

PROFIAUTO

MOTORYZACJA • TECHNOLOGIE • LIFESTYLE • SPORT

Nr 1, 2019 r.

CO NOWEGO W SALONACH

▶ 28



TESTUJEMY
BMW X5

KUPUJEMY WIDEOREJESTRATOR



Zapraszamy do Katowic ▶ 8



Sezon motorsportu ▶ 36



Zwiedzamy Londyn ▶ 57

Źródło: Audi 2016^o

MONROE
OESpectrum

REWOLUCYJNY AMORTYZATOR

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



ProfAuto

Szanowni Państwo,

charyzmatyczny lider, lojalny przyjaciel, człowiek honoru – na łamach pierwszych stron magazynu żegnamy Pana Piotra Tochowicza, współtwórcę i prezesa zarządu firmy Moto-Profil. Jego odejście nappełniło nas ogromnym smutkiem, ale misja i wartości, które nam pozostawił, są bardzo klarowne. Wiemy, w jakim kierunku zmierzamy, i wiemy, jak to dobrze zrobić.

Od początku roku trwają intensywne przygotowania do 16. edycji międzynarodowych targów motoryzacyjnych ProfiAuto Show. Uchylamy więc rąbka tajemnicy i wprowadzamy Państwa w nasz świat napędzany pasją. W 2019 roku startują również kolejne odsłony flagowych akcji ProfiAuto, w tym ProfiAuto

PitStop – bezpłatne kontrole stanu technicznego samochodów w całym kraju oraz ProfiRacing Cup – projekt łączący merytorykę z adrenaliną na torze wyścigowym.

W tym numerze nasi eksperci robią także przegląd nowości w salonach, testują BMW X5 oraz radzą, jak kupić dobry wideorejestrator. Niezależnie od tego, jak skończy się sprawa brexitu, pokazujemy Państwu piękną stronę Londynu i podpowiadamy, które miejsca koniecznie trzeba zobaczyć.

Natalia Piskorz
REDAKTOR NACZELNA

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.

X RANGE

Champion Safety



Przemysław Jendroska

WSPOMNIENIE

06 PIOTR TOCHOWICZ

PROFIWYDARZENIA

08 TARGI JUŻ W CZERWCU

PROFIAKTUALNOŚCI

11 KOMU W DROGĘ...

13 PROFIAUTO PITSTOP 2019 JUŻ RUSZYŁ!

14 STARTUJE PROFIRACING CUP 2019

17 PROFIAUTO ROZWIJA EKOPROFIT

18 CO NISZCZY KAROSERIĘ?

PROFIKWESTIONARIUSZ 20-21

20 PIECHNICZEK O SAMOCHODACH

6 PROFIFELIETONY

23 NIE WPUSZCZAJĄ I NIE DZIĘKUJĄ

8

25 STAN PARKINGOWY

27 A - ASTON MARTIN LAGONDA

11-19

PROFIWIADOMOŚCI

28 CO NOWEGO W SALONACH

36 OSTATNIA PROSTA PRZED STARTEM

41 WIADOMOŚCI Z BRANŻY

PROFITEST

44 JEST MOC - BMW X5

23-27 PROFIWARSZTAT

52 BEZ DOBREGO SERWISU NIE DA RADY

54 PYTANIA I ODPOWIEDZI

PROFISTYL ŻYCIA

57 LONDYN

62 MIŁOŚĆ DO GOTOWANIA

66 KRĘCIMY NA DRODZE

72 ĆWICZYMY PARAMI

PROFIPARTNERZY

76 MAŁYMI KROCZKAMI DO PRZODU

78 LISTA NASZYCH PARTNERÓW

52-55

57-75

76-79

Piotr Tochowicz

Dlaczego odnieśliśmy sukces? Dlaczego spośród tysięcy firm startujących w pionierskich latach 90. staliśmy się jednym z największych w Polsce dystrybutorów samochodowych części zamiennych, firmą wchodzącą na rynki międzynarodowe? Jaki wpływ miała na to osobowość współzałożyciela Moto-Profil, a dla mnie przede wszystkim przyjaciela – Piotra Tochowicza?

Pamiętam scenę z jakiegoś filmu. Podczas bankietu kobieta pyta mężczyznę: „Jak to się stało, że doszedłeś do tego wszystkiego?”. On podnosi kieliszek z szampanem na wysokość jej wzroku. „Niektórzy ludzie wychylają kieliszek szampana natychmiast, ledwie trochę do niego nakapie. Inni będą czekać, aż wypełni się do połowy i dopiero wtedy wypiją. Jeszcze inni zaczekają, aż będzie pełny. Ja czekam, aż szampan zacznie spływać po ściankach kieliszka. I wtedy spijam to, co wyleje się na stolik”.

To oczywiście nie jest anegdota dotycząca manier – Piotr był niezwykle eleganckim mężczyzną. Ona obrazuje postawę przedsiębiorcy. Piotr był cierpliwy i wytrwały, a rodzina i praca były sensem jego życia. Nie było marzenia o tym „prawdziwym życiu” – jak wielu ludzi wyobraża sobie konsumowanie sukcesu. Przez długie lata wszystko inwestowaliśmy w rozwój. Jeśli już ktoś marzył o tej prawdziwej wersji życia, to chyba najbardziej rodzina, która chciała mieć Go więcej dla siebie, a musiała się Nim dzielić z firmą.

Mógł uchodzić za człowieka twardego, zdecydowanego. Do legendy przeszły spotkania kierownictwa, które zaczynał tak: „Słuchajcie, pojawił się nowy pomysł. Jestem ciekawy waszego zdania w tej sprawie. Bo JA uważam, że...”. I właściwie było po dyskusji. Ale żeby Mu oddać sprawiedliwość – wszystko miało dokładnie przemyślane, policzone, przeanalizowane. Jeśli pojawiły się mocne argumenty przeciw jego wizji, potrafił zmienić zdanie. Przez 40 lat tylko raz porządnie się pokłóciliśmy, i to na niwie zawodowej, ale szybko znaleźliśmy rozwiązanie problemu. Wiedzieliśmy, że nasze przyjacielskie relacje nie były tego sporu warte.

Prywatnie słuchał jeszcze uważniej. Był otwarty, ciepły, przyjacielski. Poznaliśmy się w 1979 roku. Obaj pracowaliśmy w Hutniczym Przedsiębiorstwie Remontowym. Mieliśmy jechać na Międzynarodowe Targi Poznańskie. Firma podstawiła autobus. Piotr wszedł, rozejrzał się, podszedł do mnie: „Wygładasz na osobę inteligentną. Mogę usiąść koło ciebie?”. W późniejszych latach – jak to w przyjaźni męskiej – nie komplementowaliśmy się wprost równie hojnie, fakt pozostawania przyjaciółmi wystarczył...

W grudniu 1981 roku jechaliśmy razem samochodem z kilkutygodniowych saksów w ówczesnej Republice Federalnej Niemiec. Coś wisiało w powietrzu, czuło się, że „czas karnawału Solidarności” się kończy. Zostać na Zachodzie czy wracać? Mieliśmy tam zapewnioną pracę, mogliśmy ściągnąć rodziny, żyć dostatnio i spokojnie. Wróciliśmy jednak i nigdy tego nie żalowaliśmy. Nigdy nie było wątpliwości, analizowania, spojrzenia wstecz.

Potem była kolejna trudna decyzja w życiu: zostać w pewnej, bezpiecznej, państwowej robocie, ale tkwić w marazmie, czy założyć własną firmę i żyć przez jakiś czas w niepewności. Dużo pomógł charakter Piotra, który widząc, jak wygląda zarządzanie u naszego ówczesnego pracodawcy, mówił: „Już nigdy nie będę pod czyjąś komendą!”.

Poszliśmy więc w latach 80. na swoje. Kolejne biznesy, większe i mniejsze, bardziej i mniej udane, doprowadziły nas w 1993 roku do Moto-Profilu. Z dumą patrzyliśmy, jak rośnie. Jak z małego sklepiku z częściami samochodowymi przy ul. Warzywnej w Katowicach przenieśliśmy się najpierw kilkaset metrów dalej na ul. Kłodnicką, potem na ul. Asnyka, aby wreszcie dotrzeć do Chorzowa, w obecne miejsce. Zwiększała się powierzchnia kolejnych biur i magazynów, przybywało ludzi. Piotr pilnował jednak, żebyśmy nigdy nie stali się korporacją w potocznym rozumieniu tego słowa: gdzie każdy ma biurko i myśli tylko o tym, żeby dotrzeć do końca dnia pracy, gdzie panuje zhierarchizowana struktura. Chciał, żebyśmy byli jak rodzina. Dbał, żeby każdy dobrze czuł się w firmie.

Piotr, oczywiście przy pomocy nas wszystkich, zbudował coś wielkiego. Nie chodzi o mury – one zresztą nie należą do nas. Nasza firma, w dużym stopniu dzięki Piotrowi, ma duszę. Wszyscy to czujemy. Teraz, kiedy Go nie ma z nami, jeszcze bardziej. Dziękujemy Ci, Piotrze.

Możesz być spokojny, że wspólnie z wielką rodziną Moto-Profilu zadamy tu o wszystko, co było dla Ciebie ważne. Postępując tak, jak sam byś postąpił.

Leszek Żurek, wiceprezes Moto-Profil





TARGI JUŻ W CZERWCU

Napędzane Pasją – to hasło przewodnie tegorocznych targów ProfiAuto Show (Katowice, 8–9 czerwca). Wśród pierwszych potwierdzonych szczegółów 16. edycji wydarzenia są: Strefa Warsztatowa dla mechaników i pasjonatów technologii, prezentacja idealnego serwisu samochodowego, rywalizacja o Puchar Mechanika i atrakcje dla miłośników adrenaliny.



W centrum naszych targów są mechanicy samochodowi, którym dedykowana została Strefa Warsztatowa. Jej głównym punktem będzie wzorcowy warsztat ze strefami: konkursową, rally oraz szkoleniową, otoczony stoiskami ze sprzętem specjalistycznym.

Odbędą się tam przede wszystkim pokazy wyposażenia warsztatowego, prezentacja oferty wystawców czy liczne konkursy z cennymi nagrodami. W tym roku stawiamy na aktywną formułę, prezentując urządzenia podczas pracy. Na pewno zainteresuje to zarówno mechaników, jak i wszystkich gości targów – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju marki ProfiAuto.

W sobotę 8 czerwca w Strefie Warsztatowej wystartuje rywalizacja o Puchar Mechanika ProfiAuto 2019 i wartościowe nagrody, w tym wyważarkę oraz 30-tonową prasę. Mechanicy zmierzą się w teście wiedzy połączonym z rywalizacją zręcznościową polegającą na wymianie opon z wyważaniem kół na czas i prawidłowym montażu uszczelniacza silnika. Zmagania będą oceniane przez złożone ze specjalistów branżowych jury.

Dzień później, w niedzielę 9 czerwca, w tych samych konkurencjach swoich sił będą mogli spróbować wszyscy uczestnicy ProfiAuto Show. Gratką dla fachowców będą także trwające przez dwa dni ogólnodostępne szkolenia i prezentacje nowoczesnych narzędzi oraz rozwiązań ułatwiających codzienną pracę w warsztacie.

Napęd i pasję odnajdą na ProfiAuto Show również miłośnicy motoryzacji, niezwiązani zawodowo z branżą. Organizatorzy zaplanowali dla nich szereg propozycji, w tym m.in. drift oraz jazdę gokartem na torze o powierzchni niemal 1500 m² z profesjonalnym pomiarem czasu Tag Heuer przy użyciu 9-konnych gokartów Caroli Stinger.

Uczestnicy ProfiAuto Show będą mogli poczuć się jak filmowi kaskaderzy, skacząc z pięciu metrów na poduszkę-skokochron. Jedną z głównych atrakcji będą darmowe skoki na bungee z dźwigu o wysokości 80 metrów i nowością na targach w Polsce: skok samochodu z pasażerami wewnątrz pojazdu.

Więcej informacji o targach znajdziecie na stronie www.profiautoshow.pl.

APLIKACJA
ProfiAuto



korzystaj z promocji

zyskaj na czasie

rejestruj tankowania

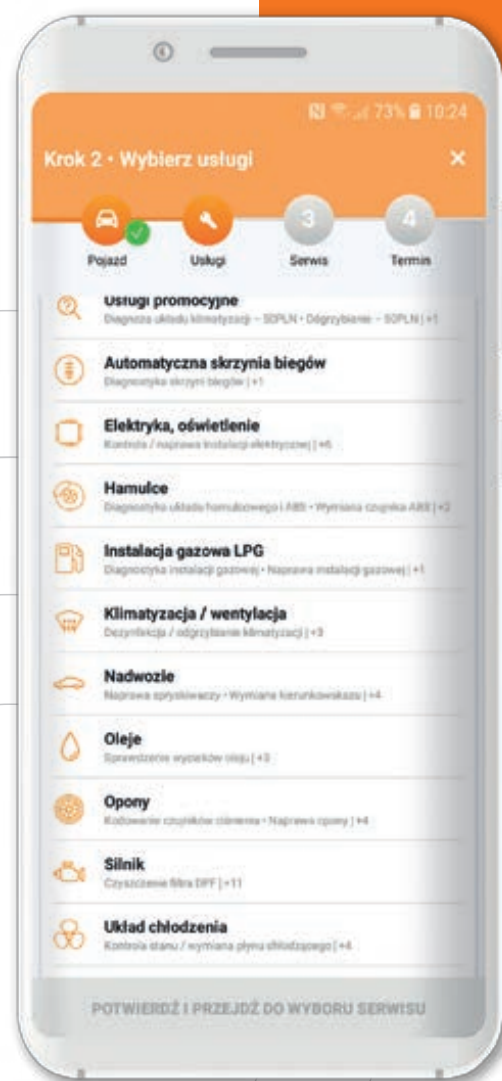
przypomnienia o polisie i przeglądzie

bądź w kontakcie z serwisem

przypomnienia o wymianie części

historia pojazdu

zdobywaj wiedzę



**Serwis
Twojego
samochodu
w jednej
aplikacji**



**Korzystanie
z aplikacji
jest bezpłatne.**

**Pobierz aplikację, zeskanuj dowód rejestracyjny,
umów się do warsztatu.**

Więcej szczegółów na www.profiauto.pl/aplikacja

PROFIAKTUALNOŚCI

PROFIAUTO

KOMU W DROGĘ...

Zaczęły pojawiać się już 10 lat temu. Wtargnęły w nasze życie niespodziewanie, szybko, łatwo i przyjemnie. Zdomowały się na dobre w naszych telefonach komórkowych, smartfonach, palmtopach, tabletach. Korzystamy z nich częściej niż z przeglądarek internetowych w urządzeniach mobilnych. Są przydatne, proste, kolorowe... Niezastąpione.

Ułatwiają, pomagają, załatwiają jednym kliknięciem tematy, które jeszcze niedawno zajmowały nam mnóstwo czasu i życiowej energii. Tematy, które wymagały ogromnego zaangażowania, walki z nieodbiernymi połączeniami, kontaktami, spotkaniami, płatnościami, niechęcią, trudnością i mobilnością. Teraz są „pod ręką” i „w ręce”, na już i na teraz. Któż ich nie ma przy sobie. Kto z nas nie korzysta? Kto nie chwali i życia sobie bez nich nie wyobraża? Wciąż nowe pobieramy i pobieramy.

Cudowne aplikacje mobilne to nic innego jak oprogramowania działające na urządzeniach przenośnych, których oferta wraz ze wzrostem liczby użytkowników mobile rośnie i cieszy się ogromnym powodzeniem. Różnorodność pozwala nam na dobór tych najbardziej niezbędnych, realizujących nasze potrzeby i dostosowanych do naszego stylu życia. Nie wstydźmy się przyznać – kochamy je. Kochamy rzetelne informacje, szybki dostęp do wiedzy, rozrywkę, naszych przyjaciół. Kochamy się nie gubić. Kochamy się nie trudzić. Kochamy uprawiać sporty, słuchać muzyki. Kochamy nasze sprawy organizować szybko, konkretnie, prosto, łatwo i przyjemnie, z pozytywnym skutkiem.

Kochamy również swoje samochody. Żeby korzystać z przyjemności i dogodności, trzeba się przemieszczać. Sprawnie, prosto i przede wszystkim bezpiecznie.

Wybieramy kolor, moc, model, przebieg, markę, styl życia. Dbamy o sprawność i jakość. Czyścimy, przeglądamy i diagnozujemy. A w tym jednym przypadku wybierać nie musimy. Stawiamy tylko na najlepsze rozwiązania, rzetelność, fachowość, szybkość, optymalizację, sprawność i oczywiście markę. Markę ProfiAuto i aplikację mobilną, która jest niezastąpiona w dbaniu o Twoje auto, Twoje bezpieczeństwo, Twoje terminy i Twój czas. Aplikacja ProfiAuto to nie gra w wyścigi. To nie przeglądarka najnowszych modeli ulubionej marki i nie nudne statystyki. To najlepsze narzędzie dynamizujące proces obsługi Twojego samochodu w warsztacie, stanowiące całkowicie nowy sposób na komunikację klienta z serwisem. Umawianie się na naprawę sprowadza się do kilku kliknięć w smartfonie, bez odrywania się od codziennych zajęć.

Za pomocą aplikacji ProfiAuto masz dostęp do zarchiwizowanej pełnej historii napraw. Dzięki skanerowi kodów AZTEC masz możliwość przesłania warsztatowi pełnych danych samochodu, co znacząco skraca czas potrzebny na skompletowanie odpowiedniego zestawu części. Po pozostawieniu pojazdu w serwisie śledzisz proces naprawy, jesteś informowany o przebiegu usługi i masz bieżącą kontrolę nad kosztorysem.

Zostajesz Ty, Twój samochód, Twoja aplikacja ProfiAuto i droga. Droga jest prosta, standardowa, bez niespodzianek.

W wymiarze motoryzacyjnym wygląda tak:

- Bieg 1 – Założenie konta i uzupełnienie danych pojazdu
- Bieg 2 – Wybór usługi serwisowej
- Bieg 3 – Wybór serwisu samochodowego
- Bieg 4 – Wybór terminu
- Bieg 5 – Odbiór samochodu

Przyjemność z umawiania, załatwiania i naprawiania – gwarantowana. Przyjemność z prowadzenia, bezpieczeństwa i fachowości naprawy – gwarantowana. Na głowie zostaje Ci tylko podróż: gdzie, z kim, po co. Tego nasza aplikacja już nie obsługuje, ale gwarantujemy, że w mieście czy poza nim, daleko czy blisko, wakacyjnie czy codziennie, będzie dobrym towarzyszem podróży.

Bo za pomocą różnego rodzaju aplikacji zamawiamy, jemy, bawimy się, docieramy do celu, sprawdzamy pogodę, prowadzimy kalendarze, umawiamy wizyty, randkujemy, czatujemy, gramy, kupujemy, sprzedajemy, słuchamy, edukujemy, biegamy, a teraz także naprawiamy!

Wejdziesz na www.profiauto.pl/aplikacja i poznaj wszystkie możliwości oprogramowania.

BEATA WROCLAWSKA

trade marketing manager w firmie Moto-Profil



AWARIA „DWUMASY”? VALEO MA NA TO KILKA SPOSOBÓW

Od zestawów konwertujących K4P poprzez oryginalne dwumasowe koła zamachowe (także w zestawach Valeo FullPACK DMF) aż po ostatnią innowację w tej dziedzinie – Valeo VBlade, stosowane tam, gdzie liczy się komfort i trwałość.

Zestawy K4P zawierają sztywne koło zamachowe i specjalną tarczę sprzęgła wyposażoną w tłumiki drgań skrętnych. Taki zestaw jest zamiennikiem dwumasowego koła zamachowego – którego częścią są tłumiki drgań – montowanego często w produkowanych obecnie samochodach. To rozwiązanie trwałe, a przez to bardziej ekonomiczne. Standardową „dwumasę” zwykle warto wymienić przy okazji montażu nowego sprzęgła, zwłaszcza jeśli przebieg samochodu przekracza wtedy 150–200 tys. km. „Nawet jeśli koło dwumasowe jest wtedy sprawne, to i tak okres jego eksploatacji skończy się, zanim konieczna będzie powtórna wymiana sprzęgła. Dlatego z uwagi na konieczność przeprowadzenia pracochłonnego demontażu całego zespołu sprzęgła wraz z kołem zamachowym, wskazana jest wymiana dwumasę” – tłumaczy Roman Wierzbowski, manager działu Powertrain Valeo Service Eastern Europe. Tymczasem w przypadku zestawu K4P koło zamachowe nie wymaga wymiany, a tarcza sprzęgła jest ponadprzeciętnie trwała. Sztywne koło zamachowe lepiej odprowadza ciepło powstające wskutek pracy tarczy sprzęgła, która w zestawie K4P jest średnio o 50 st. C chłodniejsza, co istotnie wydłuża żywotność okładzin ciernych – zwłaszcza w samochodzie eksploatowanym głównie w mieście, gdzie jazda to ciągle hamowanie i rozpędzanie się. Jednocześnie w samochodach z funkcją start-stop lepiej sprawdza się sztywne koło zamachowe, gdyż to właśnie moment rozruchu silnika wiąże się z najsilniejszymi drganiami rezonansowymi, mającymi destrukcyjny wpływ na dwumasę.

W maju 2018 roku został opublikowany raport niezależnej firmy badawczej Applus+ IDIADA, która zakończyła długodystansowy test Seata Ibiza napędzanego silnikiem 1.9 TDI

o mocy 77 kW. Koło zamachowe zestawu K4P zachowało sprawność na dystansie 1 mln km, a jednocześnie badanie zużycia paliwa potwierdziło, że jest ono na identycznym poziomie, jak w takim samym samochodzie wyposażonym w dwumasowe koło zamachowe. „To konsekwencja faktu, że masa i bezwładność koła zamachowego K4P jest dokładnie taka sama jak klasycznej dwumasę” – wskazuje Roman Wierzbowski.

Valeo VBlade – najnowszy patent w układzie przeniesienia napędu

W marcu 2018 roku na aftermarket trafiły pierwsze referencje dwumasowych kół zamachowych Valeo VBlade. Rolę tłumików drgań skrętnych silnika pełnią tu dwie płaskie sprężyny w kształcie ostrzy, od których to rozwiązanie bierze swoją nazwę (ang. *blade* to właśnie ostrze). Taka konstrukcja może absorbować o wiele silniejsze drgania niż tradycyjna dwumasę – dlatego najpierw trafiła do pojazdów dostawczych. Dwumasowe koła zamachowe Valeo VBlade dostępne na aftermarkecie przeznaczone są między innymi do Volkswagenów LT28–35 i LT28–46.

78 nowych referencji dwumasowych kół zamachowych

Valeo wprowadza do sprzedaży 40 nowych referencji zestawów FullPACK DMF (zawierających dwumasowe koło zamachowe, tarczę sprzęgła, wysprzęglik i elementy montażowe)



Najnowsze rozwiązanie: koło dwumasowe Valeo VBlade

oraz 38 nowych referencji oryginalnych dwumasowych kół zamachowych. Dzięki temu pokrycie europejskiego parku samochodowego ofertą Valeo wzrosło o 12 punktów procentowych i wynosi już ponad 65 proc. Wszystkie dwumasę Valeo powstają w zakładach produkcyjnych ulokowanych we Włoszech oraz w Hiszpanii i Korei Południowej. Nowe aplikacje przeznaczone są m.in. do Audi A3 i A4, Peugeota 308 i 3008, Renault Clío i Megane, Volkswagena Golfa i Passata.

Łącznie w ofercie Valeo znajduje się obecnie:

- 110 zestawów dwumasowych kół zamachowych, tarcz sprzęgła i elementów dodatkowych – Valeo FullPACK DMF
- 250 referencji dwumasowych kół zamachowych
- 180 zestawów do konwersji K4P

Łącznie portfolio dwumasowych kół zamachowych i zestawów K4P Valeo zapewnia pokrycie 70 proc. europejskiego parku samochodów osobowych i dostawczych.

Szczegółowe informacje na temat produktów Valeo dostępne są w bibliotece katalogów oraz w aplikacji MyValeoParts, dostępnej dla urządzeń z iOS i Androidem.



Zestaw konwersyjny sprzęgła z kołem dwumasowym na jednomasowe – sztywne – K4P

PROFIAUTO PITSTOP 2019 JUŻ RUSZYŁ!

Mechanicy sprawdzili stan techniczny ponad 2100 aut w całym kraju w ramach akcji ProfiAuto PitStop 2018. Więcej niż połowa powinna trafić do warsztatu.

