał ostrzegawczy, który zapala się, gdy ciśnienie w układzie smarowania jest niskie, a to nie jest tożsame z niskim stanem oleju. Ile oleju powinno być? W instrukcji i w obiegowej opinii znajdziemy informację, że

poziom oleju według wskazań na bagnecie powinien mieścić się w zakresie min a max. Najlepiej gdzieś pośrodku. Ale czy to prawda? Zastosowane turbiny i mechanizmy zmiennych faz rozrządu powodują, że olej jest cennym smarowidłem nie tylko samego silnika. Turbina, a nierzadko dwie potrafią zassać niemałą ilość oleju. Koło zmiennych faz też lubi olejową kąpiel. Dlatego powinno być go więcej – najlepiej w okolicach poziomu maksymalnego. Istotne więc jest okresowe sprawdzanie jego stanu i reagowanie na ubytki. Jak prawidłowo sprawdzić poziom oleju? Silnik powinien być rozgrzany, ale nie gorący po podróży. Najlepiej odczekać kilkanaście minut. Lokalizujemy bagnet, wycieramy go szmatką, a potem wsuwamy na miejsce. Po ponownym wyjęciu odczytujemy poziom. Żeby był on wiarygodny, samochód powinien stać na płaskim podłożu.

Jak podróżować tanio i ekologicznie

Warszawscy taksówkarze znają odpowiedź – należy zagazować hybrydę. My możemy dopowiedzieć, że nie każdą, ale te najpopularniejsze na naszym rynku – a i owszem. Jak przyznaje jeden z korporacyjnych taksówkarzy, w warszawskich korkach zagazowanym Aurisem z napędem hybrydowym przejechanie 100 km kosztuje ok. 12–15 zł, i to z uwzględnieniem większego apetytu na LPG. Pokonanie takiego dystansu samą hybrydą kosztowałoby 20–22 zł, benzyną ok. 40–45 zł, a dieslem 30 zł.

Silnik spalinowy Toyoty wyjątkowo dobrze przystosowuje się do gazu. Nie jest obciążony, brakuje mu doładowania i ma wtrysk pośredni. Małym problemem okazać się może jednak sam układ hybrydowy. Silnik elektryczny dość często przełącza się na spalinowy, a ten dla rozruchu potrzebuje benzyny. Gdy poruszamy się więc na krótkich, miejskich dystansach, może się okazać, że na LPG samochód w ogóle się nie przełączy. Mechanicy w celu zminimalizowania tzw. fazy przejścia stosują sterowniki, które bardzo szybko przełączają na gaz. Niemniej temperatura silnika musi być przynajmniej na poziomie 50°C.

Koszt zakupu samochodu z napędem hybrydowym jest wyższy od tradycyjnego, dlatego takie rozwiązanie polecane jest kierowcom rzeczywiście dużo jeżdżącym. Z drugiej jednak strony zaoszczędzimy na kosztownych naprawach: alternatora przystosowanego do systemu Start & Stop, wtryskiwaczy, turbiny, koła dwumasowego razem ze sprzęgłem, filtra cząstek stałych. Choć trzeba wziąć pod uwagę, że pojazdy zasilane LPG częściej odwiedzają będą warsztat w celu dokonania przeglądu.

Pomimo że uda ci się prawidłowo dobrać część, i tak napotkać możesz kłopoty. Wystarczy, że mechanik źle założy element i doprowadzi do jego zniszczenia. Warsztat uzna, że część była wadliwa, a sprzedawca, że winę ponosi warsztat. Zostajesz bez samochodu i ponosisz podwójne koszty. Część będzie trzeba zdemontować, odesłać do sprzedawcy, a serwis prawdopodobnie założy swój podzespół. Tobie pozostaje udowodnienie sprzedawcy, że część była wadliwa.

Podsumowanie. Własne części TAK, ale tylko dla osób dobrze znających swój samochód i mających świadomość różnorodności asortymentu do konkretnego egzemplarza.

Specjaliści przy wyborze części do samochodu bazują na doświadczeniu, potrafią zidentyfikować pojazd po numerze VIN i mają dostęp do katalogu części oryginalnych. Gdy pomyli się w doborze lub zamówią wadliwą część, sami będą musieli uporać się z problemem. W przypadku, gdy naprawa wiąże się ze sporymi kosztami obsługi serwisowej, lepiej w ogóle nie ryzykować zakupu własnych części i zdać się na propozycję warsztatu. Zawsze możemy poprosić mechanika, aby bazował w naprawie na podzespółach z górnej półki, oczywiście jeśli zależy nam na trwałości i bezusterkowej eksploatacji.



Więcej na: fb.com/DoradcaProfiAuto

KTO PYTA NIE BŁĄDZI

Ostatnio pisaliśmy, jak powinna przebiegać rozmowa telefoniczna z klientem i jak przyjmować pojazd do serwisu. Dziś o naprawie i wydaniu auta po naprawie.

PODCZAS NAPRAWY POWINNIŚMY ZWRÓCIĆ UWAGĘ NA:

- poinformowanie klienta o miejscu oczekiwania podczas naprawy;
- ewentualny kontakt telefoniczny z klientem, by przekazać informację np. o konieczności rozszerzenia zakresu naprawy;
- wykonanie wszystkich zaplanowanych i dodatkowo uzgodnionych czynności serwisowych;
- informowanie klienta o zmianach;
- kontrolę wykonanych prac.
- wyjaśnić pozycje zapisane na fakturze;
- opisać prace do wykonania w przyszłości (dokument dla klienta plus zapisanie w systemie informatycznym),
- spróbować umówić na konkretny termin;
- pożegnać klienta.

Ważny jest także **KONTAKT Z KLIENTEM PO NAPRAWIE** w celu sprawdzenia jakości usług i satysfakcji kierowcy – kilka dni po wizycie, a także zaproszenie na kolejną wizytę w odpowiednim momencie.

W TRAKCIE WYDAWANIA SAMOCHODU PO NAPRAWIE NALEŻY:

- poinformować klienta o wykonanych naprawach;
- wypisać konieczne dokumenty potwierdzające wykonanie napraw oraz określające, jakie czynności należy wykonać w przyszłości (sprzedaż dodatkowa) i wyjaśnić treść tych dokumentów;
- wystawić fakturę bądź paragon;

ADAM KLIMEK

najstynniejszy polski mechanik samochodowy, na naszych łamach udziela rad właścicielom warsztatów.



WYCIERACZKI

Wycieraczki samochodowe to produkt, z którym do czynienia ma każdy kierowca. Mowa tu więc o ogromnej skali, dlatego warto przyrzeć się bliżej najbardziej wytrzymałym wycieraczkom na świecie.

Bagatelizowanie znaczenia wycieraczek samochodowych to poważny błąd, ponieważ mają one ogromny wpływ na bezpieczeństwo oraz komfort jazdy. Powinien to być jeden z elementów, na który zwracamy uwagę kupując i używając samochodu. Jeżeli jest wskazane, należy się zaopatrzyć w nowe wycieraczki, które zapewnią odpowiednią ochronę przed trudnymi warunkami atmosferycznymi.

OXIMO® jest producentem wycieraczek samochodowych do szyb wysokiej klasy. Firma proponuje klientom produkty najwyższej jakości już od 2009 roku, zaspokajając nawet ich najbardziej wygórowane oczekiwania. Producent od początku działalności szczególnie naciska na jakość oferowanych produktów oraz ich promocję. Szybki rozwój, bogata oferta produktów i innowacyjne rozwiązania sprawiły, że dziś OXIMO® jest liderem w branży wycieraczek do szyb samochodowych w Polsce. Firma jest regularnie obecna w mediach, reklamując swoje produkty oraz udzielając branżowych porad ekspertów, zwiększając tym samym bezpieczeństwo na polskich drogach.