Polski kierowca wciąż zaniedbuje bieżące czynności związane z utrzymaniem pojazdów, wpływające na stan techniczny ich samochodów – wynika z badań przeprowadzonych w ramach akcji ProfiAuto PitStop 2018. Szczegółowe wyniki pokazują, że w przypadku 64 proc. samochodów konieczna była wymiana płynu hamulcowego. Aż 19 proc. kierowców jeździło na zużytych oponach – to o 6 proc. więcej niż zidentyfikowano w ramach poprzedniej edycji akcji. Co więcej, blisko jedna trzecia aut miała nieprawidłowe ciśnienie w kołach, a ponad 22 proc. – źle ustawione światła. Podczas analogicznych badań w ubiegłym roku nieprawidłowo ustawione światła stwierdzono zaledwie w przypadku 13 proc. samochodów. Mechanicy często diagnozowali także luzy i stuki w zawieszaniu oraz luzy w układzie kierowniczym.

– Niestety, w porównaniu z rokiem ubiegłym nie widać poprawy. Nie są to dramatycznie złe wyniki, ale ponad połowę kierowców doradzono wizytę w warsztacie. Wykryte usterki były w większości efektem zaniedbań standardowych czynności. Badania prowadzono między innymi na parkingach dużych sklepów i w centrach miast. Kierowcy, którzy podjeżdżali do kontroli prosto z trasy, nie przygotowywali się w żaden sposób do naszych działań. Dzięki temu wyniki pokazują rzeczywisty stan techniczny samochodów jeżdżących po polskich drogach – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju marki ProfiAuto.

W ramach ProfiAuto PitStop 2018 przeprowadzono ponad 90 akcji bezpłatnych kontroli technicznych. W sumie zweryfikowano stan około 6500 aut, a ponad 2100 kierowców zgodziło się anonimowo udostępnić wyniki przeglądów ich samochodów na potrzeby zestawienia. Wyniki ankiet pokazują, że wprawdzie kierowcy zwracają uwagę na ogólną kondycję swoich pojazdów, ale

niestety często bagatelizują pewne kwestie. Tymczasem, jak pokazują statystyki, stan techniczny samochodów przekłada się na bezpieczeństwo na drogach, dlatego bardzo ważne jest jego systematyczne sprawdzanie.

– To, że ktoś nie wyczuł drobnych luzów na kierownicy czy nie przejął się stukami pod maską, nie jest niczym zaskakującym. Kierowcy często nie są w stanie sami zdiagnozować takich rzeczy i dowiadują się o nich zwykle podczas wizyty w warsztacie. Jednak ustawienie świateł, stan opon czy poziom ich ciśnienia to elementy, które każdy może samodzielnie zweryfikować w swoim samochodzie. Z naszych ankiet wynika, że duża część kierowców tego nie robi, i to już może być niepokojące – mówi Michał Tochowicz.

PROFIAUTO PITSTOP

ProfiAuto PitStop to cykl regionalnych imprez motoryzacyjnych, których celem jest podnoszenie świadomości kierowców w zakresie regularnego sprawdzania stanu technicznego pojazdów. Badania odbywają się w miejscach najczęściej odwiedzanych przez kierowców, takich jak np. parkingi przy centrach handlowych. Eksperti ProfiAuto zwracają uwagę na kwestie ważne dla bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Początek edycji 2019 już 9 marca. Mobilne centra diagnostyczne pojawią się w kilkudziesięciu wybranych miastach w Polsce, Czechach i na Słowacji. Partnerami ProfiAuto PitStop 2019 są firmy: ATE, Eni, MANN-FILTER, Osram, Valeo oraz Varta.



Aż 64 proc. badanych aut wymagało wymiany płynu hamulcowego.

W przypadku 40 proc. konieczne było ładowanie lub wymiana akumulatora.

Co trzeci samochód miał niewłaściwy poziom ciśnienia w oponach.

W co piątym stwierdzono źle ustawione światła.

Startuje ProfiRacing Cup 2019



Mieszanka wybuchowa: połączenie potężnego zastrzyku adrenaliny z profesjonalnymi szkoleniami. Tak prezentuje się ProfiRacing Cup – pierwszy tego typu projekt w branży motoryzacyjnej, stworzony specjalnie z myślą o mechanikach ProfiAuto Serwis.

ProfiRacing Cup to cykl dwudniowych spotkań, podczas których uczestnicy mogą skorzystać z wiedzy najlepszych instruktorów z wieloletnim doświadczeniem w branży motoryzacyjnej.

Nowością tegorocznej edycji będzie szkoła driftu, podczas której uczestnicy nie raz zerwą przyczepność i nauczą się m.in., jak najdłużej kontrolować poślizg. Szkołę driftu uzupełni EduDrift, polegający przede wszystkim na prawidłowym balansowaniu ciężarem pojazdu. Szkolenia i wyścigi ponownie odbędą się na

znanym z poprzednich edycji Autodromie Jastrzęb.

Głównym i najważniejszym punktem ProfiRacing Cup jak co roku jest wyścig po wiedzę, czyli szkolenia z zakresu doskonalenia technik sprzedaży. Uczestnicy wydarzenia dowiedzą się m.in., jak zwiększyć przychody i wzmocnić relacje z klientami. Specjaliści ProfiAuto pokażą też sposoby na efektywne zarządzanie swoim warszatem.

– W zeszłym roku w wydarzeniu wzięło udział 540 przedstawicieli ProfiAuto Serwis z Polski oraz ponad 100 z Czech

i Słowacji. Podczas drugiej edycji ProfiRacing Cup uczestnicy przejechali na torze wyścigowym Jastrzęb ponad 11,5 tysiąca kilometrów, do czego potrzebnych było niemal 30 kompletów opon. Dodatkową atrakcją były przejazdy supersamochodami: Audi R8, Nissanem GT czy Maserati GT, których łączna wartość przekracza 2 miliony złotych – mówi Szymon Zmarlak, koordynator projektu ProfiRacing Cup.

W tym roku odbędą się trzy tury wydarzenia. Ambasadorem ProfiRacing Cup jest jeden z najbardziej utytułowanych pilotów rajdowych – Maciej Wisławski.



TOMEXE
hamulce

PROJEKTUJEMY
BEZPIECZEŃSTWO



Polecam Włodzimierz ZientarSKI

tomexbrakes.pl

PROJEKTOWANIE MATERIAŁU CIERNEGO KLOCKÓW HAMULCOWYCH

Projektowanie materiału ciernego przeznaczonego dla klocków hamulcowych polega na umiejętnym wyselekcjonowaniu składników mieszanki oraz znalezieniu ich odpowiednich proporcji, aby umożliwić wytwarzanie materiału ciernego w dobranej technologii.

Materiał taki musi łączyć w sobie wysokie parametry mechaniczne, zapewnić komfort jego eksploatacji, a także bezpieczeństwo użytkowników, jednocześnie oferując konkurencyjną cenę finalnego produktu oraz, co coraz bardziej istotne, uwzględnić aspekt związany z ochroną środowiska.

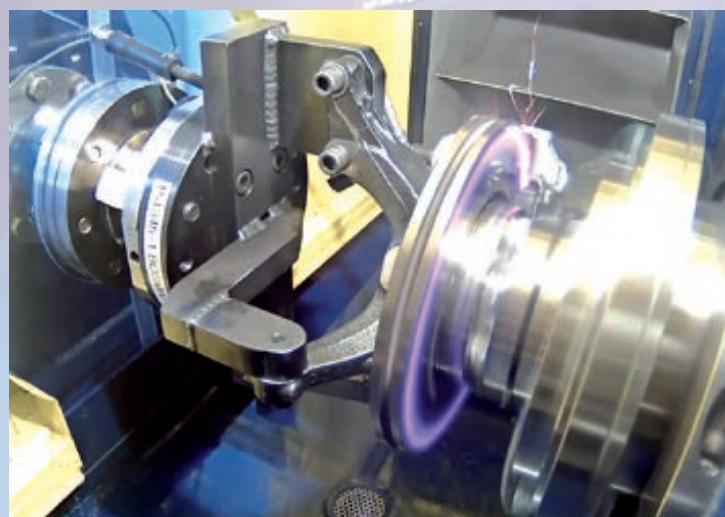
Pierwszym etapem projektowania materiału ciernego w przemyśle jest dobór odpowiedniej technologii wytworzenia klocka hamulcowego. Następnie opracowanie receptury, ustalenie optymalnych parametrów procesu technologicznego oraz badanie właściwości mechanicznych, fizycznych, chemicznych i użytkowych. Wszystko, co jest z toksykologicznego punktu widzenia niekwestionowane i dostępne, może być użyte jako składnik do produkcji klocków hamulcowych. Ponieważ koszt materiału ciernego jest zorientowany wokół notowań giełdowych substancji chemicznych, takich jak miedź czy fenol, bardzo często nieprzewidywalne skoki cen są bardzo bolesne dla producentów klocków hamulcowych. Ponadto surowce syntetyczne o wysokiej czystości są zazwyczaj

wykluczane z powodu ich wysokiej ceny. W związku z tym do produkcji nakładek ciernych klocków hamulcowych stosuje się m.in. składniki cierne czy smary stałe pochodzące z zasobów naturalnych. Firma TOMEX do produkcji klocków hamulcowych stosuje najlepsze obecnie dostępne materiały na rynku, które gwarantują wysoką jakość oraz stabilność produkcji. Najpowszechniejszą metodą opracowania materiału ciernego jest metoda eksperymentu. W metodzie tej wykorzystuje się wiedzę z wielu wcześniejszych przeprowadzonych projektów oraz znane i opisane efekty synergiczne składników. Procedurę badawczą projektowania materiału ciernego zawiera m.in. norma ISO 15484:2008. Opisane jest tam postępowanie w siedmiu fazach, od koncepcji, zaawansowanego planowania, przez stworzenie prototypu i na końcu walidację, aż do produkcji seryjnej. Pierwsze próby i testy wykonuje się w małej skali na urządzeniach laboratoryjnych, a następnie wykonuje się prototypy, które testowane są na stacjonarnych stanowiskach bezwładnościowych – dynamometrach. Etap ten firma TOMEX realizuje wspólnie z Laboratorium Badań Układów Hamulcowych Instytutu Badań i Rozwoju Motoryzacji

BOSMAL w Bielsku-Białej, gdzie przeprowadzane są testy wykraczające poza procedury homologacyjne dopuszczające klocki hamulcowe do sprzedaży na rynku części zamiennych, tj. badanie współczynnika tarcia, testy badania zużycia czy powstawania niepożądanych dźwięków występujących podczas hamowania. Końcowy etap to testy na pojazdach, gdzie realizowany jest najgorszy scenariusz dla danego typu hamulca. Na końcu należy pamiętać o niezbędnej formalności uzyskania homologacji na zgodność z Regulaminem EKG ONZ nr R90, która dopuszcza klocki hamulcowe do sprzedaży na terenie Unii Europejskiej.

Jak widać, firma TOMEX nie ogranicza się tylko do produkcji wysokiej jakości klocków hamulcowych, ale – zgodnie z nowym hasłem przewodnim – bierze czynny udział w projektowaniu bezpieczeństwa.

Maciej Szlichting
– kierownik DBiR TOMEX Hamulce



ProfiAuto rozwija ekoPROFIT

Zapewnienie bezpieczeństwa, działalności zgodnej z przepisami i standardu obsługi klienta – to

podstawowe założenia programu ekoPROFIT rozwijanego przez ProfiAuto. W jego ramach warsztaty należące do sieci mogą skorzystać z usługi odbioru odpadów oraz towarzyszących jej udogodnień.



Oleje przepracowane, filtry oleju i powietrza, płyny hamulcowe oraz chłodnicze, zużyte świetlówki i sprzęt elektroniczny, akumulatory, opony – to tylko niektóre z niebezpiecznych odpadów powstających codziennie w warsztatach samochodowych.

Podjęcie działań proekologicznych jest nie tylko kwestią dobrej woli. W sposób jasny działalność serwisów w tym zakresie regulują przepisy. Jednym z założeń programu ekoPROFIT, wdrożonego w ramach ProfiAuto Serwis, jest więc zapewnianie uczestnikom sieci możliwości i narzędzi niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania w środowisku naturalnym oraz prawnym. Racjonalne, zgodne z wyznaczonymi standardami, zarządzanie odpadami na co dzień powstającymi w warsztatach to absolutna konieczność – wyjaśnia Mariusz Maksym, koordynator sieci ProfiAuto Serwis.

Poza odbiorem odpadów sieć proponuje także przynależącym do niej warsztatom m.in. kontakt do rzeczoznawców biegłych w zakresie ochrony środowiska, pomoc w przygotowaniu formalności dotyczących wytwarzania odpadów, wsparcie prawne czy materiały niezbędne do oznakowania miejsc gromadzenia odpadów.

Jak podkreślają przedstawiciele ProfiAuto, program został pomyślany tak, aby w sposób kompleksowy wesprzeć serwisy w procesie gospodarowania odpadami.

CO NISZCZY KAROSERIĘ?

- Zdaniem mechaników karoserię polskich aut najczęściej dotyka korozja drzwi, błotników i pokrywy bagażnika.
- Zagrożenie można minimalizować, m.in. odpowiednio pielęgnując pojazd zimą.
- W przypadku niektórych modeli istnieje jednak zwiększone prawdopodobieństwo, że korozja prędzej czy później się pojawi.



Na 4,3 w 6-stopniowej skali polscy mechanicy oceniają stan karoserii samochodów trafiających do warsztatów – wynika z „Rankingu awaryjności samochodów według polskich mechaników” opracowanego przez markę ProfiAuto. Jest dobrze, ale mogłoby być lepiej – podkreślają specjaliści. Najniższa ocena w rankingu to 2,7 (Mazda 6 I); najlepsze modele zdobyły notę przewyższającą szkolną piątkę (5,3 w przypadku Audi A4 B6 i B7).

– Na średni stan karoserii polskich pojazdów wpływają m.in. warunki klimatyczne, sposób odśnieżania, a także brak przygotowania samochodu do zimy. Niektóre z modeli bardziej niż inne mają też tendencję do korozji. Przed zakupem auta warto zatem poznać ocenę ekspertów, a potem minimalizować potencjalne szkody m.in. poprzez prawidłową pielęgnację pojazdu – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju ProfiAuto.

Polska zima, polskie drogi, polscy kierowcy

W wynikach badania dostrzegalna jest wyraźna korelacja pomiędzy stanem karoserii a ceną samochodu.

Wśród 10 pojazdów z najniższą oceną karoserii aż połowę stanowią te z najniższej półki cenowej (do około 10 tysięcy złotych). Z kolei wśród 10 pojazdów z najwyższą oceną połowa to pojazdy z najwyższego badanego przedziału – od około 20 do 30 tysięcy złotych.

Gołym okiem widać także, że pierwszą dziesiątkę najmniej korodujących modeli zdominowały te od niemieckich koncernów.

Mechanicy zapytani o szczegóły dotyczące najczęstszych awarii karoserii wskazywali przede wszystkim na korozję kolejno: drzwi, błotników, pokrywy bagażnika, nadkoli, progów oraz dachu.

Śnieżna zima bez wątpliwości jest jednym z głównych czynników powodujących tego typu usterki.

Przyczyniają się do tego stosowane przez drogowców sól, piasek czy żwir, ale także brak prawidłowej pielęgnacji, na przykład obiegowe przekonanie o tym, że zimą nie należy myć samochodu.

Tymczasem – zdaniem specjalistów – w miarę możliwości powinniśmy na bieżąco usuwać z karoserii m.in. resztki soli. Najlepszym sposobem jest wycieranie „okienek pogodowych” i mycie pojazdu, gdy temperatura nie spadnie poniżej zera, a w trakcie mrozów – pielęgnacja w cieplejszym pomieszczeniu

i dokładne suszenie karoserii przed wyjazdem. Należy również zabezpieczyć lakier twardym woskiem, który oprócz właściwości pielęgnacyjnych zminimalizuje zgubne działanie drogowej soli.

Ryzyko powstania korozji zwiększają również m.in.: niedostateczna jakość fabrycznej powłoki antykorozyjnej, niefachowa naprawa blacharska, wilgotność powietrza i obecność w nim zanieczyszczeń czy długotrwałe parkowanie na nieutwardzonej lub trawiastej powierzchni.

Stan karoserii w poszczególnych grupach cenowych

W przypadku samochodów o wartości do około 10 tysięcy złotych najwyższą ocenę pod względem karoserii (5,2) uzyskało Audi A4 B5. Mimo to mechanicy zwrócili uwagę na często pojawiający się w tym modelu problem – korodujące przednie błotniki. W najniższej

ocenionym pod względem karoserii modelu w tym przedziale cenowym (Ford Focus I – nota 2,9) potencjalnych awarii jest dużo więcej.

Specjaliści wskazali m.in. na korozję drzwi czy pokrywy bagażnika.

Wśród samochodów o wartości od około 10 do 20 tysięcy złotych pod względem karoserii prym wiedzie także Audi A4 – w tym przypadku B6 i B7

z oceną 5,3 (najwyższą w całym rankingu) i brakiem awarii specyficznych dla tego modelu. Zdecydowanym przegranym w rankingu jest natomiast Mazda 6 I.

Mechanicy ocenili karoserię tego modelu na 2,7 punktu, zwracając uwagę m.in. na szybkie rdzewienie nadkoli i dołu drzwi.

To jednocześnie najniższa ocena karoserii w całym „Rankingu awaryjności według polskich mechaników” przygotowanym przez specjalistów ProfiAuto.

W grupie cenowej od około 20 do około 30 tysięcy złotych najlepszą karoserią mogą się poszczycić dwa modele Audi: ex aequo A6 III C6 (ocena mechaników 5,1 i brak informacji o specyficznych awariach) oraz A3 8P (nota 5,1 i wskazanie na pojawiającą się czasem korozję tylnej części drzwi). Najgorszą karoserią zdaniem badanych to w tej grupie cenowej problem Fordów Mondeo IV (ocena 3,0).

RANKING AWARYJNOŚCI SAMOCHODÓW WEDŁUG POLSKICH MECHANIKÓW KLASYFIKACJA POD WZGLĘDEM OCENY KAROSERII

LP.	MODEL SAMOCHODU	ŚREDNIA OCENA	LP.	MODEL SAMOCHODU	ŚREDNIA OCENA
1	Audi A4 (B6 i B7)	5,3	24	Toyota Avensis II	4,4
2	Audi A4 (B5)	5,2	27	Renault Scénic III	4,3
3	Audi A6 III (C6)	5,1	27	Renault Mégane II	4,3
3	Audi A3 8P	5,1	27	Opel Vectra C	4,3
5	BMW Seria 1 (E81-E88)	5,0	27	Ford Focus III	4,3
6	Volkswagen Golf VI	4,9	27	Ford Fiesta VII	4,3
7	Volkswagen Touran I	4,8	32	Renault Mégane III	4,2
7	Audi A6 II (C5)	4,8	32	Volkswagen Polo V 6R	4,2
7	Volkswagen Polo IV 9N	4,8	34	Renault Scénic II	4,1
10	BMW Seria 5 E60	4,7	34	Opel Corsa C	4,1
10	BMW Seria 3 E90	4,7	34	Volkswagen Golf IV	4,1
10	Škoda Octavia II	4,7	34	Toyota Yaris III	4,1
10	Audi A3 8L	4,7	38	Opel Astra III (H)	4,0
10	Honda Civic VIII	4,7	38	BMW Seria 5 E39	4,0
10	Peugeot 207	4,7	38	Opel Zafira B	4,0
16	Opel Astra IV (J)	4,6	41	Volkswagen Passat B5	3,9
16	Toyota Yaris II	4,6	42	Škoda Fabia I	3,8
16	Peugeot 407	4,6	42	Ford Focus II	3,8
19	Renault Laguna II	4,5	44	Opel Meriva II	3,7
19	BMW Seria 3 E46	4,5	45	Škoda Fabia II	3,6
19	Nissan Qashqai I	4,5	46	Opel Astra II (G)	3,5
19	Peugeot 307	4,5	47	Ford Mondeo MK3	3,2
19	Volkswagen Golf V	4,5	48	Ford Mondeo IV	3,0
24	Opel Corsa D	4,4	49	Ford Focus I	2,9
24	Volkswagen Passat B6	4,4	50	Mazda 6 I	2,7

Metodologia badania:

Badanie przeprowadzono wśród 1300 polskich mechaników w okresie lipiec–sierpień 2017 r. metodą CATI. Mechanikom zadano cztery pytania dotyczące trzech wybranych modeli spośród 50 najpopularniejszych (wybranych na bazie analizy popularności z Google Trends). Ankietowani na podstawie swojego doświadczenia wskazywali

pięć najczęściej pojawiających się typów usterek danego modelu. Oceniali niezawodność auta w skali 1–6 w kategoriach: karoseria, układ elektryczny, napęd, zawieszenie. Wskazywali najlepszą (najmniej zawodną) wersję silnika wybranego modelu, a także odpowiadali na pytanie: Czy poleciliby Pan ten samochód lubianemu członkowi rodziny? . Szczegółowe wyniki badania można znaleźć na stronie www.profiauto.pl/raport.

PIECHNICZEK O SAMOCHODACH

Idealny samochód powinien mieć...

Dla mnie powinien być niezawodny, funkcjonalny, rodzinny i dający satysfakcję z jazdy nie tylko kierowcy, ale właśnie całej rodzinie.

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

Muszę przyznać, że nie należę do koneserów motoryzacji albo osób mających duże wymagania. Zawsze jeździłem jednak samochodami fabrycznie nowymi i dość dobrze wyposażonymi. Tyle mi wystarczy.

W samochodzie najważniejsze są dla mnie następujące parametry...

Moc samochodu, żebym miał pewność, że wszędzie dojadę. Ważny jest dla mnie też napęd na dwie osie. To ważne, gdy mieszka się w górach (pan Antoni mieszka w Wiśle – przyp. red.). Nie wspominam już o nawigacji, ABS-ie czy innych systemach, w które już auta są raczej seryjnie wyposażone.

Mój pierwszy samochód to był...

Volkswagen Garbus. Kosztował 2240 dolarów i był kupiony za dewizy. Przyjechał do mnie prosto z Nowej Huty. Miał piękny pomarańczowy odcień i służył mi niezawodnie przez dłuższy czas.

Obecnie jeżdżę samochodem marki...

Audi Q7, ma silnik benzynowy i 280 koni pod maską. W zupełności spełnia moje oczekiwania.

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

Z kategorii „aut kultowych” byłby to Ford Mustang. Natomiast z puli współczesnych byłoby to coś z gatunku SUV-ów z napędem na cztery koła. Mógłby to być Range Rover albo cywilna, delikatniejsza wersja amerykańskiego Hammera.

W samochodzie słucham muzyki...

Przed wszystkim słucham radia. Interesują mnie bowiem newsy, a przede wszystkim wyniki sportowe i to, co dzieje się na drodze. Rzadko sięgam po płyty z muzyką.

Największa wada samochodu to...

Koszty eksploatacji. Paliwo nie jest tanie, ubezpieczenie cholernie drogie. Dziś jestem już na emeryturze i jeżdżę raczej oszczędnie, ale gdy byłem trenerem polskiej reprezentacji, z kosztów dojazdu musiałem się rozliczać i pamiętam, że państwowa stawka za kilometr wynosiła 83 grosze, a PZPN stwierdził, że ma to być 60 groszy. Trochę się denerwowałem, zwłaszcza że dojeżdżałem swoim autem. Nigdy w Polsce nie miałem zresztą auta służbowego. Dostałem je dopiero, gdy trenowałem piłkarzy w Emiratach Arabskich.