Wycieraczki OXIMO® projektowane są w Polsce i testowane w najtrudniejszych warunkach. Produkowane są z materiałów najwyższej jakości. Pióro wycieraczki

składa się z naturalnego kauczuka pokrytego silikonem. Elementy stalowe to ocynkowana stal typu high-carbon, a elementy plastikowe to wysokogatunkowy stop polietylenu i poliwęglanu. Takie rozwiązania powodują, że wycieraczki idealnie przylegają do szyby, pozostawiając powierzchnię doskonale oczyszczoną z zanieczyszczeń generowanych podczas jazdy.

Dzięki tak wysokiej technologii wycieraczki sprawdzają się w każdych warunkach. OXIMO® swoimi produktami wspiera m.in.

kierowców samochodów rajdowych i wyścigowych. Firma bierze udział w wielu wydarzeniach motoryzacyjnych, w których kierowcy wielokrotnie używają jej wycieraczek, żeby jak najszybciej i najbezpieczniej dotrzeć do mety. Przetestowali je wszyscy kierowcy biorący udział w Mistrzostwach Polski Rally Cross. W doświadczonym zespole, zawsze służącym profesjonalną pomocą, znajdują się pasjonaci motoryzacji, dlatego też producent stworzył swój własny team rajdowy, ścigający się o miano najlepszych kierowców w rajdach i wyścigach.

OXIMO® oferuje produkty dla 99,9% samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów. Posiada w ofercie m.in. wieloadapterowe wycieraczki – MULTI TYPE, w których zestawie znajduje się 10 różnych typów mocowań, pasujących do wielu



modeli samochodów. Produkty te są ultraciche, co znacząco podnosi komfort podróżowania.

Oferta OXIMO® kierowana jest głównie do hurtowni motoryzacyjnych i sklepów z częściami samochodowymi w całej Polsce. Firma działa również globalnie, a jej dystrybutorzy znajdują się w największych państwach Europy. W ramach współpracy producent dostarcza pakiety startowe wycieraczek typu „U” oraz niestandardowe, pasujące do nowych modeli samochodów wraz z pełną ofertą handlową.

Producent posiada najbardziej rozbudowany katalog doboru wycieraczek na rynku oraz ogólnodostępną wyszukiwarkę modeli www.oximo.info. Zapewnia szeroką gamę materiałów promocyjnych, takich jak: folie reklamowe, plakaty, stojaki na wycieraczki, bannery reklamowe, katalogi, naklejki na samochody oraz dostęp do filmów reklamowych. Na dodatkowe życzenie okleja również witryny punktów partnerskich.

Partnerzy rozpoczynający współpracę z OXIMO® otrzymują firmowe gadżety: smycze, zapachy samochodowe, ręczniki do szyb, T-shirty, czapki, parasolki, napoje energetyczne. Producent przyznaje atrakcyjne upusty na swoje produkty oraz gwarantuje terminowość dostaw. Dla najlepszych sprzedawców i przedstawicieli przygotowywane są również specjalne nagrody.

Więcej informacji na stronie: www.oximo.pl



SAFARI NA PUSTYNI

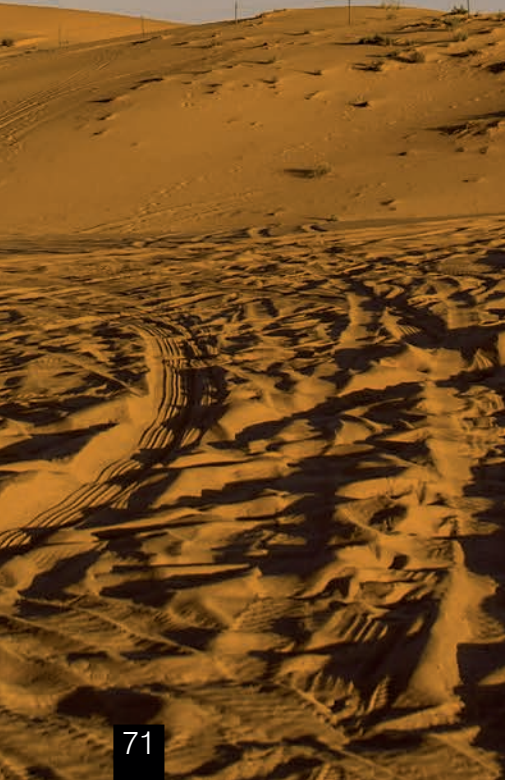


Jazda po kilkudziesięciometrowych wydmach na pustyni to z pewnością niezapomniane przeżycie. Fotorreporter magazynu „ProfiAuto” wybrał się na taką wyprawę do Dubaju.

Oczywiście nie radzimy na własną rękę jechać na środek pustyni, lepiej skorzystać z oferty profesjonalnych biur podróży. Czterogodzinny program obejmuje rajd po wydmach i sandboarding (snowboard

na wydmach), a sześciogodzinny dodatkowo kolację z grilla i obozowanie w be-duińskim stylu. Lecz najważniejsze są widoki. Zresztą zobaczcie sami.







TOMEX
hamulce

TecDoc
INSIDE

TWOJE HAMULCE
TWÓJ WYBÓR
TWOJE BEZPIECZEŃSTWO

Made in
POLAND



Recommending Włodzimierz ZientarSKI

www.tomexbrakes.pl

Sandacz

Z KURKAMI

Dominik Duraj,
przez prestiżowy
przewodnik kulinarny
Gault & Millau
uznany za
jednego z pięciu
najlepszych szefów kuchni
w Polsce,
powie nam,
jak przygotować
sandacza
z kurkami.

Gault&Millau publikuje co roku „Żółty przewodnik”, w którym ocenia najlepsze w danym kraju restauracje. Dominik Duraj z katowickiej restauracji Villa Gardena jako jeden z pięciu kucharzy w Polsce został nominowany do tytułu Szefa Roku 2018. To jego kolejne wyróżnienie – w zeszłym roku otrzymał tytuł Szefa Roku 2017 Polski Południowej, a Villa Gardena w tym samym konkursie otrzymała dwie czapki z maksymalną liczbą 14,5 pkt.





Czego potrzebujemy:

- filet z sandacza 150 g
- kurki świeże 50 g
- suszone borowiki 3 szt.
- kapusta biała 150 g
- kiełki soczewicy
- sól, masło, olej





Jak przygotowujemy:

Przygotowujemy bulion drobiowy. Najlepiej samemu przygotować wywar, ale możemy również kupić wywar gotowy. Dorzucamy do niego palone w piecu warzywa, dzięki temu ma bursztynowy kolor i jest bardziej esencjonalny. Dodajemy do niego palone masło.

Suszone borowiki mielimy na puder.

Liście kapusty marynujemy – na kilka godzin wkładamy do zalewy przygotowanej z 200 g wody, 50 g octu jabłkowego, 50 g miodu oraz soli.

Blanszujemy liście kapusty – wrzucamy je do wrzątku na chwilę i następnie do pojemnika z lodem. Suszymy i kładziemy na grillu.

Oczyszczone kurki wrzucamy na gorący olej rzepakowy i smażymy ok. 20 sekund. Podlewamy małą ilością wcześniej przygotowanego bulionu, redukujemy bulion, wrzucamy łyżkę zimnego masła. Całość mieszamy.