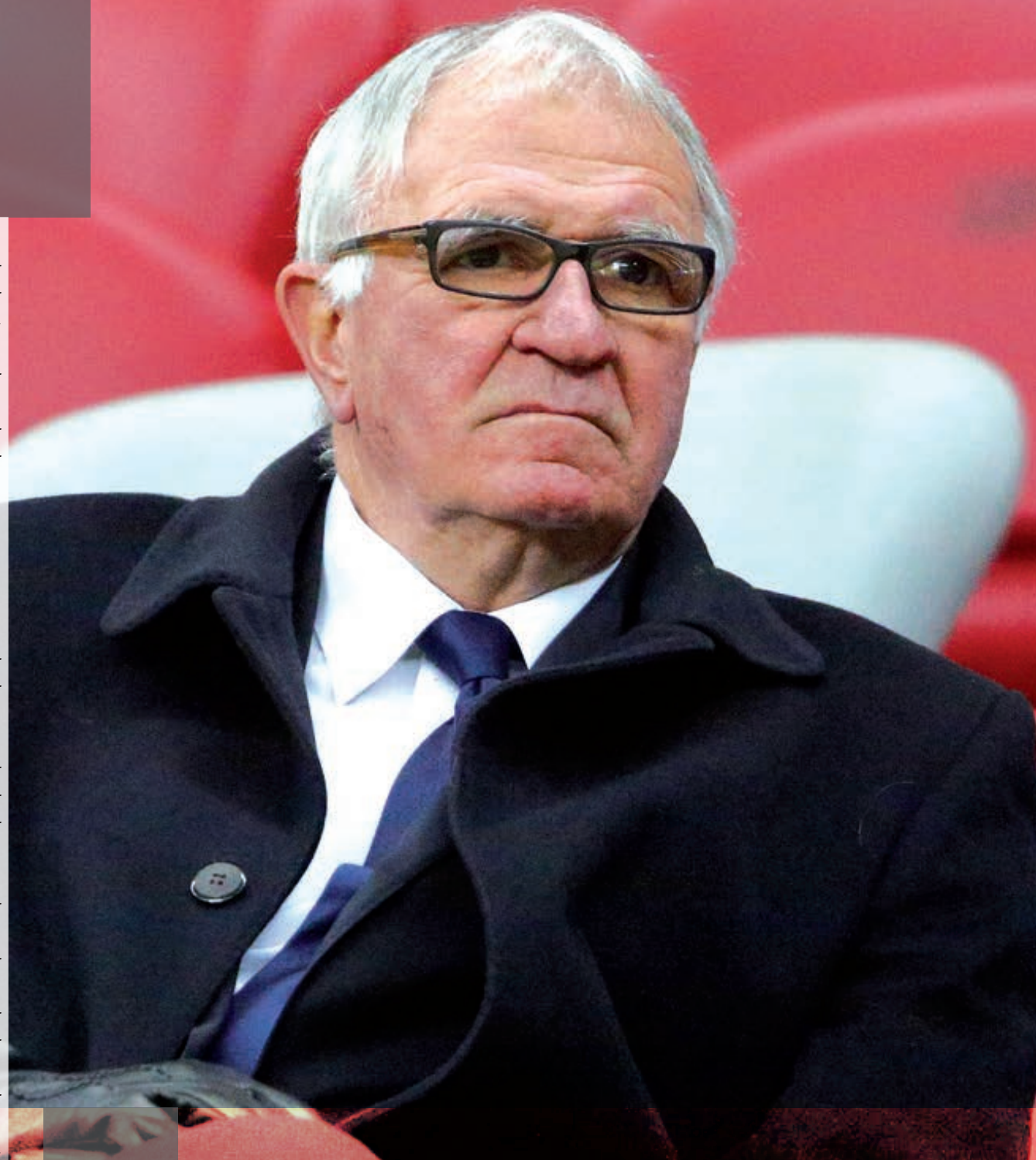
Ulubiony kraj do podróżowania samochodem to...

Nie mam ulubionego kraju. Dobrze jeździ mi się po naszych drogach, choć wielu na nie wciąż narzeka. I choć brakuje mi u nas kultury jazdy, to jestem raczej wyrozumiały. Nie

miałem incydentów z grożeniem palcami czy mruganiem światłami. Pamiętam natomiast, jak dziwił się, że belgijskie autostrady są oświetlone. Myśleliśmy, że to rozrzutność, tymczasem tłumaczono nam, że światło zmniejsza liczbę wypadków, co przekłada się też na finansowe oszczędności.

Niezapomniana przygoda z samochodem/w samochodzie...

Ostatnio zdałem sobie sprawę, że jeżdżę już ponad 50 lat, bo prawo jazdy zdobyłem jeszcze jako czynny piłkarz Ruchu Chorzów. Z pewnością nie zapomnę jednak dwóch wypadków, jakie miałem. W tym dachowania przy wiadukcie kolejowym w Żorach. Na drodze była gołedź i wpadłem w poślizg. Na szczęście jechałem sam, nic poważnego mi się nie stało. Ale moje BMW 524 nadawało się tylko do kasacji. Pamiętam też moje przypatrywanie się budowie dróg w krajach arabskich. Przez 10 lat mieszkałem m.in. w Tunezji, Emiratach i Arabii Saudyjskiej. Na autostradzie między Dubajem a Abu Dhabi zrobiono specjalne podniesienia, żeby kierowcy hamowali. Niektórzy, ci, co nie stosowali się do znaków, oddawali takie skoki, że lądowali pod ciężarówką jadącą z przodu. Co ciekawe, w przerwie meczu drużyny, którą tam szkoliłem, zrobiono pokaz wraków, jako przestrożę dla tych, którzy nie jeżdżą przepisowo. Myślę, że coś takiego przydałoby się i u nas w Polsce.



Antoni Piechniczek: jeden z najwybitniejszych polskich trenerów piłki nożnej. Jako trener reprezentacji narodowej w 1982 roku zdobył trzecie miejsce na mistrzostwach świata. Z Górnikiem Zabrze w 1987 roku zdobył tytuł mistrza Polski. Ale był też świetnym piłkarzem: zdobywał mistrzostwo Polski z Ruchem Chorzów w 1968 roku i Puchar Polski z Legią Warszawa w 1964 roku. Od 2008 do 2012 roku był wiceprezesem zarządu PZPN.

Czas skupić uwagę na osprzęcie.



Bezpieczeństwo w aucie opiera się w głównej mierze na napędzie osprzętu pomocniczego.

INA wyznacza nowe standardy naprawy. Napęd osprzętu pomocniczego pełni ważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa i komfortu w nowoczesnych pojazdach. Współczesne złożone systemy wymagają kompleksowych rozwiązań. Jako kluczowy partner rozwoju branży motoryzacyjnej, INA oferuje najwyższej jakości zestawy naprawcze idealnie dopasowane do każdego pojazdu. INA KIT zawiera wszystko czego potrzebujesz do sprawnego przeprowadzenia skutecznej naprawy.

Więcej informacji:

www.schaeffler.pl/aftermarket
www.rexpert.pl



SCHAEFFLER

PROFI**FELIETONY**

PROFI**AUTO**

NIE WPUSZCZAJĄ, I NIE DZIĘKUJĄ,

za to wypychają się, gdzie tylko mogą – kobiety za kółkiem, podobnie jak w życiu, nie uznają kompromisów.



Czy oznacza to, że jeżdżą gorzej niż mężczyźni, potwierdzając tym samym (krzywdzący swoją drogą) stereotyp „baby za kierownicą”? A może po prostu na drodze ewolucji i na fali ruchów feministycznych płęć piękna wykształciła przekonanie, że paż królowej musi jechać z tyłu i nie spodziewać się zbyt wielu uprzejmości?

Źródło dzisiejszych rozważań to forum, a jak wiadomo, na forum i pod osłoną internetowego nicka żale płyną strumieniami. I tak oto ci bardziej wyrozumiali mężczyźni piszą, że kobiety może i nie jeżdżą gorzej niż oni, ale na pewno bardziej egoistycznie. Objawy? Całą koncentrację poświęcają jednej czynności – prowadzeniu samochodu. Tłumaczy to całkiem zgrabnie, dlaczego kobiety zapominają podziękować na drodze, czy to przy użyciu awaryjnych, czy machając ręką. One po prostu „nie potrafią w multitasking” i Bogu powinny dziękować, że opanowały (jako tako) sztukę jednoczesnego wciskania sprzęgła i zmiany biegów. Na męskie szczęście

z multitaskingiem całkiem nieźle radzimy sobie w kuchni, gdy jednocześnie pieczemy ciasto, szykujemy przekąski i gotujemy coś na ciepło, aby już za godzinę celebrować przyjazd teściowej.

Nikogo nie szokują wpisy, zgodnie z którymi, „gdy ktoś nie dziękuje za wpuszczenie i nie wpadnie na to, żeby kogoś (czytaj: mężczyznę) wpuścić albo jeździ niepewnie i dwa razy wolniej niż inni, to w 90 proc. przypadków jest to kobieta, a w pozostałych 10 – emeryt”. Kobiety nie pozostają dłużne i w złości odpowiadają, że prowadzić może i nie potrafią, ale znają powód – bo instruktorem był mężczyzna.

Wojna płci się nie kończy. Wspaniałomyślne, ale i chwilowe zawieszenie broni następuje zwykle z okazji urodzin szwagra – pociąg do procentów okazuje się wtedy dla męskiego gatunku silniejszy niż obawa o własne życie, a zdroworozsądkowa argumentacja brzmi: „Przecież te kilkanaście kilometrów jakoś przejedzie, a ja się wcześniej porządnie znieczulę. No w najgorszym przypadku będę jej musiał

pomóc w parkowaniu”. I tak te kilkanaście kilometrów wygląda: na prawym fotelu z zamkniętymi oczami, na lewym z błyskotliwym zamysłem, żeby partnera umyślnie torturować i dodać do codziennego stylu jazdy kilka popisowych manewrów. Zapomnieć o włączeniu kierunkowskazu (włączyć tryb incognito, żeby nikt nie wiedział, gdzie jedziemy), pomylić trójkę z je-dynką, a hamulec z gazem. Dwa metry od bramy. Legenda głosi, że któraś z nas usłyszała za ową podwózkę „dziękuję”.

NATALIA PISKORZ

PR manager



PIELĘGNACJA SAMOCHODU SPOSOBEM NA OSZCZĘDNOŚĆ PIENIĘDZY I JEGO LEPSZY WYGLĄD!

Kto nie chciałby mieć pięknego, lśniącego i czystego samochodu, który ściąga na siebie wzrok każdego przechodnia, rodziny oraz sąsiadów? Takie auto już swoim wyglądem świadczy o najlepszych cechach kierowcy! Ponadto jest chronione przed wpływem różnych czynników i przez to tańsze w eksploatacji. Jak jednak sprawić, żeby było piękne, bezpieczne i zadbane? Czego i jak użyć?

Czy i które kosmetyki samochodowe warto stosować?

Kosmetyki samochodowe potrafią zdziałać cuda, zamieniając nawet mocno zaniedbany samochód w pięknie wyglądający bolid. Dokładnie taki efekt można osiągnąć, stosując produkty marki Brumm (www.ebrumm.pl). Są to kosmetyki i akcesoria doskonale odwzorowujące światowe trendy, a ponieważ zostały zaprojektowane przy współudziale kierowców – idealnie odpowiadają na ich nawet najbardziej wymagające potrzeby.

Jednocześnie ich bogaty asortyment zapewnia rozwiązanie większości, jeśli nie wszystkich problemów napotykanym przez entuzjastów motoryzacji w zakresie pielęgnacji samochodów. W kompleksowej, całorocznej ofercie znaleźć można doskonałe produkty do wykorzystania w zimie, jak np. odmrażacz, skrobaczka, osłona na szybę, oraz w lecie, m.in. produkty do pielęgnacji wnętrza: do czyszczenia kokpitu, tapicerki oraz elementów zewnętrznych, szampon, szampon z woskiem, czysta felga, czarna opona. Pozwalają one nie tylko odzyskać utracony blask samochodu lub go utrzymać, ale także chronią wypielęgnowany element przed szkodliwymi czynnikami.

Dla lepszego zachowania czystości oraz komfortu jazdy warto również korzystać z akcesoriów samochodowych. Brumm dostarcza, poza ładowarkami, uchwyty na telefon i rzeczami niezbędnymi do mycia (ściągaczki do szyb, szczotki do felg, gąbki itp.), również wiele innych produktów, które pomogą zorganizować bagaż, ochronią fotele przed ubrudzeniem, ułatwią usunięcie śniegu z przedniej szyby i holowanie samochodu za pomocą lin holowniczych.

Produkty Brumm rozwiązują konkretne problemy, dlatego można je nabywać pojedynczo, w zależności od potrzeb. Warto jednak rozważyć zakup więcej niż tylko jednego produktu, zwłaszcza takich, które będą wzajemnie się uzupełniać, by możliwe było zmaksymalizowanie efektów ich działania.

Zaawansowana pielęgnacja samochodu

Aby zadbać o samochód w sposób szczególnie, niezbędne są kosmetyki detailingowe. Jednak aż do momentu pojawienia się marki Sunnycar Detailing (www.sunnycar.pl) nie było na rynku produktów w dobrej cenie przeznaczonych dla wszystkich, zarówno dla ekspertów, jak i amatorów. Tymczasem z kosmetyków Sunnycar Detailing można korzystać bez specjalistycznych akcesoriów, co znacznie ułatwia ich użytkowanie. Za ich pomocą możliwe jest zrealizowanie całego procesu detailingowego, pozwalającego na wyczyszczenie i ochronę każdego elementu samochodu.

W asortymencie Sunnycar Detailing znajdują się m.in. specyfik do mycia wstępnego Sunnycar Prewash Strong i Pre-Wash Foam, szampon Sunnycar Shampoo, wosk na mokro Sunnycar Wet Wax, preparaty do czyszczenia wnętrza samochodu Sunnycar APC i Sunnycar Plastic Satin Dressing, a także felg i opon Sunnycar Tire Satin Dressing i Sunnycar Wheel Cleaner Gel. Obcowanie z każdym

z nich przynosi nie tylko wymarzony efekt, ale daje także czystą radość z użytkowania, ponieważ wszystkie posiadają przyjemny owocowy zapach oraz cechują się łatwością aplikacji.

Efektom działania kosmetyków detailingowych Sunnycar jest piękny samochód z lakierem pełnym głębi, czystym wnętrzem, kołami, a także zabezpieczenie i ochrona pojazdu.

Podsumowanie

Każdy chce doświadczać komfortu, jaki daje jazda czystym i zadbanym samochodem. Jest to cel w zasięgu ręki, a narzędziami, które można wykorzystać do jego osiągnięcia, są marki Brumm i Sunnycar Detailing.

Czasem jednak kierowca nie do końca wie, jak osiągnąć zadowalające rezultaty.

Dlatego dla wszystkich, którzy zaczynają swoją przygodę z pielęgnacją aut, powstała Akademia Pielęgnacji Samochodu (www.brumm.pl/akademia), w której można znaleźć wiele informacji na temat dbania o auto oraz porozmawiać z ekspertami.

Dzięki temu każdy kierowca będzie mógł powiedzieć, że wie, w jaki sposób pielęgnować swój pojazd.



STAN PARKINGOWY



Francuska firma Stanley Robotics odnalazła niszę, w której autonomiczna technologia ma szansę w końcu nikogo nie zabić. Porozumiała się w tym celu z przedstawicielami portu lotniczego w Gatwick, co zaowocowało stworzeniem wakatu dla robota. Robot nazywa się Stan i za kilka miesięcy rozpocznie pracę w charakterze wyjątkowego lokaja. Korzyści mają być obopólne.

Podczas gdy ty zyskasz więcej czasu na studiowanie restauracyjnego menu i będziesz mógł dłużej niż zwykle ponarzekać na ograniczony wybór perfum oraz przesadnie wysokie ceny w strefie bezcłowej, Stan w tym czasie zoptymalizuje przestrzeń parkingową terminalu i pozwoli zaoszczędzić dyrekcji trochę pensów.

Zeskanuje twoje auto, umieści na platformie i następnie korzystając z nadajnika GPS, przetransportuje na wolne miejsce, ustawiając obok sąsiedniego pojazdu. Dosłownie na centymetry. Gdyby komuś przez przypadek wpadł do głowy głupi pomysł, by dokonać jego kradzieży, to musiałby wcześniej odkryć w sobie gen superbohatera i skurczyć się do rozmiarów małego pająka. Na tym ma polegać wspomniana optymalizacja – efektywne parkowanie level master.

Od razu chcę rozwiać wasze wątpliwości: robot nie będzie potrzebował kluczyka. Świetnie poradzi sobie bez niego. Nie bez kozery ma sztuczną inteligencję oraz wysuwane ramiona na wzór tych z wózka widłowego. Po odbytej podróży pozostanie nam tylko skorzystać z aplikacji w smartfonie i zlokalizować swoje auto w wyznaczonej strefie. Gotowe do jazdy. Już Stan o to zadba.

Uważam, że to wręcz doskonały pomysł. Nie trzeba będzie toczyć uciążliwych bojków z innymi kierowcami

o najbliższy prostokąt wolnej przestrzeni. Muszę przyznać, że parkingowe podchody rozwijały wyobraźnię i zmysł taktyczny, ale równocześnie pozbawiały wszystkich sił witalnych na wiele godzin i negatywnie odbijały się na perystaltyce jelit.

Odpadnie nam również kłopotliwe parkowanie tyłem, z czego ucieszą się szczególnie niewidomi, posiadacze Oplów Insigni kombi i moja żona.

Oczywiście, jak zawsze w przypadku technologicznych rewolucji nie wszyscy będą zadowoleni. Pracę stracą parkingowi, a lokalni kieszonkowcy będą musieli poszukać sobie nowej, lepszej miejscówki. Zakładając, że Stan będzie nieomylny, w kolejce po zasiłek ustawią się blacharze, a niejeden lakiernik przeklnie siarczyście przy rodzinnym stole, psując tym samym atmosferę niedzielnego obiadu.

To cena postępu autonomicznej technologii pod sztandarem elektrycznego robota Stana. Jestem pewien, że warto ją zapłacić. Zwłaszcza że to dobry sposób, by dać prztyczek w nos dumnemu Elonowi Muskowi i jego Tesli.

MARCIN SZOSTAK

felietonista ProfiAuto

VARTA® THE ORIGINAL.

Akumulatory VARTA, jako oryginalne części zamienne gwarantują wysoką jakość i niezawodność niemieckiego producenta.



- ▶ 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/start-stop

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



PROFIELIETONY
ALFABET SZOSTAKA

PROFIAUTO

A ASTON MARTIN LAGONDA



Nie ma drugiej takiej marki, która byłaby tak bardzo związana z postacią Jamesa Bonda jak Aston Martin. I nie ma drugiego takiego dziwnego modelu w historii producenta z Gaydon jak Lagonda.

Musiąłem napisać te dwa zdania, żeby płynnie przejść w trzecim do wyjaśnienia, które w sumie jest oczywiste – dlaczego agent Jej Królewskiej Mości nigdy nie miał z Lagondą do czynienia.

Wystarczy tylko jej się przyjrzeć. Jest szeroka jak lotniskowiec i kanciasta z każdej strony. Zadbał o to William Towns, który zaprojektował nadwozie Lagondy przy użyciu linijki i kątomierza w zaledwie jeden miesiąc.

Tak powstał pojazd, który miał podnieść brytyjskiego producenta z kryzysu finansowego lat 70. Ponieważ filmom z Bondem w roli głównej taki kryzys nigdy nie groził, prawdopodobnie dlatego udział Lagondy w serii uznano za zbędny.

Prawda może też leżeć gdzie indziej. Lagonda mierzy prawie 5,3 metra i trudno sobie ją wyobrazić w widowiskowym pościgu. W wąskich uliczkach Rzymu rozbiłaby się już na pierwszym zakręcie („Spectre”). Z tego samego powodu jej udział w scenie

szaleńczej jazdy nad Lago di Garda trwałby o kilka minut krócej („Quantum of Solace”). Zaraz ktoś zwróci mi jednak uwagę, że równie dziwny i dodatkowo potwornie wolny – czego o Lagondzie z V8 pod maską (dzieło Polaka – Tadeusza Marka) absolutnie powiedzieć nie można – był Citroën 2CV, a przecież wyszedł zwycięsko z drogowego pojedynku z dwoma Peugeotami 504 („For Your Eyes Only”). Owszem, ale tylko dlatego, że po dachowaniu postawienie go na koła nie wymagało większego wysiłku. W przypadku wywrotki dwutonowej Lagondy James Bond zdany byłby na łaskę bądź niełaskę ścigających go drabów.

Gustujący w gadżetach agent 007 odnalazłby się za to we wnętrzu luksusowej limuzyny. Lagonda została naszpikowana elektroniką, która wyprzedzała swój czas o kilka lat świetlnych. Nie powstydziliby się jej specjalista od bondowskich zabawek, słynny Q. Podobno jej koszt przekraczał czterokrotnie budżet całego projektu. Kłopot w tym, że w codziennej eksploatacji nadmiernie często się psuła.

Problemu szwankujących LED-ów nigdy nie udało się rozwiązać, a kineskopy na tablicy przyrządów wcale nie okazały się lepsze. Zdarzało się, że raziły kierowców prądem. James Bond, zamiast ratować świat przed zagładą, zmuszony byłby do nierównej walki z pokładową elektroniką oraz przepalającymi się lampkami kontrolnymi. Kto chciałby takiego Bonda oglądać?

Mimo wszystko trochę żałuję, że ekstrawagancki do granic możliwości Aston Martin Lagonda nie zagościł w produkcji filmowej o najsłynniejszym agencie na świecie. James Bond mógłby jeździć nim zamiennie z DB5 lub najnowszym Vanquishem. Na przykład do teatru lub na rodzinny piknik, w czasie wolnym od zabijania. Tylko wtedy musiałyby powstać zupełnie inny film.

MARCIN SZOSTAK

felietonista ProfiAuto

CO NOWEGO W SALONACH



W tym roku pojawi się w naszych salonach sporo nowości. Wszystkich wymienić

nie sposób, dlatego skupimy się na kilku nietuzinkowych modelach.



BMW serii 8 Coupé – sportowa historia

Wprowadzenie na rynek nowego BMW serii 8 Coupé (a także proponowanego równoległego Cabrio) jest dla bawarskiego producenta wyznacznikiem dynamicznego startu ofensywy w segmencie samochodów luksusowych. Karoseria, napęd i układ jezdy zostały opracowane pod kątem maksymalnej zwinności, precyzji i pewności siebie.

Nowe BMW serii 8 Coupé podkreśla swój charakter intensywniej niż jakikolwiek wcześniejszy model poprzez wyraziste profile karoserii. Duże powierzchnie podzielone są precyzyjnie poprowadzonymi przetłoczeniami. O proporcjach decyduje niskie zawieszenie, wydłużona sylwetka z niską powierzchnią bocznych szyb, linią dachu oraz dużym rozstawem osi i kół. Zewnętrzne wymiary – długość 484,3 cm, szerokość 190,2 cm i wysokość 134,1 cm oraz rozstaw osi 282,2 cm – dają dwudrzwiowemu autu wyjątkową prezencję.

Reflektory diodowe są tak płaskie, jak w żadnym innym dotychczasowym modelu marki. Opcjonalnie oferowane są światła laserowe BMW z adaptacyjnym oświetleniem jezdni i funkcją Selective Beam. Całkowicie osłonięte podwozie, aktywne kłapy powietrza oraz zasłony powietrzne ze skrzelami zmniejszają opory powietrza aerodynamicznej karoserii BMW 8 Coupé. Również wąskie nóżki lusterek przyczyniają się do optymalizacji opływu powietrza. Dach ma pośrodku wgłębienie przypominające podwójną wypukłość klasycznych samochodów wyścigowych.

Luksusowy charakter modelu podkreśla wysokiej klasy wyposażenie dodatkowe.

Są m.in.: kluczyk BMW z wyświetlaczem, system telefoniczny z ładowaniem bezprzewodowym, klimatyzacja foteli, wysokiej klasy system audio oraz aplikacje na wybrane elementy obsługi.

W BMW M850i xDrive Coupé debiutuje nowy silnik V8. Jednostka o pojemności 4.4 l z technologią M Performance TwinPower Turbo ma moc i dynamikę z równie imponującym brzmieniem, wzmocnionym przez sportowy układ wydechowy ze sterowanymi przepustnicami.

Jednostka V8 osiąga 530 KM w zakresie od 5500 do 6000 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 750 Nm dostępny jest od 1800 do 4600 obr./min. BMW M850i xDrive Coupé przyspiesza od 0 do 100 km/h w ciągu 3,7 s.

Z kolei nowe BMW 840d xDrive Coupé to wyjątkowa interpretacja sportowego samochodu z silnikiem wysokoprężnym. Podstawa to połączenie potężnej elastyczności i niskiego zużycia paliwa. Sześciocylindrowy rzędowy silnik wysokoprężny 3.0 l z turbodoładowaniem BMW TwinPower oferuje moc 320 KM i maksymalny moment obrotowy 680 Nm od 1750 obr./min. Silnik z doładowaniem stopniowym umożliwia spokojną jazdę na niskich obrotach, ale i przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 4,9 s.