Sandacza moczymy w solance (70 g soli na litr wody) przez 10 minut. Nie musimy go wówczas już solić. Następnie wykładamy na rozgrzany olej i smażymy w zależności od grubości ryby. Dodajemy do smażącej się ryby masło – kiedy się stopi i spieni, polewamy nim rybę.



Jak podajemy:

Układamy na talerzu na przemian piklowaną i grillowaną kapustę. Na to kładziemy sandacza. Następnie na kapustę dajemy kurki. Pudrem z borowików posypujemy delikatnie brzegi talerza i kapustę. Całość podlewamy bulionem i dekorujemy kielkami sozczewicy.



LED, OLED A MOŻE QLED

Odkąd w 1924 r. John Logie Baird skonstruował pierwszy monochromatyczny telewizor, a kilka lat później kolorowy, przez dziesiątki lat odbiorniki niewiele się zmieniały. W ostatnich latach przechodzimy jednak prawdziwą rewolucję. HD Ready, Full HD, 4K, LED, OLED, QLED.

Do tego odbiorniki stają się coraz większe, cieńsze i lżejsze. Co kupić? Czy warto inwestować kilkanaście tysięcy złotych w telewizor?



LG OLED55B7V



To chyba najbardziej smukły telewizor dostępny na rynku, dzięki czemu idealnie pasuje do wystroju każdego wnętrza. Rewolucyjna technologia przyciemniania pikseli daje doskonałą czerń i zapewnia niezwykle współczynnik kontrastu. Pozwala zobaczyć miliard żywych barw generowanych przez 10-bitowy panel. Telewizory LG OLED obsługują Dolby Vision™ – ulubioną technologię premium HDR filmowców na całym świecie. Dodatkowo są zgodne z innymi formatami HDR, takimi jak HDR10 i HLG. Dolby Atmos® to system dźwięku wielokanałowego, w którym dźwięki przemieszczają się zgodnie z przedmiotami w filmie. W nowych telewizorach LG OLED dźwięk sprawia wrażenie, jakby ruszał się we wszystkich kierunkach. Jest słyszany ze wszystkich stron.
Cena: od ok. 5500 zł

PANASONIC LED TX-65FX780E

Jak twierdzi firma, najważniejsze firmy kreatywne w Hollywood miały wpływ na funkcje i układy przetwarzania wideo najnowszych telewizorów Panasonic,

a sposób wyświetlania obrazu został opracowany przez uznanych profesjonalnych twórców z Hollywood. Telewizory firmy Panasonic tak dobrze przedstawiają

wizję reżysera, że niektóre z nich są używane jako monitory do podglądu przez klientów w studiach produkujących programy telewizyjne i filmy. Precyzja odwzorowania szerokiego spektrum kolorów możliwa jest dzięki specjalnej technologii pozwalającej wygenerować szersze spektrum barw. Telewizory Panasonic obsługują wiele formatów HDR, np. HDR10 i Hybrid Log Gamma. Ponadto, aby zapewnić jeszcze lepsze wrażenia z oglądania filmów w HDR, Panasonic oferuje też niespotykane nigdzie indziej funkcje, np. dynamiczną optymalizację scen, która optymalizuje obraz HDR odpowiednio do treści, oraz funkcję automatycznego korektora jasności, która dostosowuje obraz do światła otoczenia w pomieszczeniu.

Połączenie regulacji podświetlenia oraz specjalnej technologii przetwarzania sygnału umożliwia osiągnięcie idealnej jasności, a tym samym perfekcyjnego kontrastu na tysiącach podobszarów ekranu. Rozwiązania te wykorzystywane są również do precyzyjnego renderowania odcieni, co pozwala na tworzenie obrazu o wyjątkowej głębi.

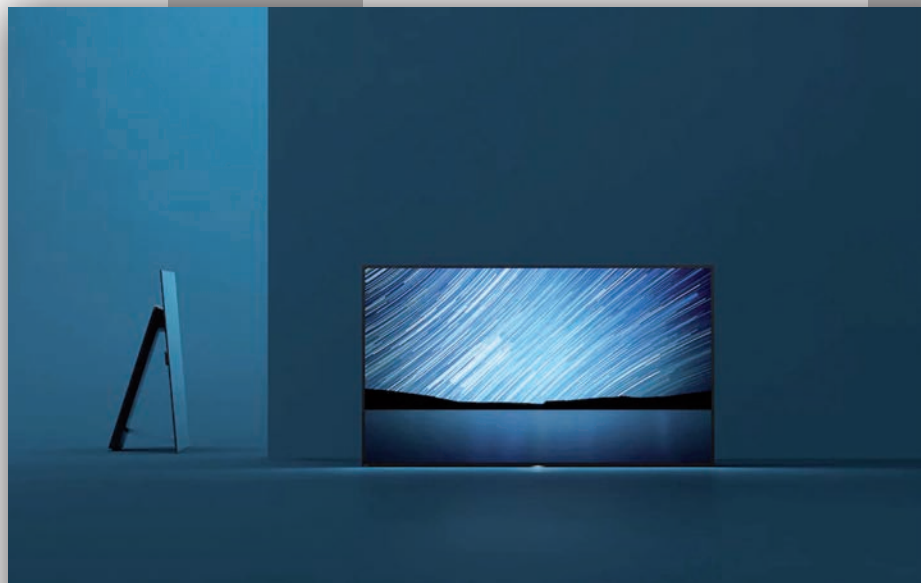
Cena: od ok. 7600 zł



SONY BRAVIA OLED KD-77A1

Ponad 8 mln samoświejących pikseli precyzyjnie sterowanych za pomocą procesora X1 Extreme™ sprawia, że telewizor Sony OLED zapewnia niesamowity kontrast obrazu. Procesor X1 Extreme przedstawia rzeczywiste obrazy i kolory. Telewizor łączy wyrazistość 4K z jasnością, kolorami i szczegółami zapewnianymi przez technologię High Dynamic Range (HDR) i obsługuje liczne formaty HDR, jak np. HDR10, Hybrid Log-Gamma czy Dolby Vision™. Dzięki zaawansowanym funkcjom sterowania głosem pozwala szybko odnajdywać filmy i programy telewizyjne przy użyciu aplikacji lub sygnału telewizyjnego.

Cena: od ok. 70 000 zł



LG OLED77W8PLA

Telewizor LG SIGNATURE OLED W8 zlewa się ze ścianą, dzięki czemu można dowolnie wykorzystać dostępną przestrzeń. Harmonijnie współgra z wystrojem wnętrza i stanowi jego uzupełnienie. Jest to możliwe dzięki temu, że wykorzystuje matrycę OLED, która jest na tyle cienka, że telewizor można wieszać na ścianie bez użycia wieszaka.

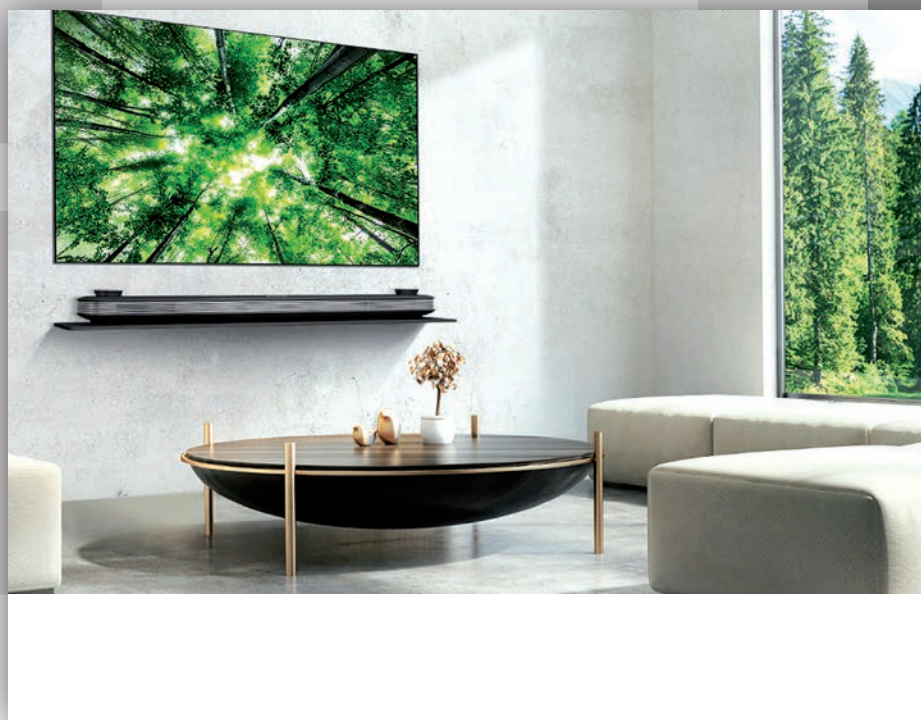
LG zastosował nowatorską metodę wykorzystania sztucznej inteligencji do oglądania telewizji. Można kontrolować telewizor, wyszukiwać interesujące treści, sterować ustawieniami obrazu, zapytać o pogodę, komunikując się z telewizorem w naturalny sposób za pomocą poleceń głosowych w języku polskim.

Odbiornik zapewnia obsługę standardów HDR 10, HLG i Dolby Vision oraz obsługę dźwięku DTS i najnowszego Dolby Atmos. Technologia Dolby Atmos wytwarza potężny i poruszający dźwięk, który sprawia wrażenie, jakby dochodził ze wszystkich stron i pozwala usłyszeć każdy ruch na scenie. Technologia Dolby Vision pozwala z kolei poczuć się jak w prawdziwym kinie.

Doskonała czerń pozwala uzyskać gigantyczny kontrast, daje on większą głębię kolorów oraz umożliwia dostrzeżenie szczegółów obrazu w jakości kinowej.

Wbudowany w system webOS menedżer zabezpieczeń uzyskał prestiżowy międzynarodowy certyfikat bezpieczeństwa CC i certyfikat UL CAP2900-1 za najwyższej

klasy zabezpieczenia. Uniemożliwia instalowanie nieautoryzowanych aplikacji, włamania oraz wyciek danych osobowych.
Cena: ok. 87 000 zł



TRENING

Witek i Ozga prowadzą Studio treningu personalnego GTS. – Naszym motywem przewodnim jest ZDROWIE. Pokazujemy właściwą drogę oraz dajemy odpowiednie narzędzie do zrealizowania wymarzonych celów. Rozwiązanie kompletne, którym jest kompleksowe podejście do treningu personalnego oraz dietetyki, gwarantuje sukces! – zapewnia Witek.

– Indywidualne zajęcia z trenerem to najefektywniejsza oraz najbezpieczniejsza forma ćwiczeń fizycznych. Jest to idealne rozwiązanie dla osób zniechęconych przepelnionymi siłowniami, poszukujących indywidualnego programu ćwiczeń oraz chcących uzyskać efekty szybciej niż przy korzystaniu z zajęć grupowych – dodaje Ozga.

Oto trening przygotowany przez Studio treningu personalnego GTS specjalnie dla naszych czytelników:

Tobiasz Witek, dwukrotny mistrz Polski ju-jitsu, maratończyk, specjalista dietetyki oraz Damian Ozga, instruktor rekreacji ruchowej – specjalność trener personalny, pokażą nam, jak bez użycia specjalistycznego sprzętu na siłowni można poprawić sylwetkę i kondycję oraz stracić zbędne kilogramy.

1. Bieg – 20 minut

- pamiętaj o rozgrzewce przed biegiem,
- zacznij biec powoli,
- utrzymuj prostą sylwetkę, wysoko podnoś kolana, stawiaj kroki od przodostopia,
- wyznacz sobie cel oraz monitoruj postępy.

2. Zakroki na taśmie TRX

– 3 serie x 10 powtórzeń na stronę

- pamiętaj o prostych plecach oraz odcinku lędźwiowym,
- kontroluj zakrok podczas wykonywania ruchu,
- patrz przed siebie,
- nie śpiesz się podczas wykonywania ćwiczenia.



3. Unoszenie bioder podczas leżenia tyłem – 3 x 20

- ręce połóż wzdłuż ciała, głowa oparta jest o ziemię,
- unieś biodra w górę, tak aby ciało tworzyło linię prostą z kolanami,
- utrzymaj pozycję w górze przez dwie sekundy,
- przy powrocie do pozycji wyjściowej pamiętaj, aby nie kłaść się na ziemi,
- podczas unoszenia bioder zrób wdech, w drodze powrotnej wydech.



4. Pompki głową w dół – 3 x 10

- utrzymaj pozycję w linii,
- opuszczaj klatkę piersiową, aż dotknie podłoża,
- nie spiesz się, wykonując ćwiczenie.



7. Russian twist, czyli skrętoskłon w pozycji siedzącej – 3 x 20

- usiądź na macie i ugnij lekko kolana,
- unieś nogi nad powierzchnię podłoża, stopy miej złączone, a plecy lekko odchylone,
- śledź wzrokiem przenoszony ciężar.



5. Odwrotne pompki – 3 x 15

- oprzyj dłonie skierowane w przód na skraju ławki,
- nogi trzymaj proste w stawach kolanowych,
- równocześnie z opuszczaniem ciała w dół wykonaj wdech.



6. Podciąganie podchwyt na drążku – 3 x 6

- przy zwisie nie dotykaj stopami podłoża,
- łokcie trzymaj przed sobą na wysokości barków,
- podciągaj się, aż broda przekroczy linię wysokości drążka,
- przy powrocie do pozycji wyjściowej nie rozluźniaj barków ani nie rób przeprostów w stawach łokciowych.



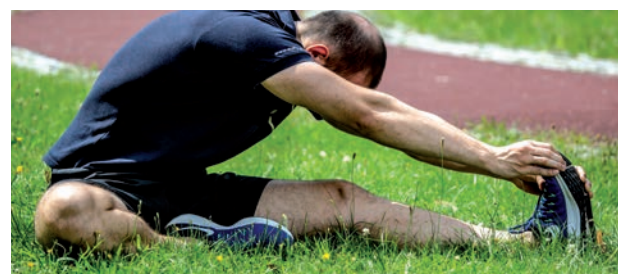
8. Rozciąganie mięśni dwugłowych ud

- chwyć stopę prostej nogi i wykonaj do niej skłon,
- staraj się położyć klatkę piersiową na udzie,
- wytrzymaj w pozycji od 30 do 60 sekund i wyprostuj się.



9. Siad płotkarski

- chwyć stopę prostej lub zgiętej nogi i wykonaj do niej skłon,
- wytrzymaj w pozycji od 30 do 60 sekund i wyprostuj się,
- jeżeli w siadzie płotkarskim spróbujesz się położyć na plecach, rozciągniesz mięsień czworogłowy w obu nogach.



PRZYJACIELE W PRACY I BIZNESIE

Właściciele Aris-Auto Sylwester Sęk i Radosław Sieroń poznali się, kiedy byli jeszcze nastolatkami. Radek uczył się w liceum samochodowym, Sylwek w technikum rolniczym. Zaprzyjaźnili się i ta przyjaźń prywatnie i biznesowo trwa już 30 lat.