Komfort i bezpieczeństwo nowego BMW serii 8 Coupé można zoptymalizować dzięki gamie zaawansowanych systemów wspomagających kierowcę. Wybór obejmuje aktywny regulator prędkości z funkcją Stop & Go, asystenta kierowania i pasa ruchu, ostrzeżenie przed zjechaniem z pasa ruchu, ostrzeżenie przy zmianie pasa, asystenta pasa ruchu z ochroną przed kolizjami bocznymi i asystentem omijania, system BMW Night Vision oraz ostrzeżenie

przed ruchem poprzecznym, przed pierwszeństwem przejazdu i przed jazdą pod prąd. Asystent parkowania oprócz kierowania przejmuje też przyspieszanie i hamowanie. W skład systemu wchodzi również asystent cofania umożliwiający jazdę wstecz na odległość do 80 m. Kieruje on pojazdem dokładnie po torze ostatnio przejechanego na wprost odcinka.

Silniki napędzają auto za pośrednictwem zmodernizowanej 8-stopniowej sportowej skrzyni Steptronic. Nowy sterownik i zoptymalizowane sterowanie hydrauliczne zwiększają dynamikę zmiany biegów, wydajność i komfort pracy przekładni. W standardzie oferowane są łożypki przy kierownicy do ręcznej zmiany biegów.

Mercedes CLA – innowacyjna jazda

Pierwsze wcielenie CLA znalazło ok. 750 tys. nabywców, a przy okazji stworzono nowy segment czterodrzwiowych coupé. Nowy CLA jest wytwarzany w węgierskiej fabryce Mercedes-Benz w Kecskemét. Pierwsze egzemplarze trafią na europejski rynek w maju.

Połączenie wydłużonej linii dachu i bezramkowych szyb nadaje CLA Coupé sportowy i elegancki charakter. Profil pasa przedniego nawiązuje do „rekiniego” nosa, a długą pokrywę silnika zdobią muskularne wybrzuszenia. Sportową „twarz” modelu CLA tworzą płaskie reflektory w połączeniu z nisko poprowadzoną płaszczyzną maski i „diamentowym” grillem. Smukłe, dzielone tylne lampy i tablica rejestracyjna umieszczona na zderzaku sprawiają, że nadwozie wydaje



się wyjątkowo szerokie. Dzięki cofnięciu przedziału pasażerskiego tył nadwozia – typowy dla modeli GT – łączy elegancję ze sportową naturą.

Szeroki rozstaw kół (w porównaniu z poprzednikiem: +63 mm z przodu, +55 mm z tyłu) i niżej położony środek ciężkości to kluczowe powody, dla których CLA ma najbardziej sportową charakterystykę prowadzenia spośród wszystkich nowych kompaktów Mercedesa. Specyfikacja techniczna obejmuje wielowahaczową oś tylną, montowany w standardzie układ kierowniczy Direct-Steer oraz oś przednią z hydromocowaniami. Na życzenie dostępne jest tłumienie adaptacyjne, pozwalające na wybór pomiędzy komfortowym bądź sportowym zestrojeniem amortyzatorów. Gama kół obejmuje obręcze o średnicy od 16 do 19 cali, standardowo z ogumieniem w rozmiarze od 205/60 R16 do 225/40 R19. System ESP zestrojono specjalnie z myślą o potencjalnie wysokich prędkościach w zakrętach i dynamice jazdy.

System info-rozrywki Mercedes-Benz User Experience wywołał duże zainteresowanie podczas swojej ubiegłorocznej premiery. Wydajny komputer, konfigurowalny ekran, kolorowy wyświetlacz head-up, nawigacja z rozszerzoną rzeczywistością, oprogramowanie ze zdolnościami uczenia się oraz „Hej, Mercedes”, czyli słowo klucz do aktywacji obsługi głosowej – to wszystko wprowadziło nowy motoryzacyjny standard w tym zakresie. Teraz asystent Wnętrza MBUX ułatwia intuicyjną obsługę instrumentów. Z kolei sterowanie głosowe rozpoznaje tematyczne odpowiedzi w coraz większej liczbie dziedzin. Dzięki rozpoznawaniu gestów Asystent Wnętrza działa w trybie bezdotykowym, zarówno w świetle dziennym, jak i w ciemności.

Pozwala na dostosowanie zawartości ekranu, gdy tylko ręka użytkownika zbliży się do deski rozdzielczej lub panelu dotykowego na konsoli środkowej. W aktywnym menu podświetlone zostają wówczas poszczególne elementy. System rozróżnia intencje kierowcy i pasażera z przodu – wie np., dla kogo aktywować funkcję masażu fotela.

W CLA działa kontrola komfortu funkcji ENERGIZING, modyfikując nastawy: klimatyzacji, konfiguracji foteli (wentylacja, podgrzewanie, masaż), a także oświetlenia i nagłośnienia, tworząc określony nastrój, dopasowany do potrzeb oraz samopoczucia użytkownika.

CLA oferuje najnowsze systemy wsparcia kierowcy, w tym funkcje pochodzące z Klasy S. W określonych sytuacjach model jest zdolny do jazdy częściowo autonomicznej. Monitoruje sytuację na drodze: udoskonalone układy oparte na kamerach i radarach pozwalają mu rejestrować dystansy w przód do 500 m. Funkcje asystujące wykorzystują dane z map i nawigacji. Przykładowo, aktywna kontrola odległości Active Distance Assist DISTRONIC może wspierać kierowcę w licznych sytuacjach i regulować prędkość auta np. podczas zbliżania się do zakrętów, skrzyżowań lub rond. Na pokładzie są także inne systemy, m.in. Active Emergency Stop Assist, który w razie konieczności samoczynnie wyhamuje pojazd na swoim pasie, oraz intuicyjny asystent zmiany pasa ruchu – Active Lane Change Assist.

Nowy CLA debiutował w wersji 250, napędzanej 4-cylindrowym silnikiem benzynowym (225 KM, 350 Nm), połączonym z dwusprzęgłową przekładnią 7G-DCT (zużycie paliwa w cyklu łączonym: 6,1–6,3 l/100 km, emisje CO₂ w cyklu łączonym:

140–143 g/km). Z chwilą wprowadzenia na rynek w maju do wyboru będzie szeroka gama jednostek benzynowych i wysokoprężnych, współpracujących ze skrzyniami manualnymi lub dwusprzęgłowymi, w tym czteronapędowe odmiany 4MATIC.

Ford Focus Active – do trudniejszych zadań

Wszechstronność zupełnie nowego crossovera Ford Focus Active jest inspirowana pojazdami SUV. Dostępny w nadwoziach pięciodrzwiowego hatchbacka i kombi, ze stylistyką uwzględniającą zwiększoną odporność na uszkodzenia, Focus Active ma powiększony prześwit i konfigurację podwozia, pozwalającą zachować dynamikę jazdy przy zapewnieniu lepszych możliwości w trudnym terenie.

Dodatkowym wsparciem dla wciąż rosnącej liczby europejskich klientów prowadzących aktywny tryb życia i wybierających samochody SUV lub crossover jest dodanie trybów Slippery i Trail do systemu trybów jazdy wybieranych przez kierowcę Focusa Active. Wprowadzenie standardowych relingów dachowych ma ułatwić bezproblemowy przewóz rowerów lub innego sprzętu.

Opcje układu napędowego obejmują 1-litrowe i 1,5-litrowe silniki benzynowe EcoBoost o mocach do 182 KM oraz 1,5-litrowe i 2,0-litrowe silniki wysokoprężne EcoBlue o mocach do 150 KM łączone z sześciostopniowymi przekładniami manualnymi lub ośmiostopniowymi przekładniami automatycznymi.

Zaawansowane funkcje wsparcia kierowcy, wprowadzone po raz pierwszy w nowym Focusie, obejmują bardziej



20 000 M² POWIERZCHNI
150 WYSTAWCÓW
16. EDYCJA

8-9 CZERWCA

MIĘDZYNARODOWE
CENTRUM KONGRESOWE
KATOWICE

ATRAKCJE:

SKOK SAMOCHODU NA BUNGEE
STREFA WARSZTATOWA
GOKARTY
STREFA GWIAZD
PUCHAR MECHANIKA
DRIFT
KONKURSY Z NAGRODAMI

GLÓWNI PATRONI MEDIALNI



PATRONAT HONOROWY

PROFIWIADOMOŚCI W SALONACH



zaawansowane wersje aktywnego tempomatu, systemu adaptacyjnego oświetlenia i aktywnego asystenta parkowania.

Focus Active jest trzecim w nowej rodzinie crossoverów Active, po wprowadzeniu w tym roku nowych modeli Fiesta Active i KA+ Active.

Samochód w wersjach nadwoziowych pięciodrzwiowego hatchbacka lub kombi jest standardowo wyposażony w niezależne tylne zawieszenie z układem krótkiego i długiego wahacza (SLA), a do tego podwozie zaopatrzone w specyficznie skonfigurowane sprężyny, amortyzatory i stabilizatory, a wprowadzono też odpowiednią geometrię zawieszenia – prześwit powiększono z przodu o 30 mm i z tyłu o 34 mm w porównaniu ze standardowym Focusem.

Oprócz wybieranych trybów jazdy Normal, Sport i Eco, które są standardem we wszystkich modelach Focusa, Focus Active wprowadza:

– tryb Slippery dostosowujący ustawienia ESC i kontroli trakcji w celu zwiększenia pewności poruszania się po nawierzchniach o ograniczonej przyczepności,

takich jak błoto, śnieg i lód. Tryb ten zapewnia redukcję poślizgu kół, w tym również podczas ruszania z miejsca na bardzo śliskiej nawierzchni, i zapewnia bardziej stonowaną reakcję na zmiany położenia pedału przyspieszenia,

– tryb Trail, który pomaga utrzymać dynamikę na miękkich nawierzchniach, takich jak piasek; dostosowując działanie ABS umożliwiający większe uślizgi kół, konfiguruje kontrolę trakcji, umożliwiając większy poślizg kół, co służy oczyszczeniu bieżnika opon z piasku, śniegu lub błota i zapewnia spokojniejszą reakcję na zmiany położenia pedału przyspieszenia.

Nabywcy nowego Focusa Active mogą przebierać w gamie silników benzynowych EcoBoost i wysokoprężnych EcoBlue. 1.0 EcoBoost o mocy 125 KM wg deklaracji emituje od 107 g/km CO₂ i zużywa średnio 4,8 l paliwa na 100 km. 1,5-litrowy EcoBoost o mocy 150 KM emituje CO₂ w ilości 121 g/km i spala 5,3 l/100 km. 1,5-litrowy wysokoprężny EcoBlue o mocy 120 KM ma zapewnić emisję CO₂ od 93 g/km i zużycie oleju napędowego 3,5 l/100 km. 2-litrowy

PROFIAUTO

silnik wysokoprężny EcoBlue o mocy 150 KM emituje od 114 g CO₂/km i zużywa paliwa 4,4 l ON/100 km.

Układy napędowe są standardowo wyposażone w system Auto Start-Stop. Do wyboru są sześciostopniowe przekładnie manualne lub nowe ośmiostopniowe przekładnie automatyczne.

Auto powstaje w fabryce Forda w niemieckim Saarlouis.

Audi e-tron – z prądem i pod prądem

Audi e-tron to pierwszy w pełni elektrycznie napędzany seryjny model marki. Sportowy SUV klasy wyższej promowany jest jako pojazd o dużych walorach użytkowych.

Wyrazista maska, elektrycznie otwierana pokrywa bagażnika czy jasnoszara osłona chłodnicy Singleframe są najbardziej widocznymi oznakami technik wysokonapięciowych.

Elektryczny SUV napędzany jest dwoma mocnymi, cichymi silnikami elektrycznymi, neutralnymi pod względem emisji CO₂. Do tego nowa generacja napędu na cztery koła quattro. Napęd ten w ciągu setnych części sekundy rozkłada moment obrotowy pomiędzy obiema osiami. Układ quattro napędzany jest przez dwa elektryczne silniki. W trybie boostingu – doładowania – wytwarzają one nawet 300 kW mocy i zapewniają moment obrotowy rzędu 664 Nm. Kluczową w ich wydajności rolę odgrywa efektywne zarządzanie ciepłem. Pozwala ono na odtworzenie osiągnięć nawet wtedy, gdy elementy układu napędowego narażone są na duże obciążenia. Elektryczne quattro łączy w sobie wydajność napędu na jedną oś z dynamiką i przyczepnością napędu na cztery koła. Zapewnia też ciągłą i zmienną regulację dystrybucji odpowiedniego momentu obrotowego pomiędzy obiema osiami. Czas pomiędzy rozpoznaniem sytuacji drogowej a uruchomieniem momentu obrotowego silników elektrycznych to zaledwie 30 milisekund – o wiele mniej niż w przypadku konwencjonalnej techniki quattro. W przypadku elektrycznego napędu nie ma mechanicznego sprzęgła – zamiast niego jest odpowiednio dystrybuowany prąd elektryczny.

Kluczem do elektrycznego napędu na cztery koła jest inteligentna współpraca wielu systemów sterujących. Centralny sterownik zawieszenia integruje w sobie





Nowa generacja retrofitów Philips

Retrofit to określenie części zamiennej mogącej zastąpić oryginalne wyposażenie samochodu, ale do konstrukcji której wykorzystano technologię nowocześniejszą niż zastosowana podczas pierwszego montażu. Taka wymiana daje możliwość odświeżenia starszego pojazdu.

Oświetlenie LED dostępne w postaci retrofitu żarówki halogenowej charakteryzuje się solidnością oraz tym, że jest źródłem jednolitego, nieselektywnego światła. Silniejszy strumień białej wiązki światła zwiększa kontrast oświetlonych obiektów i poprawia widoczność. Kierowca ma więcej czasu na reakcję, przez co prowadzenie samochodu staje się bezpieczniejsze i bardziej efektywne. Z myślą o osobach chcących w ten sposób unowocześnić oświetlenie swego samochodu marka Philips oferuje kolejną już generację ciejszących się dużą popularnością

retrofitów – Philips X-tremeUltinon LED gen2. Żarówki te zbudowano na – zarezerwowanych wcześniej dla wyposażenia OE – układach Lumileds LUXEON Altilon SMD LED. Nowe retrofity wyróżniają się jaśniejszym do 250 proc. światłem (w porównaniu do wymaganego przepisami minimum) oraz temperaturą barwową 5800 K. Dzięki inteligentnym technologiom AirFlux i AirCool uzyskano wyższą odporność na ciepło przy jednoczesnym obniżeniu zużycia energii. Wszystko to pozwoliło wydłużyć żywotność produktów do 12 lat eksploatacji. Nowe retrofity LED marki Philips dostępne

są jako H4, H7 oraz H8/H11/H16. Oferta oświetlenia LED marki Philips obejmuje nie tylko lampy do reflektorów przednich, ale także do świateł pozycyjnych, stop, kierunkowskózów, a nawet podświetlenia tablicy rejestracyjnej, przez co możliwa jest modernizacja całego samochodu. LEDowe lampy sprawdzają się również doskonale we wnętrzu pojazdu, wykorzystane jako źródło oświetlenia tablicy rozdzielczej, schowka czy wnętrza bagażnika. Z powodzeniem służyć mogą też jako zamienniki tradycyjnych żarówek tylnych lamp przeciwmgielnych.

Odpowiedzialność za to, by użytkowanie źródeł światła LED typu retrofit było zgodne z odpowiednimi przepisami, spoczywa na użytkowniku.



zarówno sterowanie napędem quattro, jak i selektywny rozdział momentu obrotowego między kołami. Jeśli podczas sportowej jazdy system wykryje podsterowność, delikatnie przyhamowuje mniej obciążone koła po wewnętrznej stronie zakrętu, kierując jednocześnie moment obrotowy do kół po stronie zewnętrznej. Ponadto system kontroli trakcji zapewnia przyczepność i stabilność. Poślizg kół kontrolowany jest bezpośrednio w układzie elektroniki napędowej silników elektrycznych.

Kierowca w zależności od sytuacji, warunków drogowych lub osobistych preferencji może wybrać jeden spośród siedmiu profili jazdy. Oprócz charakterystyki układu napędowego i wzmocnienia układu kierowniczego Audi drive select wpływa również na standardowe adaptacyjne zawieszenie pneumatyczne z kontrolą tłumienia. Na autostradzie nadwozie jest opuszczane nawet o 26 mm, co poprawia stabilność i aerodynamikę. W terenie można je podnieść o 50 mm.

Kluczowym czynnikiem wpływającym na sportowy charakter i dynamikę poprzeczną auta jest niskie położenie i centralna pozycja montażowa systemu akumulatorów. System pozwala na pokonywanie dużych dystansów. Audi e-tron odzyskuje energię za pomocą swych silników elektrycznych – dzieje się tak w ponad 90 proc. operacji hamowania. Elektryczny SUV wykorzystuje maksymalny potencjał rekuperacji w połączeniu ze zintegrowanym systemem sterowania hamulcem elektrohydraulicznym. Audi jest pierwszym na świecie producentem aut stosującym tego typu system w wytwarzanym seryjnie pojeździe elektrycznym. Na wydajność pojazdu wpływa specjalnie zaprojektowana aerodynamika. Jednym z najważniejszych elementów tej koncepcji są opcjonalne, wirtualne lustro zewnętrzne – zastosowane po raz pierwszy w modelu produkcji seryjnej.

Standard premium zapewniony ma być także poprzez kompleksową gamę opcji ładowania, z inteligentnymi rozwiązaniami przeznaczonymi zarówno dla ładowania w domu, jak i podczas podróży.

Audi e-tron wyposażono w stację multimedialną MMI navigation plus, w skład której standardowo wchodzi hotspot Wi-Fi oraz moduł transmisji danych w standardzie LTE Advanced. Systemy wspomagające kierowcę odciążają go w drodze. Dla przykładu: standardowy system asystenta wydajności promuje ekonomiczny styl jazdy, wyświetlając prognozy

i uruchamiając automatyczną rekuperację. Przy wyborze adaptacyjnego asystenta jazdy system może predyktownie wyhamowywać i przyspieszać elektrycznego SUV-a.

Audi e-tron zjeżdża z taśmy produkcyjnej neutralnej pod względem emisji CO₂ fabryki w Brukseli.

Mazda 3 – kompaktowe ambicje

Nowa Mazda 3 to model zaprojektowany od podstaw z naciskiem na zapewnienie wysokiego komfortu akustycznego. Dotyczy to zarówno wyciszenia wnętrza, jak i zapewnienia wrażeń dźwiękowych podczas korzystania z opcjonalnego systemu przestrzennego systemu nagłośnieniowego. Szczególną uwagę poświęcono także wykończeniu wnętrza przy użyciu materiałów, które w dotyku dają poczucie solidności wykonania.

Nowa Mazda 3 konkuruje nie tylko z kompaktami marek popularnych w wyższych wersjach wyposażenia, ale także z uznanymi graczami marek premium. Segment premium w Europie stanowi już 22 proc. ogólnej sprzedaży samochodów. W Polsce to 13 proc., ale dynamicznie się rozwija.

Wyposażenie standardowe „trójki” obejmuje m.in.: kolorowy wyświetlacz head-up, cyfrowe zegary, nowy system multimedialny MZD Connect z ekranem o przekątnej 8,8” z nawigacją satelitarną i systemem Apple Carplay/Android Auto, adaptacyjny tempomat, system monitorujący martwe

pole czy reflektory i światła wykonane w technologii LED.

Gama jednostek napędowych Nowej Mazdy 3 w Polsce obejmuje dwa silniki benzynowe:

- 2.0 SKYACTIV-G: nowa konstrukcja o mocy 122 KM wyposażona w system dezaktywacji cylindrów, zmodyfikowane porty dolotowe i dzielony system wtrysku paliwa. Dodatkowo współpracuje z technologią M-Hybrid (mild hybrid), która pomaga obniżyć zużycie paliwa, wykorzystując energię odzyskaną podczas hamowania do zasilania pokładowego sprzętu elektrycznego. Poza tym M-Hybrid przyspiesza i usprawnia pracę systemu i-stop, a także wspiera pracę napędu;
- 2.0 SKYACTIV-X (181 KM): silnik spaliny nowego typu, który łączy w sobie zalety silników benzynowego i Diesla. Układ zapłonowy SCCI (Spark-Controlled Compression Ignition – zapłon samoczynny sprężonej mieszanki sterowany świecą) ma umożliwić dobranie takich przełożeń skrzyni biegów, które podnoszą osiągi bez zwiększania spalania i emisji.

Nowością w ofercie Nowej Mazdy 3 hatchback jest napęd na wszystkie koła i-Activ AWD (z silnikiem Skyactiv-X), który wykorzystuje czujniki wykrywające „obciążenie pionowe czterech kół” i współpracuje z systemem zwiększania przyczepności pojazdu (G-Vectoring Control+). Obydwa systemy wspólnie odpowiadają za rozdzielanie momentu obrotowego pomiędzy koła osi przedniej i tylnej. Ponadto udoskonalony system i-Activ AWD ma zmniejszać ogólne straty ponoszone na oporach mechanicznych (o ok. 60 proc. mniej niż dotychczas).



OSTATNIA PROSTA PRZED STARTEM

– CZYLI CO JUŻ NIEDŁUGO CZEKA NAS W MOTORSPORCIE W SEZONIE 2019

Pierwszy kwartał roku to dla zawodników i kibiców sportów motorowych przede wszystkim czas oczekiwania i intensywnych przygotowań do nowego sezonu. Na emocje sportowej rywalizacji w krajowych cyklach musimy jeszcze poczekać do przetomu kwietnia i maja, ale emocjonujące już jest śledzenie doniesień i zapowiedzi, jakie docierają od kierowców i zespołów.



Im bliżej inauguracji, tym coraz bardziej klarowne stają się plany, w jakich składach, samochodach czy klasach będziemy mogli zobaczyć rajdowych i wyścigowych idoli. Dużo dzieje się nie tylko w warsztatach, ale czeka nas również kilka ciekawych zmian w kalendarzach. Warto więc prześledzić i przygotować się do kibicowania w sezonie 2019.

Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski, od lat tak bliskie marce ProfiAuto, nadal będą ważnym punktem w sportowej działalności firmy. Wywalczone w minionym roku wicemistrzostwo Polski

GSMP w klasie E-I+2000 4x2 (Łukasz Kopiec – Toyota Starlet GT Turbo) oraz tytuł II wice-mistrza Polski GSMP w klasie E-I-2000 (Michał Tochowicz – Peugeot 106 Maxi) jeszcze bardziej pobudziły apetyt ProfiAuto Racing Team na kolejne sukcesy. Na podanie szczegółowych planów zespołu jeszcze przyjdzie pora, ale już teraz możemy zapewnić, że czarno-pomarańczowych barw ProfiAuto na pewno nie zabraknie na trasach GSMP 2019.

Gratką dla każdego kibica wyścigów górskich jest informacja, że po raz pierwszy od sezonu 2014 rozszerzono kalendarz z siedmiu do ośmiu wyścigowych week-

endów. Po ośmioletniej przerwie do Mistrzostw Polski wraca bowiem Wyścig Górski Cisna. Trudno znaleźć w stawce kierowcę, który nie cieszyłby się z perspektywy jazdy po tej widowiskowej i jednej z najbardziej lubianych przez zawodników polskich tras.

Stało się już tradycją, że „górale” o pierwsze punkty powalczą w Załużu. Bieszczadzki Wyścig Górski, zaplanowany w drugi majowy weekend (10–12 maja) doczekał się już swojej 45. edycji. W czerwcu, oprócz Cisnej, w harmonogramie znalazła się jeszcze Magura Małastowska. Letnie miesiące będą szczególnie in-

tensywne, ponieważ przyniosą aż trzy wyścigowe weekendy: w Limanowej, Banowcach i Sopocie.

Wrzesień to natomiast Czarna Góra i finałowy pojedynek na trasie Prządki. To właśnie w Korczynie w dniach 27–29 września poznamy nowych mistrzów Polski.

W ramach rund GSMP 2019 będziemy też emocjonować się walką w Mistrzostwach Europy (FIA EHC), Mistrzostwach Europy Strefy Centralnej (FIA CEZ), międzynarodowego pucharu wyścigowego (FIA IHCC) czy Mistrzostw Słowacji (MSR). Program zapowiada się wyjątkowo bogaty, więc już te-

raz warto zarezerwować wolne weekendy z wyścigami górskimi.