Pomysł z handlem częściami samochodowymi podrzucił nam jeden z nauczycieli, który stwierdził, że ta branża będzie się szybko rozwijać i ten, kto w nią zainwestuje, zarobi duże pieniądze – wspomina z uśmiechem Sieroń.

– Przyjrzelśmy się dokładnie świetnie prosperującemu lokalnemu sklepowi z częściami do samochodów i postanowiliśmy rzucić się na głęboką wodę. Na początku sprowadzaliśmy używane części samochodowe z Niemiec – dodaje Sęk.

Zaczynali od zera. Rodzina i przyjaciele pożyczyci im pieniądze na rozkręcenie

firmy. 31 października 1991 roku założyli Aris-Auto i otworzyli pierwszy punkt sprzedaży w Kobylance, wiosce niedaleko Stargardu. Ich ówczesny asortyment stanowiło kilka filtrów, klocków i jeden amortyzator. Były to części do samochodów VW i Audi.

Specyfika regionu położonego przy granicy niemieckiej, otwarcie granic i pojawianie się wielu handlarzy samochodami pozwoliło im na kolejny krok. W 1994 otworzyli sklep z częściami w Stargardzie przy ul. Złotników. Lokal miał zaledwie 30 metrów kw. Poszerzyli ofertę o inne marki samochodów, zaczęli sprzedawać tylko nowe części i współpracować

z dostawcami z Polski. Wtedy też zatrudnili jednego pracownika. W tej lokalizacji działali do 1999 roku.

Kolejny punkt w ich historii to ul. Bydgoska w Stargardzie. Lokal miał powierzchnię około 250 metrów. Działalność obejmowała już bliską współpracę w wieloma warsztatach samochodowych, komisami oraz obsługę klientów detalicznych. Stopniowo przybywało pracowników i około 2010 roku było ich sześciu.

Rozpoczęła się też współpraca z Moto-Profilem. – W roku 2003 trafiliśmy przypadkowo na uroczystość z okazji 10-lecia tej firmy. Na drugi dzień zostaliśmy

zaproszeni przez jej szefostwo na biznesowy obiad i od następnego dnia rozpoczęła się nasza współpraca, która trwa do dziś. Jesteśmy także częścią sieci ProfiAuto od jej powstania. Angażujemy się w akcje marketingowe, zaprosiliśmy swoich klientów do sieci ProfiAuto Serwis. Działalność Moto-Profilu i ProfiAuto daje wiele korzyści nam i naszym klientom. Narzędzia, z jakich możemy korzystać, pomagają umocnić naszą współpracę z serwisami samochodowymi, jak również docierać do większej ilości nowych klientów detalicznych.

W tym czasie Aris-Auto bardzo się rozwinął. Przeprowadził się na ul. Różaną, do lokalu o powierzchni około 600 metrów. Można tutaj znaleźć ofertę do wszystkich marek samochodów osobowych i dostawczych. Załoga liczy 12 pracowników,

a asortyment około 50 tys. pozycji dostępnych na miejscu.

– Jeśli chodzi o plany na przyszłość, to już zaczęliśmy je powoli realizować. W związku z tym, że czas jest w dzisiejszym świecie bardzo cenny, chcemy, aby klient nie tracił go, a część, którą potrzebuje miał od ręki. Będziemy więc poszerzać nasz asortyment. Zakupiliśmy nieruchomość obok naszego punktu, którą chcemy rozbudować i połączyć z obecnym budynkiem. Po tej inwestycji nasz magazyn powiększy się dwukrotnie – mówi Dorota Sieroń, żona pana Radosława, która również pracuje w Aris-Auto.

Właściciele firmy razem pracują, a prywatnie są sąsiadami. Pan Sylwester uwielbia jazdę na rowerze. Oprócz tego, że sam jeździ w wyścigach szosowych, od kilku lat angażuje się w organizację Maratonu MTB wokół Miedwia czy Kryterium

Nocnego w Stargardzie. Zaraził tą pasją syna Igora, który uczy się w Szkole Mistrzostwa Sportowego w Toruniu na profilu kolarstwo. Córka Weronika – jest na piątym roku stomatologii w Dreźnie.

Żona Pana Radosława, Dorota, pracuje razem z nim. Cała rodzina uwielbia dobrą muzykę, Włochy oraz góry. Jak tylko mogą, spędzają tam wolny czas, chodząc po górach i jeżdżąc rowerami. Ogromną pasją Radka jest koszykówka, którą uprawia od 30 lat.

Córka Oliwia skończyła kosmetologię na Uniwersytecie Medycznym, mieszka i chce prowadzić swoją działalność w Szczecinie. Oliwier właśnie rozpoczął naukę w technikum o profilu informatycznym, w tej samej szkole, którą ukończył jego tata. Najmłodszy syn Iwo ma pięć lat i chodzi do przedszkola.



WOJ. DOLNOŚLĄSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bogatynia	Zawodny S.J.	Kościuszki 32a	75 774 10 06	www.zawodny-profiauto.pl
Bolesławiec	Zawodny S.J.	Dolne Młyny 34b	75 734 69 72	www.zawodny-profiauto.pl
Dzierżoniów	AUTO EXPERT	Świdnicka 38	74 830 19 52	www.expert-24.pl
Głogów	AUTO CZĘŚCI LIPIEC	Kościuszki 16	76 834 06 46	www.auto-czesci-lipiec.pl
Jelenia Góra	PROFI 4 CARS	Jana Sobieskiego 47	75 61 05 487	www.profi4cars.pl
Lubań	Zawodny S.J.	Zgorzelecka 18a	75 721 61 17	www.zawodny-profiauto.pl
Lubin	KOT-CAR	Bolesławiecka 1	76 746 09 10	www.czescisamochodowe.lubin.pl
Milcz	AUTO MAR Płókarz	Piłsudskiego 27	513 100 053	www.auto-mar.pl
Oleśnica	AUTO MIX	Rzemieślnicza 7b/1	71 398 59 51	www.automixsc.pl
Oława	SAPOL	3 Maja 14	71 313 00 54	www.sapol.pl
Strzelin	AUTO - CENTRUM	Dzierżoniowska 16c	71 782 86 31	www.oleje-strzelin.pl
Strzelin	AUTO - CENTRUM	Kopernika 13	71 786 41 36	www.oleje-strzelin.pl
Syców	AUTO MAR Płókarz	Mickiewicza 25	515 142 837	www.auto-mar.pl
Świdnica	AUTO - CENTRUM	Klęczkowska 35	74 852 34 26	www.oleje-strzelin.pl
Trzebnica	PHU AUTOCRAFT S.C.	Milicka 31	71 387 02 66	www.autocraft.net.pl
Twardogóra	AUTO MAR Płókarz	Lipowa 20	71 315 91 43	www.auto-mar.pl
Wrocław	CAR-ZONE	Rogowska 147	71 357 69 02 88 898 97 77	www.car-zone.pl
Wrocław	S-AUTO	Krakowska 145	71 707 36 55	www.s-auto.pl
Zgorzelec	Zawodny S.J.	Batorego 1a	75 641 08 84	www.zawodny-profiauto.pl
Złotoryja	SIEMIENIEC	Legnicka 1	76 878 19 50 66 863 61 99	www.siemieniec-zlotoryja.pl