Dwa tygodnie przed GSMP zainaugurowane zostaną **Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski**, które kolejny rok z rzędu wystartują od rundy w Świdnicy. Podobnie jak w minionym sezonie w kalendarzu znalazło się siedem rund, ale Polski Związek Motorowy przygotował kilka niespodzianek. Na półmetku załogi zmierzą się w jedynym „wyjazdowym” rajdzie RSMP 2019, z bazą w litewskim mieście Elektreny. Co ciekawe, Rajd Polski przeniesiono na koniec czerwca, a w Mikołajkach zmierzą się najlepsze załogi rajdowe

w czempionacie Starego Kontynentu (FIA ERC). Rundą kolejnego międzynarodowego cyklu – Rajdowe Trofeum Europy (FIA ERT) – będzie sierpniowy Rajd Rzeszowski. Na finał sezonu czołowi polscy zawodnicy zmierzą się jeszcze w Rajdzie Śląska i Rajdzie Dolnośląskim.

Nasza domowa impreza w Chorzowie będzie także rundą **Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska**, które zdecydowanie zasługują na uwagę każdego kibica rajdowego, i to nie tylko z południa Polski. Na projekt kalendarza 2019 przyszło nam czekać aż do połowy lutego, ale za to kolejny rok cyklu okręgowych roz-



grywek zapowiada się niezwykle emocjonująco. W ramach sześciu rund zaplanowano obok Rajdu Mikołowsko-Żorskiego (rozgrywanego wspólnie z Rajdem Śląska) również takie klasyki, jak Rajd Wisły, Rajd Cieszyńska Barbórka czy Rajd Ziemi Bocheńskiej. Dwie z finałowych imprez odbędą się na drogach województw małopolskiego i opolskiego – Rajd Grodzki oraz debiutant – 1. Rajd Ziemi Głubczyckiej, który otworzy sezon RSMŚI 2019.

Zanim na dobre damy się pochłoniąć przez Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski, Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski, Mistrzostwa Śląska czy którąś z pozostałych rozgrywek w bogatym kalendarzu 2019, to warto w weekend 5-7 kwietnia pojawić się w Wieliczce, na odcinkach specjalnych **Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza**.

Po więcej informacji o wydarzeniach motorsportowych zapraszamy do odwiedzenia oficjalnych stron Polskiego Związku Motorowego: pzm.pl, pzm.pl/zo/katowice (Zarząd Okręgowy Katowice), gsm.pzm.pl lub oficjalnej witryny cyklu rsm.pl.

Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski 2019

I i II runda: 45. Bieszczadzki Wyścig Górski (Załuż): 10-12 maja
 III i IV runda: Wyścig Górski Cisna (Cisna): 31 maja – 2 czerwca
 V i VI runda: 6. Wyścig Górski Magura Małastowska (Małastów): 21-23 czerwca
 VII i VIII runda: 11. Wyścig Górski Limanowa – Przełęcz pod Ostrą (Limanowa): 26-28 lipca
 IX i X runda: Banowce nad Bebravou – Jankov Vrsok (Banowce – Słowacja): 2-4 sierpnia
 XI i XII runda: 22. Grand Prix Sopot – Gdynia (Sopot): 15-17 sierpnia
 XIII i XIV runda: Wyścig Górski Czarna Góra (Czarna Góra): 6-8 września
 XV i XVI runda: 16. Wyścig Górski Prządki (Korczyzna): 27-29 września

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski 2019

I runda: 47. Rajd Świdnicki-Krause (Świdnica): 26-28 kwietnia
 II runda: 7. Rajd Nadwiślański (Lublin): 31 maja – 2 czerwca
 III runda: 76. Rajd Polski (Mikołajki): 28-30 czerwca
 IV runda: 5. Rajd Elektreny (Elektreny – Litwa): 12-14 lipca
 V runda: 28. Rajd Rzeszowski (Rzeszów): 8-10 sierpnia
 VI runda: 3. Rajd Śląska (Chorzów, Żory): 5-7 września
 VII runda: 53. Rajd Dolnośląski (Kłodzko): 4-6 października

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Śląska 2019

I runda: 1. Rajd Ziemi Głubczyckiej (Głubczyce): 17-18 maja
 II runda: 7. Rajd Ziemi Bocheńskiej (Bochnia): 7-8 czerwca
 III runda: Rajd Mikołowsko-Żorski (Chorzów): 6-7 września
 IV runda: 65. Rajd Wisły (Wisła): 27-28 września
 V runda: 5. Rajd Grodzki (Gorlice): 12-13 października
 VI runda: 45. Rajd Cieszyńska Barbórka (Cieszyn): 22-23 listopada



95% AVAILABILITY

NAJWIĘKSZA GAMA PRZEWODÓW INTERCOOLERA W EUROPIE.
DOSTĘPNE W SIECI PROFIAUTO

- przewody intercoolera dla samochodów i ciężarówek
- ponad 900 różnych referencji
- ponad 100 referencji w unikalnej sprzedaży
- największy asortyment w Europie

LEPSZA
OCHRONA
PRZED MECHANICZNYM ZUŻYCIEM
NAWET O **64%***

Zmień silnik swojego samochodu w długodystansowca



W olejach TOTAL QUARTZ nasi inżynierowie zastosowali rewolucyjną formułę Age Resistance Technology (ART). To przełomowa innowacja, która zapewnia optymalne działanie silnika auta i poprawia ochronę przed mechanicznym zużyciem aż o 64%* – nawet w ekstremalnych temperaturach i przy maksymalnym obciążeniu. Wybierając TOTAL QUARTZ z technologią ART, wybierasz olej, który zachowa młodość silnika na dłużej.

* W porównaniu z oficjalnymi wynikami testów laboratoryjnych.



BAYERN TESTOWAŁ AUDI E-TRON

Zespół piłkarski FC Bayern został jednym z pierwszych partnerów Audi, który mógł doświadczyć jazd testowych nowym Audi e-tron.

Członkowie zarządu Bayernu, trenerzy i zawodnicy, wśród których znalazł się Robert Lewandowski, mieli szansę osobiście przetestować wszechstronności elektrycznego SUV-a. Audi zorganizowało dla gości szereg zajęć, w tym Audi e-tron driving experience.

Pomimo że druga połowa sezonu Bundesligi już się rozpoczęła, piłkarze

wielokrotnego mistrza Niemiec znaleźli czas, by wziąć udział w wydarzeniu pt. „FC Bayern spotyka Audi e-tron”. Pierwszy w pełni elektryczny, produkowany seryjnie model Audi właśnie wchodzi do sprzedaży w Europie, a Robert Lewandowski i inne gwiazdy drużyny FC Bayern jako jedni z pierwszych mieli już okazję go przetestować.

Jednorazowe wydarzenie zorganizowano dla piłkarzy w Porcie Lotniczym Monachium. Event dla zawodników Bayernu odbył się w wielopoziomowej instalacji

„Meteoryt Audi e-tron”, zlokalizowanej pomiędzy terminalami pasażerskimi. Po zrobieniu sobie grupowego zdjęcia, zespół brał udział w szeregu tematycznych zajęć i aktywności związanych z Audi e-tron.

Piłkarze testowali umiejętności m.in. jadąc na e-skuterze przez tor przeszkód, czy ścigając się zdalnie sterowanymi modelami e-tron. W Centrum Szkoleniowym Audi na monachijskim lotnisku przeszli również dynamiczne szkolenie z zakresu prowadzenia modelu e-tron.

PIERWSZY SALON ALPINE

Kultowa marka Alpine, która w zeszłym roku zawitała do Polski, doczekała się reprezentacyjnego obiektu. W Katowicach rozpoczął działalność markowy salon sprzedaży. W Polsce zamówiono dotychczas 29 Alpine z czego 20 wydano już klientom.

Salon marki Alpine w Katowicach wyróżnia się butikowym, ciepłym wnętrzem. Został podzielony na część ekspozycyjną oraz część obsługi klienta. Obsługa salonu to specjaliści przeszkoleni w fabryce Alpine, w Dieppe.

Dodatkowo w salonie Alpine w Katowicach można również obejrzeć i zakupić akcesoria, odzież, zabawki Alpine.



CZYSSTE POWIETRZE W KABINIE KIEROWCY: OCHRONA PRZED DROBNYM PYŁEM, TLENKAMI AZOTU I ALERGENAMI DZIĘKI FILTROM KABINOWYM

Przed wszystkim wiosną, kiedy zaczyna się główny sezon przenoszenia pyłków, szczególne znaczenie ma terminowa wymiana filtra kabinowego. Światowy ekspert w dziedzinie filtracji, firma MANN+HUMMEL z Ludwigsburga, oferuje filtry kabinowe MANN-FILTER FrecciusPlus zapewniające skuteczną ochronę przed alergenami, szkodliwymi gazami i drobnym pyłem.

MANN-FILTER



System wentylacji pojazdu zasysa z zewnątrz do wnętrza kabiny kierowcy olbrzymie ilości powietrza – w ciągu godziny do wnętrza pojazdu przez jego układ wentylacyjny dostaje się wiele setek tysięcy litrów tego zanieczyszczonego powietrza, zawierającego nie tylko alergeny, także drobny pył, tlenki azotu i inne szkodliwe gazy, które zagrażają zdrowiu kierowców.

Powietrze we wnętrzu pojazdu staje się przez to często kilkukrotnie bardziej zanieczyszczone niż powietrze otoczenia. Dlatego szczególnie dla zawodowych kierowców niezbędne jest gruntowne oczyszczenie powietrza zewnętrznego

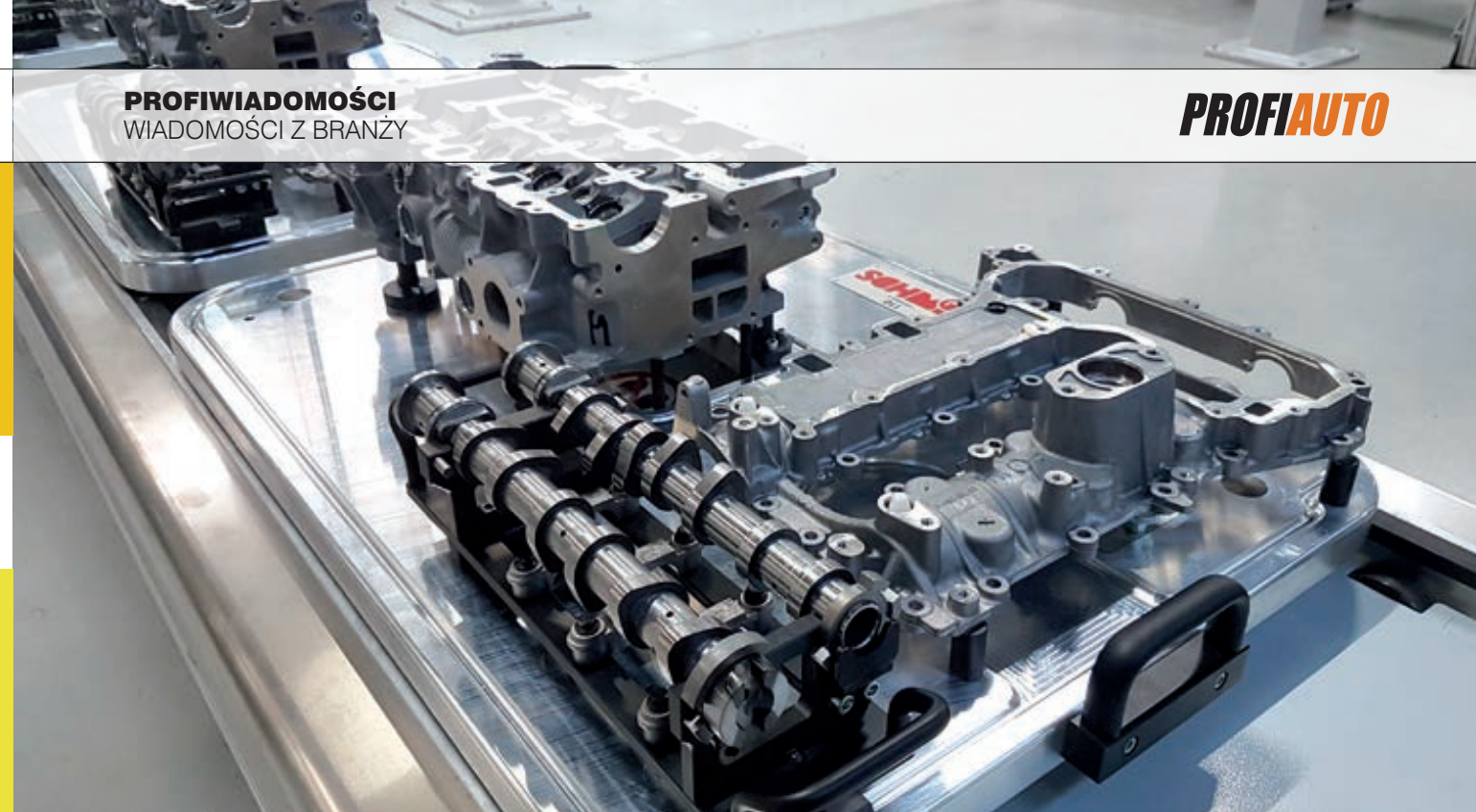
przez filtr kabinowy. Jednak tak duża skuteczność filtra kabinowego jest możliwa tylko wtedy, gdy jest on regularnie wymieniany w okresach, jakie przewiduje producent.

Filtry kabinowe MANN-FILTER w jakości oryginalnego wyposażenia niemal w 100% oczyszczają dostające się z zewnątrz powietrze z cząstek i szkodliwych gazów. Filtr MANN-FILTER FrecciusPlus prawie całkowicie zatrzymuje drobny pył z cząstkami, których średnica aerodynamiczna wynosi 2,5 mikrometra (PM 2,5) – dla porównania: Te cząstki są 30 – 40 razy mniejsze od ludzkiego włosa. Powstaje on między innymi w wyniku ścierania się opon i tarcz

hamulcowych. Te drobne cząstki mogą wnikać głęboko do płuc. Najmniejsze z nich dostają się przez pęcherzyki płucne nawet do krwiobiegu i mogą wywoływać choroby dróg oddechowych oraz raka.

Ponadto filtr kabinowy FrecciusPlus adsorbuje nieprzyjemne zapachy i trujące gazy, takie jak tlenki azotu i ozon. Zapewnia w ten sposób mniejsze stężenie tlenków azotu w kabinie kierowcy.

Dzięki powłoce biofunkcjonalnej o działaniu bakteriobójczym FrecciusPlus wiąże ponadto alergeny mogące uwolnić się z pyłków oraz hamuje rozwój bakterii i pleśni.



BYŁ DIESEL – BĘDZIE BENZYNA

Wróciło życie do tyskiej fabryki silników Opla, która jeszcze kilka lat temu kojarzona była z marką Isuzu. Zakład nie pracował od niemal czterech lat. Teraz ruszyła testowa produkcja popularnych jednostek napędowych 1.2 EB, które wytwarzane będą w ramach koncernu PSA. Francuzi kupili Opla od amerykańskiego General Motors. Docelowo tyska fabryka będzie wytwarzać prawie pół miliona silników rocznie, zatrudniając 500 pracowników. Zakład należy

do tej samej spółki co gliwicka fabryka samochodów, gdzie produkowane są modele Astra i Cascada. Jednostki napędowe z Tychów montowane będą w Peugeotach, Citroënach i Oplach.

Modernizacja zakładu jednostek napędowych w Tychach oznaczała instalację nowoczesnego parku maszynowego i pełną automatyzację procesu. Najnowsze maszyny i urządzenia wspierają proces produkcji na wszystkich liniach: głowicy, bloku

silnika i wału korbowego, a także na finalnym odcinku procesu, czyli linii głównej. Na każdym etapie prowadzone są wielopoziomowe systemy kontroli pomiarów i jakości, przeprowadzane m.in. w Centralnej Izbie Pomiarowej. Parametry obrabianych elementów kontrolują również operatorzy w Izbach Pomiarowych Linowych, w trakcie bardzo dokładnych operacji sprawdzających, trwających do kilku dziesięciu minut.

RENAULT SPORT FORMULA ONE TEAM ZMIENIA NAZWĘ

Prostsza i bardziej naturalna nazwa – Renault F1 Team – ma mocniej podkreślić więź, jaka od ponad 40 lat istnieje pomiędzy Renault i F1. Nazwa i nowy logotyp będą ważnymi atutami w realizacji strategicznych celów związanych z popularyzacją i budowaniem wizerunku marki Renault dzięki startom w Formule 1. Jednocześnie będzie to wsparcie taktyczne dla aktualnych produktów marki, zwłaszcza w segmencie samochodów sportowych.



JEST

MOC



Bardziej wszechstronne i innowacyjne. Światowa premiera nowego BMW X5 otwiera kolejny rozdział historii modelu i całego segmentu Sports Activity Vehicle (SAV). Czwartą generację tej serii wyróżniają ulepszone właściwości

jezdne i innowacyjne elementy wyposażenia. Nowa stylistyka karoserii podkreśla elegancję, dynamikę i wytrzymałość. Podobnie jak poprzednik, nowe BMW X5 jest produkowane w zakładach BMW w Spartanburgu w USA.



DANE TECHNICZNE :

Silnik	diesel M50d 3.0 R6	2993 cm ³
moc		400 km
Spalanie		
cykl miejski		8,1 – 7,6
cykl pozamiejski		6,7 – 6,3
cykl mieszany		7,2 – 6,8
Prędkość maksymalna		250 km/h
Przyspieszenie do 100 km/h		5,2 s
Cena		568 000 zł

Dużo nowości

Co nowego znajdziemy w obecnej X5? Producent zapewnia odświeżoną gamę silników, nową generację inteligentnego napędu na cztery koła BMW xDrive oraz liczne systemy wsparcia układu jezdnego. Ma być mix – komfortu jazdy, dzielności w terenie i sportowego prowadzenia na szosie. Do tego pneumatyczne zawieszenie obu osi, zintegrowany aktywny układ kierowniczy i pakiet off-road. Zestaw systemów wspomagających kierowcę obejmuje teraz również asystenta kierowania i toru jazdy oraz asystenta cofania. Oprócz tego nowe BMW X5 wyposażone jest standardowo w BMW Live Cockpit Professional, który w połączeniu z systemem operacyjnym BMW 7.0 umożliwi dokładniejsze dostosowanie działania systemu do upodobań użytkownika. Nowy BMW Cockpit ma być bardziej skoncentrowany na potrzebach kierowcy, zapewniając intuicyjny dostęp do wszystkich funkcji systemu multimedialnego. Ma w większym stopniu umożliwiać personalizację i dostosowanie

wyświetlanych treści do indywidualnych preferencji. Sterowanie systemem operacyjnym BMW 7.0 ulepszono pod kątem rozpoznawania głosu. Zmodernizowano też obsługę gestem – najnowsza generacja systemu będzie rozpoznawała ich siedem.

Od marca po raz pierwszy oferowany jest inteligentny asystent osobisty BMW, który reaguje na hasło „Hey BMW”. System uczy się nawyków i przyzwyczajzeń, a następnie jest w stanie stosować je w odpowiednim kontekście. W efekcie może skuteczniej pomagać kierowcy, ponieważ zna jego preferencje, np. pozycję foteli, temperaturę czy miejsca, które często odwiedza. Kierowca może nawet nadać imię inteligentnemu asystentowi, dając mu bardziej indywidualny charakter. W przyszłości asystent będzie służyć kierowcy pomocą również poza samochodem, w domu za pośrednictwem inteligentnego głośnika lub przez smartfon w dowolnej lokalizacji.

Nowością jest kształt wirtualnych zegarów modelu. Wcześniejszy design, przypominający analogowe wskaźniki, został zastąpiony przez zaokrąglony kształt otwarty od środka, na którym zlokalizowane są prędkościomierz i obrotomierz. W środkowej części ekranu prezentowana jest mapa nawigacji z zaznaczeniem aktualnej pozycji pojazdu. Informacje dotyczące systemów wspierających są wyświetlane po lewej stronie, natomiast treści po prawej stronie mogą być indywidualnie dopasowane. Personalizacja jest możliwa dzięki przyciskowi umieszczonemu w kierownicy, który pozwala na wyświetlenie takich informacji jak zużycie paliwa, opcje sportowe, a także wskaźnik pomiaru siły G w trakcie dynamicznej jazdy po krętych trasach.

Wszystkie modele BMW oraz MINI w Polsce można zamawiać z dostępem do bezprzewodowej obsługi Apple CarPlay. Dzięki temu można korzystać z najważniejszych funkcji telefonu z poziomu wyświetlacza w samochodzie czy systemu iDrive. Apple CarPlay daje bezpośredni dostęp do nawigacji, połączeń, pozwala na wysyłanie i odbieranie wiadomości oraz słuchanie

muzyki. Aplikacja korzysta z funkcji sterowania głosowego Siri.

Bestia jeszcze urosła

Rozstaw osi jest zwiększony w porównaniu z poprzednikiem o 42 mm – do 2975 mm. Większe są też wymiary zewnętrzne – długość o 36 mm – do 4922 mm, szerokość o 66 mm – do 2004, wysokość o 19 mm – do 1745. Najbardziej rzucającą się cechą przodu pojazdu jest duża, ujęta w jedną całość ramę, atrapa chłodnicy BMW. Standardowo nowe BMW X5 jest wyposażone w reflektory diodowe. Opcjonalnie optymalizowana jest funkcja świateł drogowych. Z boku precyzyjna, unosząca się w górę w obszarze tylnych drzwi linia podkreśla wygląd nowego BMW X5. Widać muskularne barki karoserii, a linia kończy się przy mocno zachodzących na boki lampach tylnych.

Warianty modelowe xLine i M Sport charakteryzują niezależne cechy stylistyczne na zewnątrz i wewnątrz. Po raz pierwszy w BMW opcjonalnie dostępne są obręcze kół ze stopów lekkich w rozmiarze do 22 cali. Bezpośrednio przed wprowadzeniem nowego BMW X5 na rynek dostępne będą także odpowiednie dla tego modelu opcje BMW Individual. Podwyższona pozycja siedzenia, nowy zestaw wskaźników i monitor pokładowy oraz odświeżona koncepcja wskazań i obsługi mają optymalizować kontrolę nad sytuacją na drodze. Nowościami mającymi służyć poprawie samopoczucia na pokładzie są fotele wielofunkcyjne, uchwyt na napoje z funkcją podgrzewania i chłodzenia, szklany dach panoramiczny Sky Lounge, bogaty zestaw audio i system rozrywki na tylnych siedzeniach.

Złożenie oparcia tylnej kanapy dzielonego w proporcjach 40:20:40 pozwala zwiększyć pojemność bagażnika z 650 do 1860 litrów. Opcjonalnie dostępny jest trzeci rząd siedzeń z dwoma dodatkowymi miejscami. Załadunek umożliwi w nowym BMW X5





dwuczęściowa pokrywa bagażnika. W połączeniu z opcjonalnym dostępem komfortowym oba te elementy można otwierać bądź zamykać automatycznie i bezdotykowo. Opcjonalne dwuosiove zawieszenie pneumatyczne umożliwia opuszczenie krawędzi bagażnika. Osłonę przestrzeni bagażowej można schować elektrycznie w podłodze.

A może hybryda?

W zależności od rynku nowy BMW X5 dostępny jest z silnikiem V8 (nieдоступny w Europie) oraz trzema 6-cylindrowymi silnikami rzędownymi. Są one oferowane w połączeniu z 8-stopniową skrzynią Steptronic i spełniają normę emisji spalin Euro 6d-TEMP.

W nowym BMW X5 xDrive40i (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 8,8–8,5 l/100 km; emisja CO₂: 200 – 193 g/km) 6-cylindrowy rzędowny silnik benzynowy osiąga moc 340 KM i maksymalny moment obrotowy 450 Nm.

Cztery turbosprężarki w 6-cylindrowym rzędownym silniku wysokoprężnym nowego BMW X5 M50d (emisja CO₂: 190–179 g/km) wytwarzają moc 400 KM. Maksymalny moment obrotowy to 760 Nm.

Kolejny 6-cylindrowy rzędowny silnik wysokoprężny ma zastosowanie w BMW X5 xDrive30d (zużycie ON w cyklu mieszanym: 6,8–6 l/100 km; emisja CO₂: 179–158 g/km). Osiąga on moc 265 KM i maksymalny moment obrotowy 620 Nm.

W roku 2019 oferta napędów w nowym BMW X5 zostanie rozszerzona o system hybrydowy plug-in. Nowe BMW X5 xDrive45e iPerformance z najnowszą technologią BMW eDrive ma zapewniać zarówno wyższą dynamikę jazdy, jak i wydajność. Sprint od 0 do 100 km/h nie powinien zajmować więcej niż niespełna 6 s. – o ponad sekundę mniej niż u poprzednika. Prędkość maksymalna na napędzie elektrycznym zwiększona do 140 km/h. Deklarowany zasięg wynosi ok. 80 km. Lepsze parametry są wynikiem nowej technologii napędu. Łączy on 6-cylindrowy silnik rzędowny o pojemności 3,0 l i mocy 286 KM z technologią BMW eDrive. Napęd elektryczny o mocy 82 kW / 112 KM, akumulator litowo-jonowy o zwiększonej pojemności i zaawansowana elektronika zasilania do inteligentnego zarządzania energią dają napędowi hybrydowemu plug-in odpowiednie osiągi i wydajność. Obydwa silniki generują łącznie moc 394 KM i maksymalny moment obrotowy 600 Nm. Moc kierowana jest do

8-stopniowej skrzyni Steptronic oraz inteligentnego napędu na cztery koła BMW xDrive. Prędkość maksymalna BMW X5 xDrive45e iPerformance wynosi 235 km/h.

Akumulator wysokonapięciowy umieszczony w podwoziu ma zapewniać niższy środek ciężkości niż w SAV-ach z konwencjonalnym napędem. Pojemność bagażnika BMW X5 xDrive45e iPerformance przy wykorzystaniu wszystkich siedzeń wynosi 500 l, a przy złożonych oparciach tylnej kanapy – 1716 l. To to tylko trochę mniej niż w odmianach „klasycznych”. Zbiornik paliwa mieści 69 l.

Automatyka pomaga kierowcy

Za maksymalną trakcję, zwinność i stabilność jazdy w nowym BMW X5 odpowiada inteligentny napęd na cztery koła. Dostosowany do potrzeb rozdział momentu napędowego na przednie i tylne koła jest sterowany jeszcze wydajniej w najnowszej generacji układu BMW xDrive, który oferuje w dynamicznych sytuacjach większe przeniesienie mocy na tylne koła. W połączeniu z linią stylistyczną M Sport lub pakietem Off-road sportową charakterystykę pojazdu wspomaga regulowana blokada mechanizmu różnicowego w przekładni głównej. Ogranicza ona kompensację obrotów między kołem zewnętrznym i wewnętrznym, optymalizując w ten sposób przenoszenie siły przy różnych współczynnikach tarcia jezdni.

Producent deklaruje, że dzięki systemom regulacji zawieszenia udało się bardziej zoptymalizować wydajność w terenie, komfort i sportowy charakter. BMW X5 jest standardowo wyposażony w układ dynamicznej kontroli amortyzatorów. Jest też adaptacyjny układ jezdny M Professional z aktywną stabilizacją przechyłów bocznych i zastosowanym po raz pierwszy w modelu BMW X zintegrowanym aktywnym układem kierowniczym. Lepszy komfort jazdy ma gwarantować dwuosiove zawieszenie pneumatyczne z m.in. zmienną wysokością zawieszenia o maksymalnie 80 mm za pomocą przycisku lub BMW Display Key. Ponadto po raz pierwszy dla modelu BMW X oferowany jest pakiet Off-road z dodatkowym przyciskiem do wyboru czterech trybów jazdy. Pozwala on na aktywację pożądaných ustawień wysokości pojazdu, układu xDrive, charakterystyki pedałów, sterownika skrzyni biegów oraz ingerencji układu dynamicznej kontroli stabilności DSC w celu dostosowania

auta do jazdy po piasku, skałach, szutrze lub śniegu.

Wybór dostępnych dla nowego BMW X5 systemów wspomagających kierowcę obejmuje m.in. aktywny regulator prędkości z funkcją Stop & Go, asystenta kierowania i pasa ruchu, ostrzeżenie przy zmianie i zjeździe z pasa ruchu, asystenta zmiany pasa i asystenta pasa ruchu z ochroną przed kolizją boczną oraz asystentem omijania. Do tego ostrzeżenie przed ruchem poprzecznym, przed pierwszeństwem przezjazdu i przed jazdą pod prąd. Asystent parkowania, oprócz kierowania, odpowiada teraz również za przyspieszanie i hamowanie. Inna nowość – asystent zatrzymania awaryjnego, który zatrzymuje pojazd, gdy kierowca zasłabnie. Postępy na drodze do automatyzacji jazdy uzyskano dzięki asystentowi cofania. Kieruje on samochodem podczas manewrów, przy których przejechany ostatnio do przodu odcinek drogi ma być pokonany w odwrotnym kierunku. W taki sposób kierowca może komfortowo cofnąć BMW X5 na dystans do 50 m.



KOMPETENCJE SYSTEMOWE DLA NAJWAŻNIEJSZYCH OBSZARÓW SILNIKA

Nowoczesne silniki mają zużywać mniej paliwa, być bardziej wydajne i działać płynnie, co znacznie zwiększa obciążenie wszystkich elementów. Schaeffler, wraz ze swoją marką INA, jest jedyną firmą na rynku, która ma w swojej ofercie zarówno wysokiej jakości rozwiązania systemowe dla rynku OEM, jak i zestawy naprawcze kluczowych systemów silnika dla rynku części zamiennych.

Portfolio INA obejmuje elementy sterowania zaworów, napęd mechanizmów rozrządu, napęd osprzętu silnika oraz system chłodzenia silnika. Zgodnie z maksymą firmy, że „dzięki Schaeffler naprawa skomplikowanych technologii staje się łatwa”, specjalnie opracowane zestawy naprawcze sprawiają, że naprawa staje się szybka i łatwa do wykonania.

180 koni mechanicznych przy pojemności silnika 1,4 litra, 250 Nm momentu obrotowego i łączne zużycie paliwa poniżej 6 litrów na 100 kilometrów: jeszcze kilka lat temu taką specyfikację silnika określano jako „fantazję”. A jednak dzisiejsze silniki zapewniają nawet lepsze parametry. Stale rosnące wymagania dotyczące oszczędności paliwa i redukcji emisji spalin z jednej strony oraz oczekiwania klientów względem większego komfortu w zakresie przyspieszenia, dynamiki jazdy oraz osiągnięć z drugiej strony zrewolucjonizowały w ostatnich latach konstrukcję silnika.

Portfolio Schaeffler pod marką INA spełnia dokładnie te wymagania i jest znane z niezrównanej różnorodności produktów. Zestawy naprawcze INA powstają w oparciu o wiedzę i doświadczenie zdobyte dzięki wieloletniemu opracowywaniu i dostarczaniu części na rynek OEM. Zaletą kompleksowych rozwiązań naprawczych jest to, że wszystkie elementy niezbędne do przeprowadzenia profesjonalnej naprawy dostępne są w jednym pudełku, co oznacza, że mechanicy nie muszą już poświęcać dużo czasu na kompletowanie właściwych części.

Gotowi na przyszłość dzięki systemom hybrydowym

Schaeffler jest wiodącym partnerem ds. rozwoju dla producentów samochodów w zakresie wszystkich kluczowych przyszłych technologii oraz inicjatyw. Schaeffler jest obecnie uznanym dostawcą na rynek OEM 48-woltowych systemów hybrydowych dla napędu osprzętu. Tak zwana konstrukcja PO, która obejmuje napęd elektryczny zintegrowany z systemem napędu pasowego, wspiera silnik elektryczny pojazdu dodatkowymi 15 kW mocy w niektórych sytuacjach na drodze, jak np. uruchamianie silnika, przyspieszanie na niskich prędkościach obrotowych lub podczas normalnej pracy silnika. Konstrukcja nadaje się idealnie do łączenia z innymi rozwiązaniami hybrydowymi, a także może – w połączeniu ze zmiennymi fazami rozrządu – jeszcze bardziej zredukować emisję CO₂. Liczba pojazdów wykorzystujących tę technologię stale rośnie. Ponieważ rozwiązania hybrydowe są ważnym elementem układu napędowego, ich konserwacja i naprawa stanie się w przyszłości istotna także dla rynku części zamiennych.

Lider na rynku mechanizmów sterowania zaworami

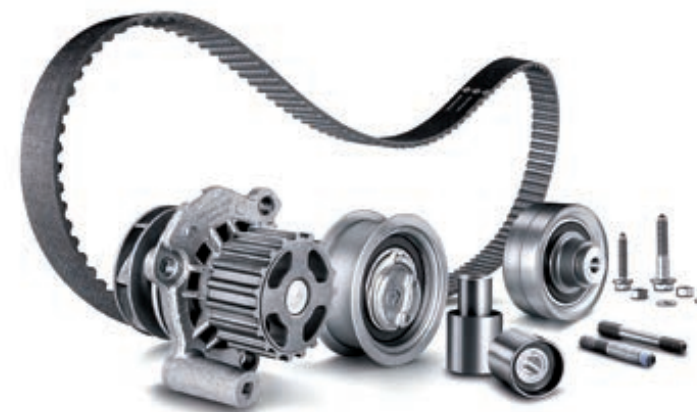
Bez względu na to, która z technologii stanie się w przyszłości normą, klasyczne układy napędowe, jak te stosowane

w silnikach benzynowych, będą nadal odgrywać ważną rolę i na chwilę obecną są istotne dla przemysłu motoryzacyjnego. Aby móc spełniać coraz bardziej rygorystyczne normy, dzisiejszy nowoczesny silnik spalinowy wymaga precyzyjnego systemu sterowania zaworami w celu zmniejszenia zużycia paliwa i ograniczenia emisji spalin. Elementy mechanizmu sterowania zaworami stale poddawane są dużym obciążeniom i muszą wytrzymać zarówno zmiany ciśnienia, jak i temperatury.

Z ponad 800 elementami i zestawami naprawczymi dla mechanizmów sterowania zaworami marka INA jest liderem na europejskim rynku części zamiennych. Portfolio obejmuje wałki rozrządu, popychacze szklankowe, koła zmiennych faz rozrządu oraz zawory sterujące. Do produktów o największym potencjale rozwoju zaliczają się przede wszystkim elektryczne i hydrauliczne nastawniki faz rozrządu, które umożliwiają dynamiczne sterowanie wałkiem rozrządu. Jest to warunek konieczny do ograniczenia zużycia paliwa, jak i zmniejszenia emisji spalin. Schaeffler jest jedną z niewielu firm, które oferują elektryczne i hydrauliczne nastawniki faz rozrządu zarówno dla systemów z napędem pasowym, jak i łańcuchowym.

Napędy rozrządu najwyższej jakości

Napęd rozrządu jest decydującym czynnikiem dla idealnej współpracy pomiędzy wałkiem rozrządu a wałem kor-



bowym. Zapewnia on pełną synchronizację wszystkich elementów silnika. Przeniesienie mocy z wału korbowego na wałek rozrządu jest możliwe tylko przy użyciu łańcucha rozrządu lub paska rozrządu. W przypadku napędów łańcuchowych Schaeffler może pochwalić się ponad 100-letnim doświadczeniem.

Schaeffler jest także wiodącym producentem rolek prowadzących i mechanicznych napinaczy paska dla standardowych pasków rozrządu oraz pasków w kąpielii olejowej. Asortyment INA dla niezależnego rynku części zamiennych obejmuje kompleksowe zestawy naprawcze, które gwarantują oszczędność czasu i umożliwiają przeprowadzenie profesjonalnej naprawy. Schaeffler oferuje ponad 750 różnych zestawów INA Timing Belt KIT z pompą wody lub bez pompy wody.

Spokój ducha dzięki kompleksowym zestawom naprawczym napędu osprzętu

To samo można powiedzieć o rynku napraw, jeśli chodzi o napęd pomocniczy (FEAD = Front End Auxiliary Drive). Trend ku coraz mniejszym silnikom, przy jednoczesnych rosnących wymaganiach dotyczących komfortu, powoduje zwiększenie obciążenia oraz poziomu drgań, na jakie narażone są elementy układu napędu osprzętu. W momencie naprawy mechanicy mogą polegać na szerokiej ofercie produktów INA. Obecnie firma posiada w swojej ofercie właściwe rozwiązanie naprawcze dla niemal każdego typu pojazdu. Szczególnym zainteresowaniem cieszą się

zestawy INA FEAD KIT. W każdym zestawie znajdują się napinacze, rolki prowadzące, paski wielorolkowe, a także graficzna instrukcja prezentująca przebieg paska w danym pojeździe. W zależności od pojazdu i obciążenia zestaw naprawczy może także zawierać koło pasowe alternatora (OAP), pompę wody lub tłumik drgań skrętnych oraz inne elementy dodatkowe. W celu zagwarantowania skutecznej naprawy Schaeffler zaleca wymianę wszystkich komponentów systemu napędu osprzętu.

Wydajne i wytrzymałe komponenty do układów chłodzenia

Wydajne i niezawodne komponenty do układów chłodzenia są integralną częścią historii Schaeffler oraz marki INA. Jako wynalazca modułu regulacji temperatury Schaeffler jest pionierem w dziedzinie chłodzenia na żądanie i w znacznym stopniu przyczynił się do redukcji zużycia paliwa oraz emisji CO₂. Dzięki modułowi regulacji temperatury możliwe jest zarządzanie kilkoma obwodami chłodzenia jednocześnie. Silniki wyposażone w moduł regulacji temperatury odnotowują spadek zużycia paliwa o nawet 4 procent i redukcję emisji spalin na podobnym poziomie. Ponadto Schaeffler ma w swojej ofercie dla rynku części zamiennych szeroki wybór konwencjonalnych, sterowanych oraz elektrycznych pomp wody.

Nieustanne dbanie o potrzeby warsztatów

Podczas prac nad obecnymi rozwiązaniami oraz przyszłymi modułami hybrydowymi eksperci Schaeffler zawsze myślą o mechanikach, którzy w przyszłości będą zajmować się

konserwacją i naprawą tych systemów. Zestawy naprawcze zawsze uwzględniają potrzeby użytkownika końcowego. Jest to możliwe dzięki ścisłej współpracy już na etapie projektu z warsztatami oraz ekspertami w dziedzinie silników samochodowych. Dzięki szkoleniom technicznym, filmom montażowym oraz w niedalekiej przyszłości aplikacjom VR, które są dostępne na internetowym portalu REPERT, mechanicy mogą mieć pewność, że mają do swojej dyspozycji wszystkie niezbędne informacje.

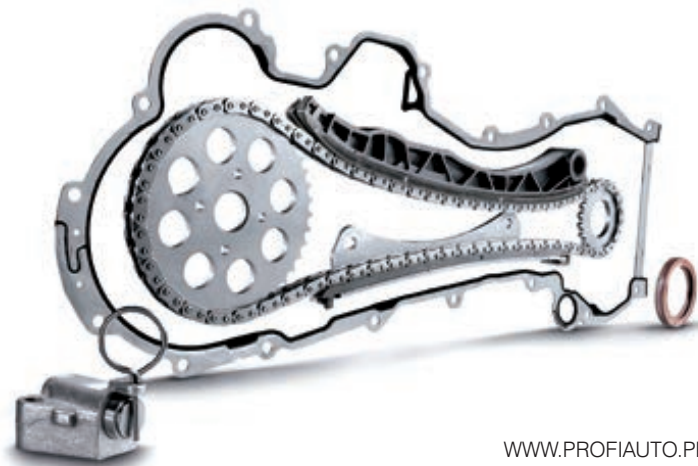
Wraz ze swoją marką INA Schaeffler jest pionierem w rozwoju technologii mechanizmu sterowania zaworami. Portfolio obejmuje elementy mechanizmu sterowania zaworami, wałki rozrządu, hydrauliczne nastawniki faz rozrządu oraz zawory sterujące.

Pod marką INA firma Schaeffler oferuje kompleksowe zestawy naprawcze do napędów łańcuchowych w jakości OEM. W skład zestawów wchodzi łańcuchy rozrządu, koła zębate, hydrauliczne i mechaniczne napinacze łańcucha, ślizgi prowadzące i napinające, a także odpowiednie uszczelki i wszystkie elementy montażowe niezbędne do przeprowadzenia profesjonalnej naprawy.

Dzięki marce INA dział Schaeffler Automotive Aftermarket posiada kompleksową ofertę ponad 750 różnych zestawów naprawczych z paskiem i pompą wody dla napędów rozrządu. Każdy zestaw wyposażony jest zawsze we wszystkie niezbędne elementy, łącznie ze śrubami, nakrętkami i uszczelkami. Tym samym mechanicy nie muszą już poświęcać dużo czasu na kompletowanie właściwych części.

W przypadku napędu osprzętu obecnie Schaeffler posiada w swojej ofercie właściwe rozwiązanie naprawcze dla niemal każdego typu pojazdu. W każdym zestawie INA FEAD KIT znajdują się napinacze, rolki prowadzące, paski wielorolkowe, a także graficzna instrukcja prezentująca przebieg paska w danym pojeździe. W zależności od pojazdu i obciążenia zestaw naprawczy może także zawierać koło pasowe alternatora (OAP), pompę wody lub tłumik drgań skrętnych oraz inne elementy dodatkowe.

Jako wynalazca modułu regulacji temperatury Schaeffler jest pionierem w dziedzinie chłodzenia na żądanie i w znacznym stopniu przyczynił się do redukcji zużycia paliwa oraz emisji CO₂. Ponadto Schaeffler ma w swojej ofercie dla rynku części zamiennych szeroki wybór konwencjonalnych, sterowanych oraz elektrycznych pomp wody.



BEZ DOBREGO SERWISU NIE DA RADY

Masz samochód? Prędzej czy później trafisz do serwisu. Niezależnie od tego, jak bardzo będziesz o niego dbał, przestrzegał terminów serwisowania, a w skrajnych przypadkach chodził ze szmatką i polerował karoserię.

Poszukiwania czas zacząć

Wybierając serwis, zwykle kierujesz się lokalizacją, ceną czy poleceniem znajomego. Ten ruch wydaje się być w pełni zasadnym do momentu, kiedy wykonana naprawa mija się z Twoim oczekiwaniem. Nietrafiona diagnoza czy błąd w sztuce mogą Cię narazić na dodatkowe koszty i nieprzyjemności. Pamiętaj, że zlecając pracę nieznanemu serwisowi, nie masz pewności co do jakości wykonanej pracy. Nie zawsze też warsztat z polecenia, w którym Twój znajomy wymieniał klocki i tarcze, poradzi sobie z bardziej skomplikowaną naprawą.

Sieci serwisowe

Na szczęście istnieje łatwiejszy sposób znalezienia dobrego serwisu – wybierz warsztat należący do sieci serwisowej. Dlaczego? Weź przykład z firm posiadających liczne floty swoich samochodów. Dla tego rodzaju klientów liczą się: krótki czas oczekiwania na wykonanie usługi, wysoka jakość naprawy, biuro obsługi klienta, w którym można w komfortowych warunkach poczekać na realizację, w międzyczasie odczytując maile ze skrzynki pocztowej i wykonując kilka telefonów, popijając flat white'a.

Dla nas liczy się standard

Bardzo istotnym elementem są standardy obsługi. W serwisie sieciowym są one ujednolicone, a ich jakość jest na bieżąco kontrolowana przez osoby zajmujące się rozwojem sieci. Standardy obejmują wszystkie czynności od momentu pojawienia się pojazdu w serwisie, czyli: przyjęcie samochodu, spisanie protokołu przyjęcia poprzedzonego dokładnymi oględzinami wnętrza i karoserii, wykonanie fachowej naprawy oraz wydanie samochodu wraz z odpowiednią dokumentacją i wpisem do książki serwisowej. Wdrożone procedury to gwarancja wykonania pracy zgodnie z harmonogramem.

Wsparcie dla serwisów

Kolejne ważne ogniwo to jakość wykonywania pracy. Serwisy sieciowe mają dostęp do najnowszej wiedzy specjalistycznej poprzez wsparcie ze strony organizatora sieci. Każdy ProfiAuto Serwis ma możliwość regularnego przeszkolenia swoich mechaników w zakresie mechaniki czy elektromechaniki, w oparciu o najnowsze informacje techniczne oraz wysokiej klasy narzędzia i urządzenia warsztatowe. Pamiętaj, że tylko

wykwalifikowany mechanik pracujący w dobrze wyposażonym serwisie prawidłowo zdiagnozuje usterkę, naprawi ją, a następnie usunie błąd w komputerze pokładowym. Pisząc o wsparciu, nie możemy zapomnieć o możliwości skorzystania z pomocy specjalistów z Działu Technicznego Wsparcia i Wyposażenia Serwisów ProfiAuto. To osoby, które na co dzień współpracują z mechanikami i udzielają im pomocy we wszystkich kwestiach technicznych, schematach, biuletynach z akcjami serwisowymi, dopasowaniem specjalistycznych narzędzi. Podobnych działań można jeszcze wymienić wiele.

Sieć serwisów patrzy w przyszłość

To, co wyróżnia serwisy działające w sieci, to również dostęp do innowacyjnej technologii. Poza nowoczesnymi urządzeniami będącymi na wyposażeniu serwisu, serwisy obsługują zlecenia z aplikacji mobilnej ProfiAuto. To całkowicie nowe rozwiązanie mające na celu maksymalne ułatwienie pierwszego kontaktu klienta z serwisem. Za jego pośrednictwem bez problemu umówisz się na wizytę, a serwis w oparciu o informacje dotyczące Twojego pojazdu będzie mógł wcześniej zamówić części, przez co czas oczekiwania na

wykonanie usługi ekstremalnie się skróci. Za pośrednictwem tego narzędzia możesz też na bieżąco kontrolować status realizacji zlecenia.

Proces gwarancji

Na koniec rzecz niezwykle ważna. Gwarancja, bo o niej mowa, jest uznawana przez całą sieć 1800 serwisów. W razie, gdybyś miał zastrzeżenia co do usługi, a nie miał możliwości podjechania do serwisu, w którym naprawiałeś samochód, możesz skorzystać z pomocy najbliższego serwisu sieciowego.

Gwarantem usługi pozostaje marka, przez co sama forma zgłoszenia oraz jej późniejsze procedowanie jest prostsze niż uzyskanie swojego prawa od serwisu będącego wolnym elektronem na rynku napraw.

Podejmij rozsądną decyzję!

Jeżeli planujesz wizytę w serwisie, weź pod uwagę powyższe wytyczne – pozwolą Ci one na rozsądny wybór i zaoszczędzenie sobie niemiłych niespodzianek i sporej dawki niepotrzebnych

nerwów. Serwisy sieciowe to przyszłość, w której centrum znajdujesz się Ty jako klient. Miej to na uwadze także, jeżeli przydarzy Ci się jakaś awaria. Pomyśl trzeźwo, a będziesz miło wspominał wizyty u mechanika.

TOMASZ PEŁCZYŃSKI
ekspert MOTO Flota



NASI EKSPERCI



◀◀◀ **Mariusz Maksym**
ekspert ProfiAuto

Czy warto dopłacać? Skrzynia dwusprzęgłowa

Jeden z internautów napisał, że zastanawia się nad kupnem Passata. Szuka takiego ze skrzynią DSG, bo ponoć jest dużo lepsza od manualnej.

Zadaniem skrzyni dwusprzęgłowej (w przypadku Volkswagena to DSG) jest ogólnie ujmując połączenie walorów manuala i automatu. System składa się z pracujących niezależnie dwóch sprzęgieł, z których jedno odpowiedzialne jest za biegi nieparzyste, drugie za parzyste. Całe zestawienie działa niezwykle płynnie, pozwalając na uzyskanie odpowiedniego momentu obrotowego bez zmniejszenia przepływu mocy podczas zmiany biegów, charakterystycznego dla manualnej przekładni. Skrzynia pozwala na bardzo komfortowe użytkowanie (zwłaszcza w mieście). Czas reakcji jest bardzo szybki i oczywiście nie trzeba przełączać biegów. Niestety, to, że kierowca w miejskim gąszczu poczuć się może jak

bohater filmu „Szybcy i wściekli”, nie oznacza, że miasto stanowi idealne warunki dla skrzyni dwusprzęgłowych. Automat nader często lubi zmieniać biegi, a to z kolei nie służy jego trwałości. Ceny napraw bywają za porowe i razem z kołem dwumasowym oscylują wokół sumy nawet 10 tys. zł.

Jeśli skrzynia DSG, to którą wybrać? Grupa VAG produkuje trzy grupy skrzyń: ze sprzęgłem suchym, zanurzonym w oleju i do samochodów sportowych. Te ostatnie są odpowiednio wzmocnione i potrafią wytrzymać najwięcej. Nie każdy jednak kupuje Porsche, a m.in. do tych pojazdów jest wkładana. Przekładnie zanurzone w oleju wybierane są do jednostek z większym momentem obrotowym. Wytrzymują relatywnie duży przebieg, nawet 200 tys. Najbardziej popularne są jednak przekładnie ze sprzęgłami suchymi. Przy należywym traktowaniu

powinny wytrzymać przebiegi rzędu 120–150 tys.