WOJ. KUJAWSKO-POMORSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Brodnica	AUTO COMPLEX	18 Stycznia 34	56 649 86 69	www.autocomplex.eu
Brodnica	AUTO COMPLEX	Wybickiego 3	56 649 87 69	www.autocomplex.eu
Chelmno	ARMAR	Młyńska 31	56 686 96 56	www.phuarmar.pl
Chelmża	auto-mar	Sienkiewicza 5	56 675 26 73	www.auto-mar.com.pl
Inowrocław	EURO HURT ŁOŻYSKA I PASY	Stanisława Kiełbasiewiczza 9a	52 353 03 41	www.eurohurt.eu
Sępólno Krajeńskie	SZYPRYT I SZYPRYT	Sienkiewicza 105	52 388 22 93	www.szypryt.pl
Świecie	ARMAR	Cukrowników 3	726 631 000	www.phuarmar.pl
Toruń	auto-mar	Antczaka 58	56 657 55 99	www.auto-mar.com.pl
Tuchola	Auto-Strefa S.C.	Słoneczna 1	52 334 17 51	
Wąbrzeźno	ARMOT	Wolności 4	56 688 01 70	www.armotparts.pl
Włocławek	AUTO AEX	Słoneczna 13	54 234 69 79	www.autoaex.pl

WOJ. LUBELSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Biała Podlaska	MARKO	1000-lecia 22c	83 343 14 18	www.marko.bt.pl
Chelm	MARKO	Kolejowa 35	82 565 25 89	www.marko.bt.pl
Włodawa	MARKO	Korolowska 71	82 572 14 37	www.marko.bt.pl

WOJ. LUBUSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Głogów	Auto Części Lipiec	Kościuszki 16	76 834 06 46	www.auto-czesci-lipiec.pl
Gorzów Wlkp.	TEMA Sp. z o.o.	Podmiejska 18	95 725 75 05	www.tema.gorzow.pl
Kostrzyn	TEMA Sp. z o.o.	Sucharskiego 19	95 781 03 02	www.tema.gorzow.pl
Międzyrzecz	AUTO-JAREX Jarosław Śliwiński	ks. Skargi 6	50 160 52 28	www.autojarex.pl
Nowa Sól	Zawodny S.J.	os. Konstytucji 3-go Maja 28f	68 352 49 30	www.zawodny-profiauto.pl
Skwierzyna	AUTO-JAREX Jarosław Śliwiński	Mostowa 16	95 717 62 00	www.autojarex.pl
Ślawa	Auto Części Lipiec	Powstańców Śląskich 21	60 782 09 00	www.auto-czesci-lipiec.pl
Świebodzin	AUTO JAREX	Gen. Władysława Sikorskiego 30	51 258 43 96	www.autojarex.pl
Zielona Góra	AUTO CZĘŚCI LIPIEC	Trasa Północna 23	51 969 66 21	www.czesci.zgora.pl
Żary	MOTO-FART A. Czerwonajcio, J. Wójtowicz	Moniuszki 33	68 374 09 44	www.moto-fart.pl

WOJ. ŁÓDZKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bełchatów	LEMAR BIS S.C.	Czapliniecka 31	44 633 06 31	www.lemarbis.com.pl
Lęczycza	AUTO - NOVA Części do samochodu Przemysław Nowak	18 Stycznia 13	24 721 34 68	www.auto-nova.pl

Łódź	4CARS	Wróblewskiego 90/92	42 205 97 20	www.4carslodz.pl
Łódź	GABRIELMOTOPARTS Gabriel Lubisz	Obywatelska 103	42 253 73 35	www.gabrielmotoparts.com
Łódź	WAZCAR	Wojska Polskiego 190	42 616 17 50	www.wazcar.pl
Opoczno	PROFI CARS	Inowłodzka 22E	44 155 64 98	www.profi-cars.pl
Pabianice	WAZCAR	Partyzancka 180	42 215 50 30	www.wazcar.pl
Piotrków Trybunalski	4CARS	Próchnika 2	44 715 50 10	www.4cars.pl
Tomaszów Mazowiecki	ASPOL Zbigniew Krysiak	Główna 76	44 723 76 10	www.aspol.kia.pl
Wieluń	Z.U.H. AUTO - Części Patacz	Staszica 48	43 843 95 70	www.patacz-czesci.pl
Wieluń	LEMAR BIS	Warszawska 44a	43 843 41 41	www.lemarbis.com.pl

WOJ. MAŁOPOLSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Brzeźnica	AUTO-MOTO-VALDI	Brzeźnica 301	33 879 20 26	www.autoczeceivaldi.pl
Gorlice	AMIBO	Reymonta 12	18 352 70 87	www.amibo.com.pl
Kraków	VAKKO	Jugowicka 6	12 262 21 95	www.vakko.pl
Kraków - Zielonki	AUTO CZĘŚCI DETAL Rita Trybowska-Cyganek	Malinowa 1	12 415 20 64	www.autoczecezielonki.pl
Limanowa	LIM CARS S.C.	Kościuszki 27	18 337 57 67	www.lim-cars.pl
Limanowa	LIM CARS S.C.	Krakowska 67a	66 615 62 09	www.lim-cars.pl
Nowy Sącz	CAREX 1 Sp. z o.o.	Klasztorna 45	18 414 88 68	www.carex.auto.pl
Oświęcim	DARMA	Kolbego 7	33 848 55 99	www.darma.com.pl
Rogoźnik	BIELA STARE BYSTRE	os. Za Torem 12a	18 265 59 00	www.biela.auto.pl
Skawina	AUTO-MOTO-VALDI	Krakowska 85b	12 276 82 35	www.autoczeceivaldi.pl
Tarnów	MYTNIK	Krakowska 234	14 627 16 00	www.mytnik.com.pl
Wadowice	Auto Części Kowalski	Wojska Polskiego 16	33 873 29 96	www.kowalskiauto.pl
Zakopane	Auto Moto Handel	Chramcówki 3	18 200 02 60	

WOJ. MAZOWIECKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Garwolin	CARTEX Gładysz Grzegorz	Targowa 66	25 682 64 38	www.cartexsklep.pl
Góra Kalwaria	CARTEX Gładysz Grzegorz	Wyszynskiego 13	22 727 31 52	www.cartexsklep.pl
Grójec	HURTOWNIA MOTORYZACYJNA	ks. Piotra Skargi 29b	663 163 888	www.motorezka.pl
Jawczyce	MOTO FACTORY	Piastowska 67 a	22 478 40 00	www.moto-factory.pl
Łaskarzew	CARTEX Gładysz Grzegorz	Garwolińska 17	25 684 61 03	www.cartexsklep.pl
Łosice	AUTO KUCEWICZ	Piłsudskiego 18	83 357 32 30	
Maków Maz.	INTER AUTO	Przasnyska 77	29 717 12 76	www.interauto-czesci.pl
Mińsk Mazowiecki	CARTEX Gładysz Grzegorz	Boczna 11	25 756 52 17 734 404 857	www.cartexsklep.pl
Mława	AUTO PARTS	Płocka 124	23 654 54 13	www.autoparts-mlawa.pl
Pilawa	CARTEX Gładysz Grzegorz	Letniskowa 1	25 685 67 70	www.cartexsklep.pl
Płock	AUTKO CZĘŚCI SAMOCHODOWE	Przemysłowa 7	24 366 88 78	www.autko.com.pl
Przasnysz	INTER AUTO	Orlika 21c	29 766 67 00	www.interauto-czesci.pl
Pułtusk	INTER AUTO	Tadeusza Kościuszki 179	23 692 03 17	www.interauto-czesci.pl
Radom	EKONAF	Tartaczna 25	48 362 73 62	www.ekonaf.com.pl
Radzymin	JARO-FILTR	Jana Pawła II 75	609 514 004	www.jarofiltr.pl
Siedlce	ATA CAR S.J.	Brzeska 134b	25 644 31 18	www.atacar.com.pl
Tłuszcz	JARO-FILTR	Tadeusza Kościuszki 17	500 221 210	www.jarofiltr.pl
Warszawa	AUTO-EXPERT	al. Prymasa Tysiąclecia 66	22 877 75 95	www.eauto-expert.pl
Warszawa	JARO-FILTR	Mechaników 12c	22 510 10 20	www.jarofiltr.pl