Co wpływa na trwałość skrzyń dwusprzęgłowych?

– styl jazdy – skrzynie są co prawda jak każdy automat komfortowe w użytkowaniu w mieście, ale to podróż w trasie, gdzie liczba przełożeń jest mniejsza, wpływa na zwiększoną trwałość. Dlatego lepiej rozważyć kupno samochodu z większym przebiegiem, ale jeżdżącemu w trasie, niż z mniejszym pochodzącym z miasta.

– serwis – wymiana oleju co 60 tys. Niestety, w ASO usługa do tanich nie należy i kierowcy bagatelizują ten zabieg.

Jeśli myślicie o kupnie samochodu ze skrzynią dwusprzęgłową, a samochód ma przejechać ok. 200 tys. i przekładnia nie była jeszcze naprawiana, to musicie być przygotowani na nie małe wydatki.

Oklejanie samochodu

W Polsce przeprowadza się je głównie ze względów wizualnych. Na Zachodzie bardzo modne jest używanie bezbarwnych folii w celu ochrony przed uszkodzeniami. Jest to alternatywa dla powłok kwarcowych i ceramicznych. Zabieg jest jednak dość drogi. Oklejenie całego samochodu może kosztować nawet 10 tys. zł. Oklejenie zderzaka, maski, reflektorów, lusterek i wnęki klamek kosztuje od 2500 do 5000 złotych.

Oklejanie jest najskuteczniejszą metodą walki z odpryskami i zarysowaniami lakieru powstałymi w trakcie eksploatacji. Warstwa jest niewidoczna i bardzo wytrzymała. Producenci dają na okleinę 10-letnią gwarancję.

Po co nakładać warstwy zabezpieczające?

Od pewnego czasu lakiery samochodów nie są wystarczająco twarde i odporne na zarysowania, odpryski czy warunki środowiskowe. W efekcie lakier nowego samochodu po kilkunastu miesiącach traci swój blask.

ODPOWIADAJĄ

Łukasz Cholewa
ekspert ProfiAuto ▶▶▶



Filtr cząstek stałych – przekleństwo kierowców?

Od września 2018 r., aby samochód zasilany benzyną mógł zostać homologowany na terenie UE, musi posiadać filtr GPF. Tym samym w niedalekiej przyszłości wszystkie samochody na drogach posiadać będą filtry wylapujące cząstki stałe. Producenci uspokajają, twierdząc, że temperatura spalania benzyny jest dużo wyższa, dlatego nie będzie kłopotu z wypalaniem – jak ma to miejsce w przypadku DPF. Z drugiej strony

mniejsza wielkość cząstek wypalanej benzyny wymaga dużo gęstszego sita, co najmniej w teorii nie wróży nic dobrego. Każde sito musi się kiedyś zatkać – takie jest odwieczne prawo natury. Bez względu na styl i prędkość podróżowania każdy filtr wcześniej czy później na pewno się zatka. Właściciele diesli radzą sobie, wycinając dpf. Na przeglądach technicznych nikt nie zwracał na to

uwagi, głównie ze względu na brak obiektywnych narzędzi do sprawdzenia usuniętego filtra. Teraz ma to się zmienić. Kontrole mają być drobiazgowo, a diagności wyposażeni zostaną w odpowiednie narzędzia.

Czy zacznie się ponowne montowanie filtrów?

Niewątpliwie część kierowców będzie miała spory kłopot. Nowy, oryginalny kosztuje sporo pieniędzy. Dostępne są tańsze zamienniki, ale te w większości są niewiadomego pochodzenia i z pewnością montaż

tego odbije się na jakości oczyszczania oraz osiągnięciach. Nie wszyscy kierowcy wiedzą, że filtry cząstek stałych z powodzeniem można regenerować. Taką usługę oferują ProfiAuto Serwisy. Regeneracja przywraca

sprawność filtra na poziomie 98 proc. Filtr można zregenerować już od 500 zł plus koszty demontażu i montażu uzależnione od konkretnego modelu samochodu i typu filtra.

Niezawodny napęd hybrydowy

Taki slogan widnieje na tylnych szybach Toyoty. Marka od lat bazuje na sprawdzonych rozwiązaniach. Niewysilony silnik spalinowy plus niewymagający napraw silnik elektryczny i baterie niklowo-wodorowe. Brzmi

skomplikowanie, ale to dość prosta konstrukcja. W stolicach UE odnotowuje się Priusy jeżdżące na taksówce, które na fabrycznych akumulatorach robią przebiegi rzędu milionów kilometrów! Przy tym jednostka

elektryczna, jak i spalinowa, nie wymaga większych inwestycji, poza rutynową obsługą serwisową. Niesamowite, prawda? Bo dziś większość kierowców uważa, że czasy Mercedesa W124 bezpowrotnie minęły.

Czy źródło trwałości hybryd tkwi w akumulatorach?

Toyota do większości hybryd montuje akumulatory niklowo-metalowo-wodorkowe, a tylko w najnowszych Priusach+ i Plug-In litowo-jonowe. Pierwsze są cięższe i kumulują mniej energii, ale za to są niezwykle trwałe i bezpieczne. Litowo-jonowe potrafią gromadzić więcej ładunku i są lżejsze, ale przypadki spłonienia samochodów zbudowały opinię o nich jako o mniej bezpiecznych. Inżynierowie uważają również, że są mniej

trwałe, dlatego z upływem czasu ich skuteczność będzie szybciej malała.

Jeśli zatem myślicie o używanej hybrydzie na lata, zwróćcie uwagę, jakimi bateriami zasilany jest układ. Niklowo-metalowo-wodorkowe gwarantują większą trwałość. Producenci litowo-jonowych dają co prawda podobne gwarancje, ale nie są one jednak poparte ponad 20-letnim użytkowaniem, jak w przypadku tych pierwszych.



Więcej na: fb.com/DoradcaProfiAuto

Zaloguj się
i zyskaj nagrody!



GWARANTOWANE
**NAGRODY
RZECZOWE**

45 ZAPROSZEŃ NA
**EKSPEDYCJĘ
FILTRON**

ZA WZROST ZAKUPÓW
**20% PREMII
SPECJALNEJ**

AKTYWNOŚCI SPECJALNE Z NAGRODAMI!

4 000 nagród rzeczowych

50 000 dodatkowych punktów

START 01.03.2019

benefit.filtron.pl

LONDYN

Jakkolwiek
skończy
się sprawa
Brexitu
Londyn
to miasto,
które
koniecznie
trzeba
zobaczyć.
Dziesiątki
zabytków,
muzeów
i bogate
życie nocne.

Od kilku lat w Londynie Polacy mogą się czuć jak u siebie w domu – odkąd zaczęła się masowa migracja do Wielkiej Brytanii, trudno nie spotkać naszych rodaków na ulicach tego miasta. Londyn jest trzecim co do wielkości miastem Europy, po Moskwie i Stambule. Liczba mieszkańców (w granicach tzw. Wielkiego Londynu) wynosi ok. 8,4 mln, cała zaś aglomeracja londyńska, łącznie z wszystkimi przyległymi miejscowościami, w 2015 roku liczyła prawie 14 mln. Co koniecznie trzeba zobaczyć w Londynie w czasie krótkiego, kilkudniowego wyjazdu?
Oto nasze Top 10.



London Eye

Zacznijmy nietypowo – od London Eye. To najlepsze miejsce, żeby zobaczyć niemal całe miasto z wysokości 135 metrów. Panorama rozciąga się na niemal 50 km! Diabelskie koło zbudowano nad Tamizą pomiędzy mostami Westminster i Waterloo dla uczczenia końca XX wieku. Jest to obecnie największe na świecie koło widokowe. Jednocześnie może pomieścić w 32 kapsułach aż 800 turystów.

Tower Bridge

A teraz już bardziej tradycyjnie – zwodzony most nad Tamizą to jeden z symboli miasta, obecny na większości pocztówek. Zbudowano go w 1894 r. W bliźniaczych wieżach mostu mieści się muzeum. Można obejrzeć filmy i zdjęcia na temat budowy mostu. Można też obejrzeć silniki parowe, które kiedyś podnosiły elementy zwodzone, tak żeby pod spodem mogły przepływać statki. Obecnie wymieniono je na nowoczesne silniki elektryczne.



Tower of London

Najpierw pałac, potem więzienie, skarbiec, arsenał, kiedyś nawet zoo. Monumentalna budowa koło Tower Bridge powstała w 1078 roku, za czasów Wilhelma Zdobywcy. Warto wejść do środka, żeby zobaczyć kolekcję dawnych militariów. W skarbcu można podziwiać brytyjskie klejnoty koronacyjne, m.in. królewski pierścień i jabłko, berło z krzyżem i największym na świecie brylantem Cullinaniem I oraz koronę brytyjską zdobioną drugim co do wielkości na świecie brylantem – Cullinaniem II.



Big Ben i pałac westminsterski

Kolejne kultowe miejsce. Oba obiekty stanowią jedną całość – to części neogotyckiego pałacu westminsterskiego, gdzie zbierają się obie izby parlamentu Zjednoczonego Królestwa. Wieża przechodzi gruntowny remont, który rozpoczął się w sierpniu 2017 r. i ma trwać cztery lata. Najważniejszym dodatkiem do wieży będzie instalacja windy. Powierzchnie zegarów mają być odmalowane i ponownie złożone. Początkowo szacowano, że renowacja będzie kosztowała od 29 do 45 milionów funtów; jednak kwota ta już wzrosła do 61 mln funtów. Obok pałacu westminsterskiego jest opactwo westminsterskie, w którym od czasów Wilhelma Zdobywcy (1065 r.) dokonuje się koronacji.



Pałac Buckingham

Szansa, że zobaczymy akurat królową Elżbietę II są małe, ale warto obejrzeć sam budynek. To miejsce znane z oficjalnych uroczystości państwowych oraz oficjalnych spotkań głów państw. Największą atrakcją pałacu jest odbywająca się przed nim uroczysta zmiana warty. Podczas wakacji królowej część budowli, łącznie z przepięknym ogrodem, jest udostępniona zwiedzającym.

Piccadilly Circus

Ten fragment Londynu przypomina trochę nowojorski Times Square – kolorowe reklamy rozświetlają plac, który dzięki temu jest widoczny nawet z samolotu. To na pewno najbardziej znany londyński plac i skrzyżowanie. Na środku mieści się fontanna z figurką Anterosa, to popularne miejsce spotkań. Blisko stąd do Soho i China Town, gdzie można dobrze zjeść i zabawić się.





Trafalgar Square

To centralny punkt miasta, z którego można pójść w różne strony, by zobaczyć ikony stolicy Wielkiej Brytanii. Przez cały dzień słynne czerwone piętrowe autobusy krążą wokół placu, bo przebiega tu około 20 linii autobusowych. Na środku stoi kolumna admirała Nelsona, wokół której spotykają się tysiące turystów. Przy Trafalgar Square położone są dwa bardzo popularne muzea – National Gallery oraz National Portrait Gallery.

Stadion Wembley

Stadion sportowy znajdujący się w dzielnicy Wembley. Jest narodowym stadionem Anglii – powstał w miejsce Starego Wembley, który stał w tym samym miejscu od 1923 do 2003 roku. Polakom na zawsze będzie się kojarzył z meczem z Anglią, który odbył się 17 października 1973 roku. W meczu reprezentacja Anglii zremisowała z reprezentacją Polski (1:1), dzięki czemu awansowaliśmy do turnieju finałowego Mistrzostw Świata 1974. Nowy Wembley otwarto w 2007 roku, ma 90 tysięcy miejsc, co czyni go drugim największym stadionem w Europie (zaraz za Camp Nou w Barcelonie).



Hyde Park

Koncertowali tu The Rolling Stones, Pink Floyd, Red Hot Chili Peppers, Depeche Mode czy Luciano Pavarotti. Ale na początku XX wieku można było posłuchać w tzw. Speakers' Corner m.in. Karola Marksa i Włodzimierza Lenina. Hyde Park powstał w 1536 roku – założył go Henryk VIII. Dobre miejsce do odpoczynku po trudach zwiedzania miasta.

Oxford Street

Na koniec zakupy, w końcu nie możemy wrócić z Londynu z pustymi rękami. Oxford Street jest najbardziej znanym miejscem do robienia zakupów w Londynie. To tu mieszczą się renomowane butikie, przy ulicy jest ponad 300 sklepów. Dzięki temu z pewnością każdy znajdzie tu coś dla siebie. Problemem jest jednak tłum turystów.



Miłość do gotowania

Tym razem gotujemy z Magdaleną Nowaczewską, szefem kuchni Śląska Prohibicja w Katowicach. Jest zwyciężczynią piątej edycji programu „Master Chef” stacji TVN, autorką książki kulinarnej „Z miłości do gotowania”.

Magdzie gotowanie towarzyszyło w zasadzie od zawsze. Wychowała się w wielodzietnej rodzinie, w której przywiązywano dużą wagę do wspólnego przygotowywania potraw. W jej rodzinnej kuchni zawsze dużo się działo, pachniało jedzeniem, a blaty zastawione były po same brzegi. Do kuchni ciągnęło ją więc naturalnie – garnęła się do pomocy i każdą wolną chwilę spędzała z mamą na przygotowaniu smacznych potraw i frykasów dla całej rodziny. Kreatywności poszukuje w smakach kuchni z całego świata, która ją inspiruje. Uwielbia eksperymentować. W kuchni nie ma dla niej granic, a niebanalne połączenia smakowe są obowiązkowe! Nieustannie pogłębia swoją wiedzę i chce poznawać nowe techniki sztuki kulinarnej.

Najlepiej czuje się w kuchni inspirowanej potrawami wyniesionymi z domu, doprawionymi świeżymi ziołami. Od kilku miesięcy zakochana w kuchni śląskiej, która jest podstawą menu Śląskiej Prohibicji. Restauracja, która mieści się w starej katowickiej dzielnicy Nikiszowiec, już w pierwszym roku działalności otrzymała czapkę Żółtego Przewodnika Gault&Millau! Zamiast znanych z przewodnika Michelin gwiazdek recenzenci w wydawanym od 1972 roku przewodniku „Gault&Millau” przyznają restauracjom czapki kucharskie. Wydawcy przewodnika, nazywanego w branży „wnukiem” Michelin, poszukując restauracji, nie odwiedzają jedynie głównych europejskich metropolii, ale skupiają się również na lokalach w mniejszych miastach. Magda Nowaczewska pokaże nam, jak przygotować schabowego z kością i panczkraut.



schabowy z kością
i panczkraut

Schabowy:

- 1 kg schabu z kością (na 4 kotlety)
- 1 l mleka
- 3 cebule
- 2 jaja
- sól i pieprz
- smalec do smażenia 300 g

Panczkraut:

- 1 kg ziemniaków
- kapusta kiszona 0,5 kg
- 2 cebule
- masło
- kminek mielony 1 łyżeczka
- ziele angielskie, liść laurowy (po 3 sztuki)
- sól i czarny pieprz do smaku





SCHABOWY

Schab pokroić na cztery grube kotlety. Każdy z nich dokładnie rozbić. Do mleka włożyć pokrojoną w pióra cebulę. Dodać sól, pieprz, ziele angielskie i liść laurowy. Włożyć mięso. Moczyć wieprzowinę w mleku z cebulą 12 godzin. Następnie odsączyć. Smalec rozgrzać na patelni. Kotlety schabowe panierować w mące, roztrzepanym jajku i bułce tartej. Smażyć na złoto.

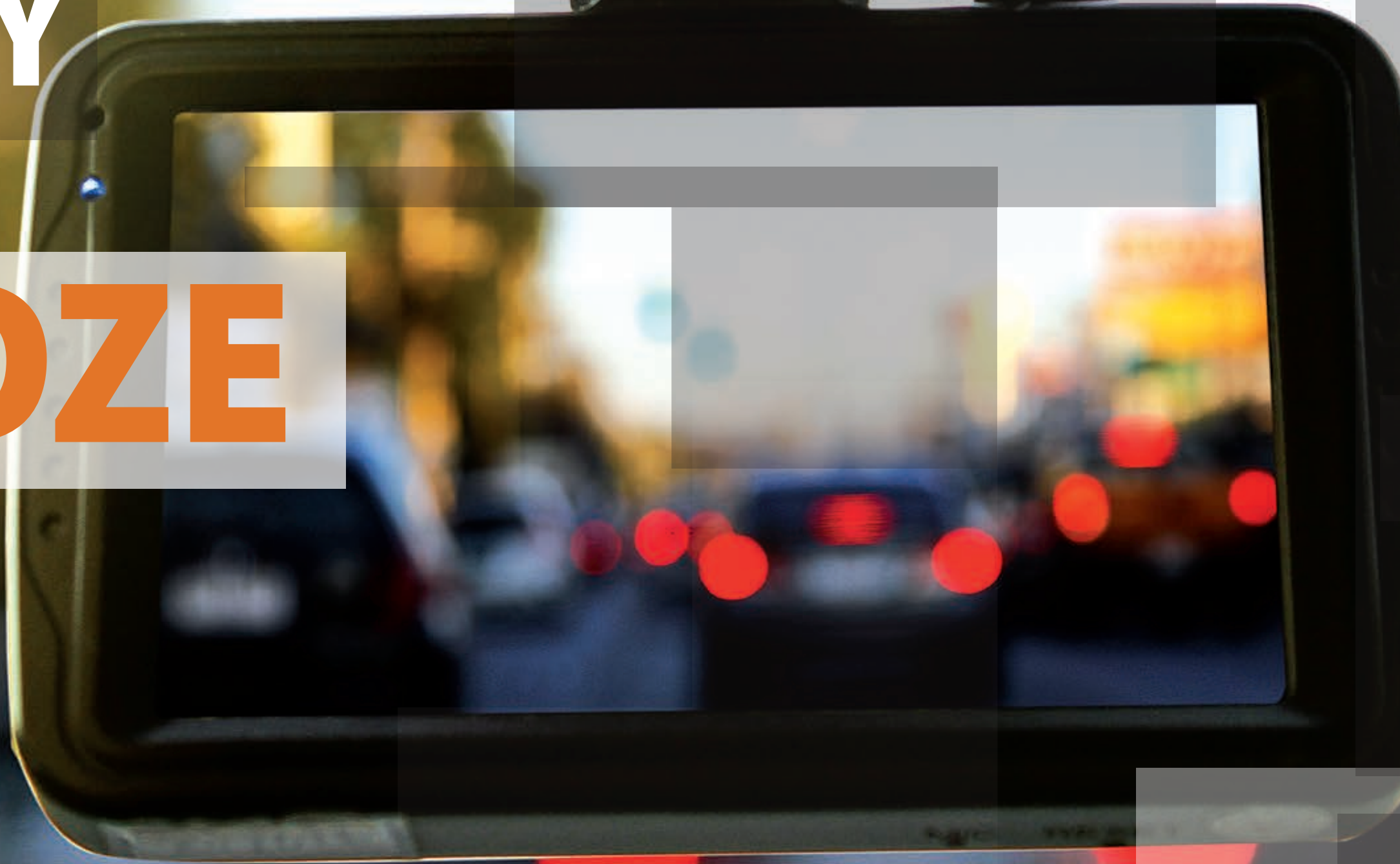


PANCZKRAUT

Ziemniaki gotujemy w osolonej wodzie. W drugim garnku do miękkości gotujemy kiszoną kapustę z dodatkiem liścia laurowego i ziele angielskiego. W garnku podsmażamy cebulę na maśle, dodajemy ugotowaną, odcedzoną, kiszoną kapustę (z kapusty wyjmujemy liście laurowe i ziele angielskie) i przyprawiamy kminkiem. Ziemniaki rozgniatamy i mieszamy z kapustą, doprawiamy do smaku. Można podawać z piklami – według uznania.



KREĆCIMY NA DRODZE



Rzeczywiście rozwój elektroniki i technologii idzie tak szybko do przodu, że wideorejstratory są już oferowane od kilkudziesięciu złotych. Porządnej klasy kamerkę można nabyć już od 200 zł.

Jaki jest dzienny limit pecha? Ciężko stwierdzić. Choć matematykę może ułatwić to, że ostatnio, jadąc do klienta, na odcinku 260 km aż sześć razy stałem w korku lub objeżdżałem go z powodu wypadku lub kolizji.

W jednej o mały włos bym uczestniczył. Widok Mondeo sunącego bokiem w moim kierunku – taki kadr długo pozostanie w mojej pamięci. Mojej... i nie tylko, bo mam nagranie z kamery. Tutaj akurat nie było dyskusji, kto ponosi winę za uszkodzenia powstałe na skutek piruetu na drodze i radosnych płasów auta w przydrożnym rowie i przyległej brzezince. A co, gdy świadków brak, a zdarzenie spowodował ktoś inny lub nawet coś?

Możemy mieć kilka scenariuszy:

- przez roztargnienie, niewiedzę, nieuwagę – niezabezpieczenie odpowiednio mienia, dobytku i zwierząt, kolizję ze zwierzętami dzikimi;
- przez brak wyobraźni, ryzyko, brawurę lub po prostu głupotę – niedostosowanie prędkości, manewr niezgodny z przepisami, brak wyobraźni;
- celowo i z premedytacją – kradzież, wymuszenie odszkodowania, zawiść, agresja, alkohol i środki odurzające.

Często bez zeznań świadków i dowodów mamy słowo przeciwko słowu. Robi się stresowo i nieprzyjemnie. Warto zaopatrzyć się w odpowiedni sprzęt i mieć zapis nagrania ze zdarzenia.

Co to takiego ta kamerka?

Wideorejestrator to urządzenie, które w dyskretny sposób nagrywa sentencje filmowe w pamięci elektronicznej. Umieszczony często za przednią szybą w miejscu niezasłaniającym pola widzenia kierowcy i skierowany przed pojazd (są i wideorejestratory z dodatkowymi kamerami obserwującymi drogę za pojazdem do tyłu). Rozwój elektroniki i technologii idzie tak szybko do przodu, że urządzenia takie są już oferowane od kilkudziesięciu złotych. Porządnej klasy kamerkę można nabyć już od 200 zł.

Na co zwracać uwagę przy zakupie, by jakość nagrania była zadowalająca:

- Rozdzielczość FullHD (1080p) – obecnie praktycznie wszystkie rejestratory dysponują takim parametrem. Wyższy zapis 4K pochłania zbyt wiele pamięci i jest nieuzasadniony.
- Jakość obiektywu i soczewki – istotą jest już może nie sam materiał, co kształt (asferyczny nie załamuje obrazu na bokach). Plastik już prawie dorównuje soczewkom szklanym. Warto dołożyć za powłokę antyrefleksyjną.
- Jasność obiektywu – im niższa wartość, tym więcej światła.
- Płynność nagrywania – liczba klatek na sekundę.
- Karta pamięci – aby przyjąć tak dużą porcję informacji, musi mieć odpowiednią prędkość nagrywania. Class 6 to minimum, a zaleca się Class-10. Starsze chipsety mogą nie rozpoznawać karty większej niż 32GB i tu warto to sprawdzić przed zakupem większej pamięci.
- Własne zasilanie – choćby minimalny akumulator wewnętrzny, by nie tracić ustawień i w przypadku nagrań poprzez czujnik ruchu.