WOJ. OPOLSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Głubczyce	Bogdan Derkowski	Kręta 4	775 432 210	www.derkowski.eu
Kietrz	CARTEL FHU	Niepodległości 33	77 485 59 35	www.cartel.biz.pl
Namysłów	AUTO-CENTER S.C.	Reymonta 6c	77 410 70 75	www.autocenter-namyslow.pl
Namysłów	AUTO-CENTER S.C.	Stawowa 2	77 410 59 80	www.autocenter-namyslow.pl

WOJ. PODKARPACKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Boguchwała	FULL CAR	Lutoryz 441	17 871 53 54	www.fullcar.com.pl
Jarosław	INTER-AUTO	Zamojska 10, Szówsko	16 623 00 93	www.inter.auto.pl
Kolbuszowa	MOTORES	Rzeszowska 12	17 583 88 38	www.motores.pl

Łubaczów	MOTO FAN S.C.	abp. E. Baziaka 11	53 484 99 99	www.automotofan.com
Łańcut	Motores	Podzwierzyniec 78	66 882 48 31	www.motores.pl
Miłocin	FULL CAR	Miłocin 296	17 852 81 90	www.fullcar.com.pl
Narol	MOTO FAN	Warszawska 38	53 510 22 24	www.automotofan.com
Niebylec	FULL CAR	Pawilon 4	17 276 01 01	www.fullcar.com.pl
Przemysł	MOTO FAN S.C.	Mickiewicza 65a	16 676 05 50	www.automotofan.com
Rzeszów	MOTORES	M. Reja 13	17 864 22 71	www.motores.pl
Rzeszów	MOTORES	Podkarpacka 55	17 860 04 77	www.motores.pl
Sanok	MOTORES	Jana Pawła II 59	13 464 78 72	www.motores.pl
Sokołów Mlp.	FULL CAR	pl. św. Jana	17 771 28 60	www.fullcar.com.pl
Stalowa Wola	AUTO EXPRESS	al. Jana Pawła II 92	15 844 51 52	www.auto-express.net.pl
Tarnobrzeg	HURT DETAL	Dekutowskiego 7	15 823 38 61	www.mwdyl.pl

WOJ. PODLASKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Augustów	AUTO MOTO CENTRUM	Mostowa 30	87 643 45 64	www.amcentrum.pl
Augustów	AUTO-MICHAŚ	Kilińskiego 5	87 643 74 55	
Białystok	POLAMEL	Wysockiego 51	85 653 89 22	www.polamel.com.pl
Białystok	POLAMEL	Handlowa 7	85 746 10 72	www.polamel.com.pl
Grajewo	FIDURA	os. Południe 26a	86 272 68 81	www.autoczesci-fidura.pl
Siemiatycze	MARKO	Pałacowa 12	85 655 40 66	www.marko.bt.pl
Suwałki	POLAMEL	Przytorowa 19	87 506 50 50	www.polamel.com.pl

WOJ. POMORSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Brodnica	AUTO COMPLEX	Wybickiego 3	56 649 87 69	www.autocomplex.eu
Brusy	SZYPRYT I SZYPRYT	Mickiewicza 1	53 738 70 27	www.szypryt.pl
Bytów	DAN-CAR	Przemysłowa 40	59 721 24 80	www.dancar.pl
Chojnice	SZYPRYT I SZYPRYT	Kościarska 19b	52 397 65 32	www.szypryt.pl
Gdańsk	KM AUTO CZĘŚCI S.C.	Barniewicka 44	58 719 66 06	www.km.auto.pl
Gdańsk	KM AUTO CZĘŚCI S.C.	Miałki Szlak 26	50 489 60 77	www.km.auto.pl
Gdynia	ARMAPOL	Chwaszczyńska 190b	58 629 81 01	www.armapol.com.pl
Kościerzyna	ATRO	Wojska Polskiego 5a	58 686 62 05	www.atro.com.pl
Kwidzyn	AUTO-CZAR Cezary Pomykacz	Spacerowa 7	55 279 42 60	
Luzino	AUTO-LIEDER	Narcyzowa 50a	58 736 13 66	www.autolieder.pl
Pruszcz Gd.	BIG-MOT	Grunwaldzka 107	58 692 14 99	www.bigmot.pl
Puck	AUTO-LIEDER	Swarzeńska 251	58 774 30 23	www.autolieder.pl
Puck	Kowalski	Sychty 1	58 673 00 05	www.kowalski-hurt.pl
Reda	KM AUTO CZĘŚCI S.C.	Obwodowa 117	50 489 59 83	www.km.auto.pl
Sierakowice	BIG-MOT	Kartuska 23A	58 308 98 08	www.bigmot.pl
Sierakowice	MAWW	Dworcowa 1	58 681 60 16	www.maww.pl
Słupsk	AUTOMAX P&S	Przemysłowa 10	59 840 06 98	
Wejherowo	AUTO-LIEDER	Gdańska 144	58 672 56 03	www.autolieder.pl
Władysławowo	Kowalski	Stoczniovców 14	58 674 22 55	www.kowalski-hurt.pl
Żukowo	LDJ MAGROS	Gdyńska 43b	58 681 74 66	

WOJ. ŚLĄSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bielsko-Biała	DARMA	Wyzwolenia 267	33 444 50 50	www.darma.com.pl
Chorzów	JADAR Auto Dariusz Seif SP. J.	3 Maja 157	32 246 01 26 722 104 104	www.jadar-auto.pl
Cieszyn	DARMA	Gumna 130	33 858 84 44	www.darma.com.pl
Częstochowa	ARKO	Bardowskiego 46	34 366 18 03	www.arko.net.pl
Dąbrowa G.	AUTO-PARTS	Majewskiego 220a	32 764 05 47	www.auto-parts.pl
Godów	MROAUTO MROZEK	1 Maja 23	32 476 56 09	www.mroauto.pl
Jastrzębie-Zdr.	DARMA	Pszczynska 41	32 473 24 22	www.darma.com.pl
Katowice	ABAK MOTO	Warzywna 9	32 202 15 55	www.abak-moto.pl
Lubliniec	HENEL AUTO-CZĘŚCI	Skłodowskiej 57a	34 351 31 14	www.henel.com.pl
Orzesze	JADAR Auto Dariusz Seif SP. J.	Katowicka 17	32 322 28 30	www.jadar-auto.pl
Pszczyna	DARMA	Słowackiego 61	32 447 04 60	www.darma.com.pl
Pszczyna	GO-WEST	Uzdrowskowska 4a	32 750 57 40	www.go-west.ig.pl

Racibórz	BOGDAN DERKOWSKI	Pl. Wolności 1	32 414 03 07	www.derkowski.eu
Rogów	MROAUTO MROZEK	Raciborska 69a	32 451 24 08	www.mroauto.pl
Skoczów	DARMA	Krzywa 4	33 853 49 37	www.darma.com.pl
Tarnowskie Góry	X-TECH	Gliwicka 98	697 740 715	www.x-techauto.pl
Tychy	DATA auto	Mikołowska 60	32 329 81 00 wew. 21	www.data.com.pl
Tychy	DATA auto	Dąbrowskiego 27	32 327 60 41	www.data.com.pl

WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Busko-Zdrój	SKO-POL	Bohaterów Warszawy 33	41 370 89 21	www.skopol.pl
Kielce	MOTOART	Tarnowska 18	41 362 22 22	www.motoart.com.pl
Ostrowiec Świętokrzyski	POLSAD	Kilińskiego 35a	41 247 91 00	
Pińczów	SKO-POL	Batalionów Chtopskich 39	694 069 953	www.skopol.pl
Skarżysko-Kamienna	IZJ-AUTO	Norwida 19	41 252 02 82	
Staszów	RD DYL	Świerczewskiego 11	15 864 39 27	www.dylautoczesci.pl

WOJ. WARMINSKO-MAZURSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Gizycko	AUTO LECH	Romualda Traugutta 5	87 428 53 73	www.autolech.net
Łława	AUTO CZĘŚCI WOŹNICKI	Kościuski 4/2	89 649 41 00	www.czesci-woznicki.pl
Olecko	AUTO- REFLEX	Przytorowa 3	87 520 01 11	www.autoreflex.pl
Olsztyn	Profi Automotive	Sikorskiego 19	53 332 59 71	
Rozogi	Maciej Parzych Dystrybucja Części Samochodowych	24 Stycznia 1	89 722 66 99	www.parzychauto.pl
Szczytno	Maciej Parzych Dystrybucja Części Samochodowych	Bohaterów Westerplatte 3	89 624 01 23	www.parzychauto.pl

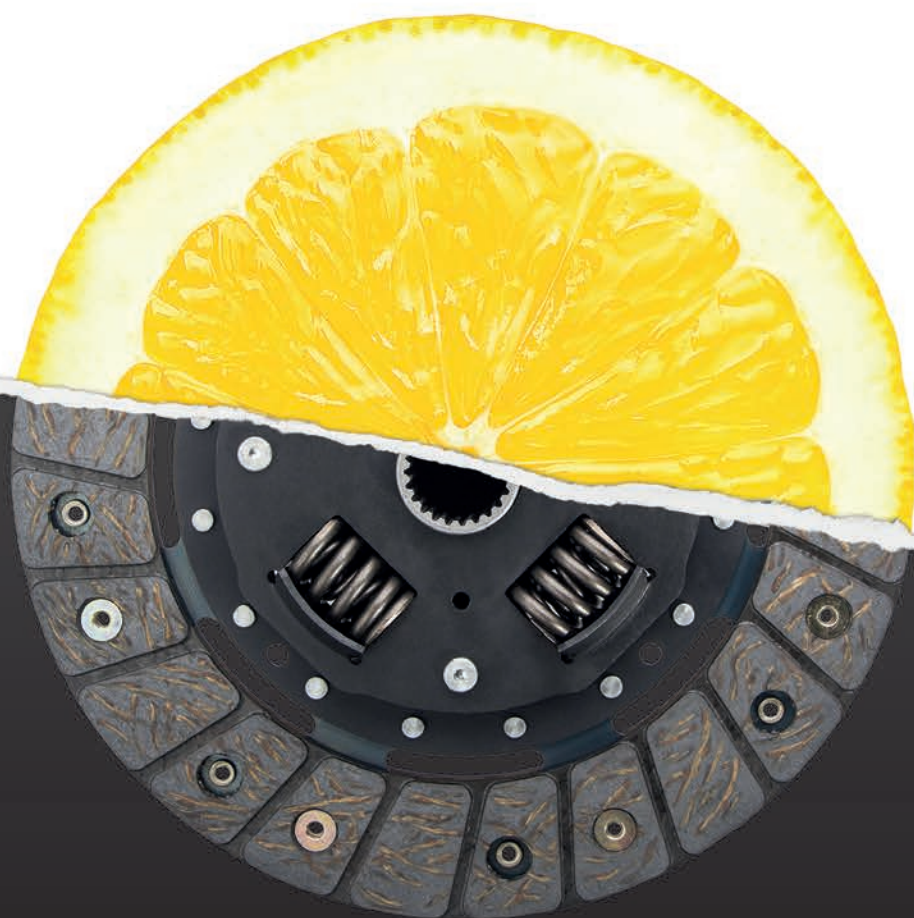
WOJ. WIELKOPOLSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Buk	FIRMA BILINSKA Katarzyna Bilińska-Kaus	Dobieżyńska 60	61 894 96 81	www.automotosklep.com
Gniezno	ARMICAR	Grunwaldzka 6	61 423 74 80	www.armicar.pl
Grodzisk Wlkp.	MAXOIL	Gorzelniana 4a	61 444 53 54	www.maxoil.pl
Jarocin	M-MOT Sp. z o.o.	Wojska Polskiego 55	62 738 57 83	www.m-mot.pl
Kalisz	4CARS	Poznańska 119	62 767 13 32	www.4carslodz.pl
Kalisz	M-MOT Sp. z o.o.	Obozowa 3	62 738 57 86	www.m-mot.pl
Kępno	M-MOT Sp. z o.o.	Rzeźniczna 14	62 738 57 85	www.m-mot.pl
Konin	BANASZAK & BANASZAK AUTO CZĘŚCI	Dąbrowskiego 22a	63 244 15 39 63 240 60 43	
Krotoszyn	M-MOT Sp. z o.o.	Bolewskiego 25	62 738 57 87	www.m-mot.pl
Kostrzyn Wielkopolski	MOTO-CAR	Polna 1a	61 639 47 25	www.moto-car.net
Kostrzyn Wielkopolski	MOTO-CAR	Półwiejska 1	60 522 28 01	www.moto-car.net
Odolanów	M-MOT Sp. z o.o.	Kaliska 17	62 738 57 82	www.m-mot.pl
Ostrów Wlkp.	M-MOT Sp. z o.o.	Dworcowa 16a	62 738 57 80	www.m-mot.pl
Ostrów Wlkp.	M-MOT Sp. z o.o.	Wrocławska 93f	62 738 16 00	www.m-mot.pl
Ostrzeszów	M-MOT Sp. z o.o.	pl. Stawek 6	62 738 57 89	www.m-mot.pl
Piła	JARG-MOT	Philipsa 2	67 213 50 17	www.jargmot.pl
Pleszew	M-MOT Sp. z o.o.	Ogrodowa 1	62 742 32 33	www.m-mot.pl
Poznań	AKTYW	Kopanina 20	61 839 15 55	www.aktwy.pl
Poznań	SAROS	Kopanina 109	61 868 50 65	www.saros.com.pl
Przeźmierowo	AUTO-JAMA	Rynkowa 116	61 816 14 47	www.autojama.pl
Przeźmierowo	SAROS	Krańcowa 6c	61 652 41 07	www.saros.com.pl
Szamotuły	MOKAR	Sportowa 30	61 292 70 71	www.mokar.pl
Turek	AUTO MARKET	Kaliska 85	50 332 32 32	www.amturek.pl

WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Stargard Szcz.	ARIS	Różana 2	91 578 35 44	www.aris.auto.pl
Szczecin	MOTO-PARTNER	Kolumba 73	91 489 07 12	www.moto-partner.szczecin.pl
Szczecin	WIECZOREK I SYN	Wernyhory 15	91 487 87 14	www.wieczorekisynt.pl
Szczecinek	PROCAR	Pińska 5	79 474 50 40	www.procar.org.pl

ZADBAJ O ZDROWIE SWOJEGO SAMOCHODU



PROFIAUTO

sieć najlepszych hurtowni, sklepów i serwisów motoryzacyjnych

info@profiauto.pl

www.profiauto.pl