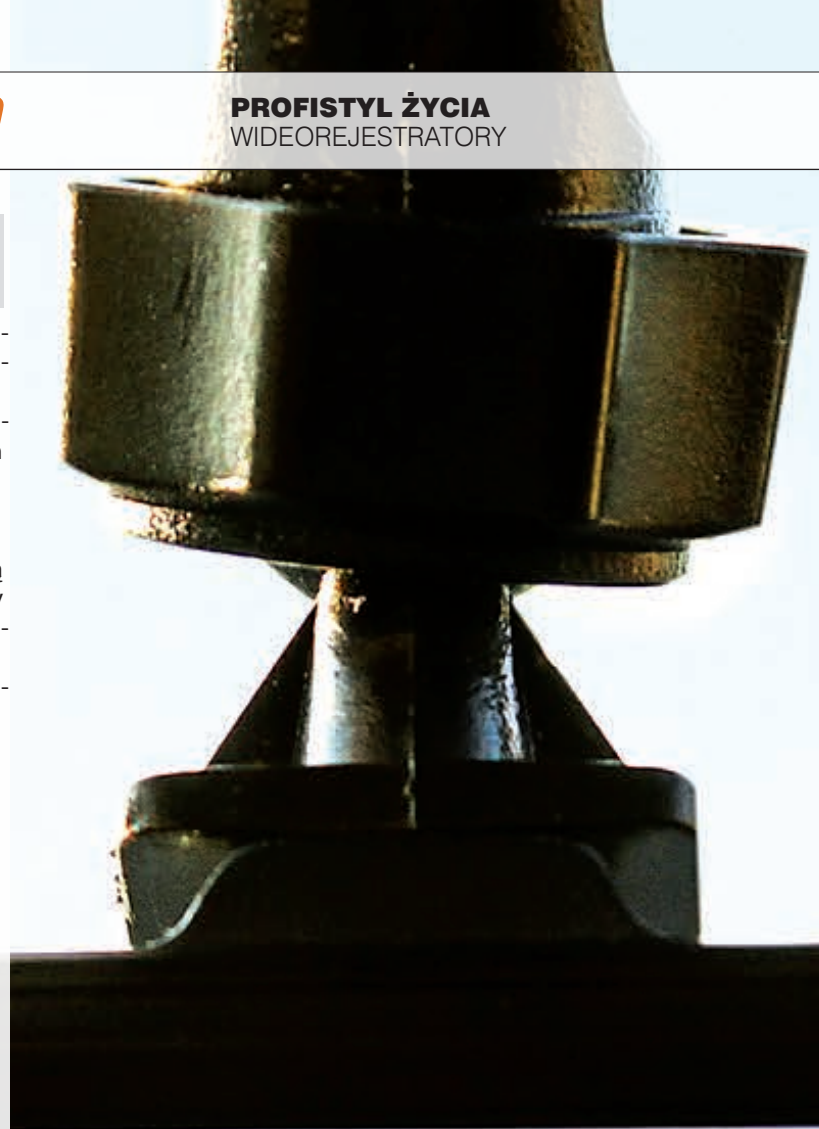
Podstawowe funkcje użyteczne w kamerze:

- Autostart po uruchomieniu pojazdu – rozpoczęcie nagrywania po pojawieniu się zasilania.
- Praca zapisu w postaci pętli – filmy (1 min, 3 min itd.) są zapisywane w kolejności. Gdy pamięć się zapełni, najnowszy film nadpisuje najstarszy. Przy 32 GB daje to ok. 5,5 godziny zapisu.
- Blokada nagrania – zapobiega nadpisaniu wybranego filmu oznaczonego przez kierowcę lub automatycznie po wykryciu dużego przeciążenia poprzez akcelerometr.

Funkcje dodatkowe oferowane przez niektórych producentów wideorejestratorów:

- Kamera samochodowa z funkcją asystenta cofania – praktyczne rozwiązanie z drugą kamerą umieszczoną z tyłu pojazdu wspomagającą manewr cofania.
- GPS i pomiar prędkości – urządzenie dodatkowo rejestruje położenie i prędkość pojazdu. Bardziej jako „wodotrysk” należy to traktować, bo chyba każdy ma już nawigację.
- Oświetlenie dodatkowe Led lub IR – takie rozwiązanie w przypadku nagrań z jazdy nie sprawdza się. Ma to jedynie sens przy rejestracji nagrania na postoju, jeśli kamera włączana jest dodatkowym czujnikiem ruchu. Może wtedy zarejestrować typową stłuczkę parkingową w nocy bądź próbę kradzieży.
- Wi-Fi – bardziej traktowane jeszcze jako gadżet z małą przydatnością. Łatwiej podłączyć kabel lub wyjąć kartę i skopiować na inne urządzenie, niż przesłać przez radio nagrania. A sterowanie kamerą przy pomocy smartfona to chyba jedynie jako zabawa dla pasażera.

Kształt i wygląd urządzenia jest już obecnie mocno zredukowany i pozwala je umieścić w miejscu, gdzie będzie nawet niewidoczne dla kierowcy, nie zajmując mu ani trochę pola widzenia. Bardzo dobrym rozwiązaniem jest (jak w moim przypadku) wybór urządzenia zintegrowanego z panoramicznym lusterkiem wstecznym. Ekran jest ukryty w lusterku i podczas jazdy wyłącza się automatycznie. Po włączeniu wstecznego biegu wyświetla się obraz z tylnej kamery umieszczonej przy tablicy rejestracyjnej.



Ktoś powie: A co z obecnie modnym RODO i innymi przepisami? Jak się to ma do prawa?

Wideorejestratory są z polskim prawem zgodne i legalne. W Polsce nie ma obecnie przepisów i regulacji zabraniających stosowania tego typu urządzeń w pojazdach jako ich wyposażenia standardowego i akcesoryjnego.

Inna kwestia to wykorzystanie materiałów z nagrań, a w szczególności ich publikacja w mediach.

Tu są obostrzenia. Publikując nagranie, musisz mieć świadomość, że może Ci grozić odpowiedzialność karna, jeśli wykorzystasz nagranie (szczególnie przedstawiając w złym świetle) bez zgody osoby filmowanej w sposób, gdy można ją zidentyfikować. Dotyczy to również tablic rejestracyjnych, charakterystycznych obiektów, budynków, przedsiębiorstw, kiedy możemy narazić je na naruszenie dóbr osobistych. Jeżeli kamera zarejestrowała wykroczenie drogowe lub wypadek, nagranie należy przekazać policji lub organom ścigania. Pamiętajmy, że na uczestniku lub świadku wypadku ciąży obowiązek ujawnienia wszystkich materiałów dowodowych, jakimi mogą dysponować.

Policja jest świadoma wzrastającej popularności wideorejestratorów i zachęca, aby przesyłać „obywatelskie” filmiki na specjalne skrzynki pocztowe w ramach akcji: „Stop piratom drogowym”.

Popularność kamer w pojazdach jest szczególnie powszechna za naszą wschodnią granicą. W znacznym stopniu ograniczono w ten sposób brawurową jazdę, przypadki korupcji i wyłudzeń odszkodowań. Duże firmy ubezpieczeniowe proponują zniżki użytkownikom kamerek. Czasem jest to nawet 20 proc. Nagranie z wideorejestratora pozwoli likwidatorowi szkody szybko i bez wyłudzeń dodatkowych kosztów jednoznacznie wskazać sprawcę i zakres szkody do likwidacji. Na razie to jednak jeszcze nie w Polsce. Szkoda. Myślę, że już niedługo.

Podróżując po Europie, należy przed wyjazdem sprawdzić, jak na obecność za szybą rejestratora mogą zareagować tamtejsze służby. Sytuacja tutaj jest skomplikowana. Najsurowsze kary są w Austrii, bo traktują to jak monitoring miejsc publicznych, gdzie trzeba mieć zgodę. Mandat to nawet powyżej 10 tys. euro. Tam lepiej zdemontować urządzenie, a już co najmniej wyłączyć permanentnie, tzn. odłączyć zasilanie, wyjąć kartę pamięci, zakleić lub trwale zasłonić obiektyw i powinno wystarczyć.

W innych krajach nie jest tak źle, ale trzeba pamiętać o zasadach:

- Kamera nie może zasłaniać pola widzenia.
- W momencie jazdy musi być wyłączony ekran.
- Nagrania mogą być zapisywane jedynie na użytek prywatny. Jakiegokolwiek udostępnianie publiczne na portalach, stronach, forach jest zabronione.

Wszystko oczywiście z przymrużeniem oka... Czasy się zmieniają i są dni np. w Niemczech wydał precedensowy wyrok, gdzie przy wykorzystaniu materiału w sądzie autor nie poniósł konsekwencji.

Polecam zatem zaopatrzyć się w taki drobiazg, który niespecjalnie obecnie uszczupli nasz budżet, a może stać się ważnym argumentem w sprawie spornej na drodze i udokumentować zdarzenie.

VORDON DVR-195 zestaw z kamerą cofania

Lusterko wsteczne z wbudowaną kamerą samochodową DVR-195 marki VORDON. Obsługa kart pamięci microSD do 32 GB. Rozdzielczość nagrywania filmu: 1080p/720p/VGA. Możliwość zmiany długości cyklicznego nagrywania: odpowiednio 1, 2 lub 3 minuty. Wygaszanie ekranu 30/20/10s. Automatyczne wyłączenie podczas bezczynności. Możliwość wprowadzenia numeru rejestracyjnego samochodu, który będzie wyświetlany na filmie. G-Sensor. Z racji że kamera nagrywa w cyklu pętlowym – w przypadku dużego przeciążenia (np. wypadek, stłuczka czy nierówności drogi) pętla z danego momentu zostanie zapisana i zablokowana przed ponownym nadpisaniem. Lusterko posiada złącze AV-IN, do którego można podłączyć kamerę cofania, która znajduje się w zestawie. Cena od 299 zł

XBLITZ Mirror

Przeznaczony do rejestrowania przebiegu trasy. Nagrywanie w rozdzielczości Full HD, czytnik kart microSD, nagrywanie w pętli, automatyczny start nagrywania, posiada G-Sensor – czujnik przeciążeń. Prosty montaż i demontaż. Cena 199 zł

XBLITZ Mirror Dual Core

Posiada możliwość równoczesnego nagrywania obrazu z przodu i z tyłu. Wyposażony w duży ekran LCD – podgląd na żywo oraz wygodne ustawienie kamer. Wbudowany mikrofon, połączenie tylnej kamery z lampą światła wstecznego – wykorzystanie rejestratora jako kamery cofania. Cena 359 zł

PIOTR
URBANEK

ekspert
Profiauto



WWW.PROFIAUTO.PL

Etapy montażu uszczelniacza wału korbowego z obudową

Ajusa wyjaśnia, jak w prawidłowy sposób zdemontować i zamontować uszczelniacz wału korbowego 71000600. Ten typ uszczelniacza posiada obudowę oraz kołnierz z PTFE (politetrafluoroetylen) i jest przeznaczony do silników VAG.

Jeśli uszczelniacz nie zostanie zamontowany w odpowiedni sposób, może wyrządzić długoterminowe szkody w silniku. Z tego powodu Ajusa przedstawia 5 kroków, które należy wykonać, aby zamontować w odpowiedni sposób uszczelniacz wału korbowego z pokrywą. Nasz opis opieramy na uszczelniaczu do

USZCZELNIACZ WAŁU KORBOWEGO Z OBUDOWĄ	
DIESEL	1.4 TDI 1.9 TDI
BENZYNIA	1.4 FSI 1.6 , 1.6 FSI , 1.8 20v 2.0 , 2.0 TSI , 2.0 FSI , 2.0 TFSI

SILNIKA NIE MOŻNA URUCHAMIAĆ PRZEZ 4 GODZINY PO ZAMONTOWANIU USZCZELNIACZA WAŁU



ETAPY MONTAŻU

- 1 Ten typ uszczelniaczy PTFE dostarczany jest z pierścieniem z tworzywa, który chroni kołnierz oraz pomaga w zamontowaniu uszczelniacza.
- 2 Po dopasowaniu uszczelniacza i wyrównaniu go, należy równomiernie wepchnąć korpus, aż dotknie powierzchni bloku silnika, a bolce centrujące wejdą do otworów w uszczelniaczu.
- 3 Dokręcić śruby mocujące uszczelniacz do bloku silnika z właściwym momentem.
- 4 Oczyszczyć powierzchnię bloku oraz miski olejowej z pozostałości oleju i materiału uszczelniającego z poprzedniego montażu, a następnie zastosować silikonową uszczelkę omijając otwory na śruby zawsze od strony wewnętrznej.
- 5 Zamontować miskę olejową i dokręcić śruby z właściwym momentem, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi przykręcania śrub.

silników VAG z numerem referencyjnym 71000600. W czasie montażu trzeba pamiętać, że uszczelka powinna mieć około 3 mm, aby zbędny materiał nie dostał się do miski olejowej i nie zatkał przewodów zasysających z pompy olejowej. Po nałożeniu uszczelki (Ajusil), połączyć miskę olejową z blokiem silnika zanim materiał uszczelniający zacznie twardnieć (ok. 15 minut). Osi wału korbowego ani jego uszczelniacza nie należy smarować olejem ani smarem.

Obie te powierzchnie powinny być całkowicie suche. Powierzchnia wału korbowego również powinna być sucha i w idealnym stanie, w przeciwnym wypadku powinna być odpowiednio przygotowana przez technika. Aby dobrze dopasować kołnierz z PTFE do wału korbowego, silnika nie można uruchamiać przez 4 godziny po zamontowaniu uszczelniacza wału, uszczelki lub materiału uszczelniającego, aby zapewnić dokładne działanie.



Pobierz aplikację Ajusa Mobile! Kompletny podręcznik produktów Ajusa: samouczki wideo na temat montażu, raporty techniczne, procedury dokręcania, zdjęcia produktów, zdjęcia 360°, nowe aplikacje i wiadomości z sektora motoryzacyjnego.



+34 967 216 212
ajusa@ajusa.es

ajusa.es



ĆWICZYMY PARAMI

Prezentujemy ćwiczenia do wykonania w domu, bez konieczności posiadania specjalistycznego sprzętu, a przede wszystkim dla wszystkich – poziom wytrenowania nie ma tu znaczenia. Aby było ciekawiej, wszystkie proponowane ćwiczenia wykonujemy w parach.



Tobiasz Witek:
dwukrotny mistrz Polski Ju-Jitsu. Maratończyk. Specjalista diety. Podczas dobierania programu treningowego wykorzystuje

doświadczenie zdobyte na matach treningowych, a także wiedzę nabytą dzięki ukończonym szkoleniom oraz kursom.



Ewelina Jarząbek:
dyplomowany trener personalny, wykonujący swoją pracę z pasją oraz przyjemnością. Do każdego treningu podchodzi indywidualnie,

dostosowując go do oczekiwań oraz możliwości podopiecznego.

Studio treningu personalnego GTS specjalizuje się w treningu personalnym. Indywidualne zajęcia z trenerem to najbardziej efektywna oraz najbezpieczniejsza forma ćwiczeń fizycznych. Jest to idealne rozwiązanie dla osób zniechęconych przepełnionymi siłowniami; poszukujących indywidualnego programu ćwiczeń oraz chcących uzyskać szybciej efekty niż przy korzystaniu z zajęć grupowych. Poprzez treningi personalne osiąga się najwyższą możliwą koncentrację na realizację własnych celów. Uzupełniając trening odpowiednimi zmianami w sposobie żywienia, systematycznie oraz w widoczny sposób poprawiamy stan własnego zdrowia.

1. Przysiad z piłką oraz utrzymanie pozycji

- rozstaw nogi na szerokość barków
- piłkę utrzymuj na wysokości lędźwi
- nie spiesz się podczas wykonywania ćwiczenia
- pamiętaj o prostych plecach
- dla utrudnienia utrzymaj dolną pozycję przez 30 sekund



2. Przysiad z rotacją tułowia

- złap partnera ze rękę
- szeroko rozstaw stopy
- wykonując przysiad, jednocześnie rotuj ciało, tak aby wyprostowaną ręką dotknąć podłoża



3. Prostowanie nóg leżąc tyłem

- leżąc tyłem, podciągnij kolana do brzucha, tak aby partner mógł oprzeć się na Twoich stopach
- prostując nogi, wykonaj wydech
- staraj się utrzymywać kolana równoległe względem siebie



4. Pompka oraz martwy ciąg

- przy wykonywaniu pompki utrzymuj wysoko biodra oraz pamiętaj o oddychaniu
- wykonując martwy ciąg, pamiętaj o prostych plecach oraz patrz przed siebie



5. Unoszenie bioder oraz odwrotna pompka

- jedna z osób wysoko unosi biodra w oparciu o ławkę
 - druga, wykonując odwrotną pompkę, pamięta o wąskim ustawieniu łokci oraz prostych plecach.
- Wersja łatwiejsza to ugięte nogi,
trudniejsza – wyprostowane



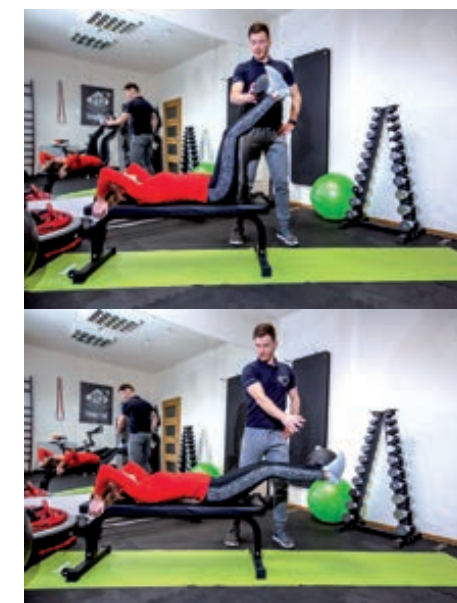
6. Wiostowanie

- szeroko rozstaw stopy
- wyprostuj plecy, patrz przed siebie
- przyciągając ramiona partnera, pamiętaj – wykonuj wydech



7. Unoszenie prostych nóg leżąc tyłem

- położyć się na plecach, ugnij lekko kolana
- dla utrudnienia możesz podnosić piłkę
- podnoś nogi wysoko, Twój partner będzie to utrudniał



8. Skłony tułowia z podawaniem piłki

- wykonując powtórzenia, podawaj piłkę partnerowi
- pamiętaj o prostych plecach





MAŁYMI KROCZKAMI DO PRZODU



Dlaczego mi się udało w biznesie? Wyznaję zasadę: małymi krokami, ale do przodu. Poza tym mam szczęście do ludzi – tworzymy zgrany, fantastyczny zespół. Te dwie rzeczy na pewno ułatwiły mi odniesienie sukcesu – mówi Michał Karwacki z firmy Mokar w Szamotułach,

która w zeszłym roku obchodziła jubileusz 20-lecia. Zaczęło się w 1998 roku od rozlewni oleju Mobil. Potem doszła sprzedaż filtrów oleju. Wszystko w garażu i z pomocą ojca. Pan Michał miał bowiem wówczas za ledwie 20 lat. – W tamtym czasie na pewno pomogła mi znajomość z generalnym

dystributorem oleju Mobil w Polsce, dzięki któremu zdecydowałem się wejść w tę branżę. Znalazłem się w dobrym miejscu w dobrym czasie.

Pracował sam przez dwa lata. Potem zdecydował się rozszerzyć działalność o hurtownię elektrotechniczną – zgodnie zresztą ze swoim wykształceniem. Wspólnie z żoną Magdaleną zdecydowali, że on skoncentruje się na branży motoryzacyjnej, a ona na elektrotechnicznej.

– W tamtym czasie dużo jeździłem z olejami po sklepach. Zauważyłem, że trochę nie przystają do czasów, że brakuje im sprawności, elastyczności. Pomyślałem, że skoro znam tę branżę z obu stron, to dlaczego nie otworzyć własnego sklepu?

W 2003 roku zainwestowali w budowę nowego obiektu, bo zrobiło się bardzo ciasno. Budowę udało się zakończyć w 2005 roku. Obiekt ma 300 metrów plus kolejne 400 metrów powierzchni magazynowej. – Sklep okazał się dobrym pomysłem, szybko zaczął się rozwijać. Na początku współpracowaliśmy z lokalnymi hurtowniami, sprzedawaliśmy akumulatory, filtry – wspomina pan Michał.

Od 2004 roku Mokar zaczął współpracę z Moto-Profilem, który szybko stał się głównym dostawcą części. Firma była

też jednym z pierwszych partnerów sieci ProfiAuto.

Dzisiaj w Mokarze pracuje 20 osób. Mimo bliskości Poznania firma właściwie nie ma konkurencji na rynku lokalnym. – Ale czuję, że w rozwoju powoli dochodzimy „do ściany”. Szansę widzę w sprzedaży internetowej i bezpośredniej, poprzez sieć sprzedawców. Dlatego w te dwa sektory inwestuję – mówi o planach. – Wspólnie z moim kierownikiem Bogdanem Gołąbem otworzyliśmy też serwis i oczywiście przystąpiliśmy do sieci ProfiAuto Serwis.

Ciekawe doświadczenie, bo mogę teraz spojrzeć na handel od drugiej strony, jako konsument.

Od początku w rozwoju firmy Michałowi Karwackiemu pomagała żona Magdalena. – Kiedy jednak przyszły na świat dzieci: najpierw Antek (10 lat), a potem Hania (8 lat), musiała skoncentrować się na rodzinie. Ale nadal razem podejmujemy najważniejsze decyzje i czekam, kiedy dzieci podrosną i będzie mogła wrócić do firmy.

Pan Michał jest osobą znaną w swojej społeczności lokalnej, nie tylko jako

biznesmen, ale także samorządowiec. Od trzech kadencji jest bowiem radnym: najpierw gminnym, potem powiatowym.

– Ale nadal firma jest priorytetem. Właśnie oglądam wizualizację dobudowy jeszcze jednego piętra do naszego obiektu. Dzięki temu przybędzie 300 metrów. Kiedy otwarcie? Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, zapraszam w przyszłym roku – mówi.



WOJ. DOLNOŚLĄSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bogatynia	Zawodny S.J.	Kościuski 30C	75 774 10 06	www.zawodny-profiauto.pl
Bolesławiec	Zawodny S.J.	Dolne Młyny 34b	75 734 69 72	www.zawodny-profiauto.pl
Dzierżonów	AUTO EXPERT	Świdnicka 38	74 830 19 52	www.expert-24.pl
Głogów	AUTO CZĘŚCI LIPIEC	Kościuski 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.pl
Milcz	AUTO MAR Płókarz	Piłsudskiego 27	513 100 053	www.auto-mar.pl
Oleśnica	AUTO MIX	Rzemieśnicza 7b/1	71 398 59 51	www.automixsc.pl
Strzelin	AUTO - CENTRUM	Dzierżonowska 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	Kliczkowska 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	517 191 291	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 - HURTOWNIA MOTORYZACYJNA	Stanisława Kiebasiewicza 9a	52 353 03 41	www.eurohurt.eu
Janikowo	EURO HURT - HURTOWNIA MOTORYZACYJNA	Klonowa 1c	52 302 01 00	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.	Stonieczna 1	52 334 17 51	www.autostrefa-profi.pl
Wąbrzeźno	ARMOT	Wolności 4	56 688 01 70	www.armotparts.pl
Włocławek	AUTO AREX	Stonieczna 13	54 234 69 79	www.autoarex.pl

WOJ. LUBELSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Biała Podlaska	MARKO	1000-lecia 22c	83 343 14 18	www.marko.bt.pl
Biała Podlaska	MAX-AUTO	Narutowicza 8a	83 343 19 98	www.max-auto.com.pl
Chelm	MARKO	Kolejowa 35	82 565 25 89	www.marko.bt.pl
Chelm	MOTO-GAMA	Hrubieszowska 102	82 564 86 14	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
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.	oś. 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. Wójciszewski	Moniuszki 33	68 374 09 44	www.moto-fart.pl

WOJ. ŁÓDZKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bełchatów	LEMAR BIS S.C.	Czaplińska 31	44 633 06 31	www.lemarbis.com.pl
Lęczyca	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
Łódź	WAZCAR	Milionowa 23	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	Kalwaryjska 17	33 879 20 26	www.autoczecevaldi.pl
GORCICE	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.	Kościuski 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
Rogoźnica	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.autoczecevaldi.pl
Tarnów	MYTNIK	Krakowska 234	14 627 16 00	www.mytnik.com.pl
Zakopane	Auto Moto Handel	Chramcowski 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
Łaskarzew	CARTEX Gładysz Grzegorz	Garwolińska 17	25 684 61 03	www.cartexsklep.pl
Łosice	AUTO KUCEWICZ	Piłsudskiego 18	83 357 32 30	www.autokucewicz.pl
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-mława.pl
Opacz-Kolonia	MOTO FACTORY	Ryżowa 96A	22 125 60 00	www.moto-factory.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	Leszno 6A	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.atarcar.com.pl
Źywiec	JARO-FILTR	Tadeusza Kościuszki 17	500 221 210	www.jarofiltr.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
Nysa	AUTO MOTO EXPERT	Podolska 20	570 005 141	www.autocenter-namyslow.pl

WOJ. PODKARPACKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Boguchwała	FULL CAR	Lutoryż 441	17 871 53 54	www.fullcar.com.pl
Jarosław	INTER-AUTO	Zamojska 10, Szósko	16 623 00 93	www.inter.auto.pl
Kędzierzyn-Koźle	TD AUTO S.C.	Konstantego Damrota 28	605 119 625	
Kolbuszowa	MOTORES	Rzeszowska 12	17 583 88 38	www.motores.pl
Lubaczów	MOTO FAN S.C.	abp. E. Baziaka 11	53 484 99 99	www.automotofan.com
Łańcut	Motores	Podzwierzyńiec 78	66 882 48 31	www.motores.pl

Milocin	FULL CAR	Milocin 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 Mp.	FULL CAR	pl. sw. 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	www.automichas.pl
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.autoczecefidura.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
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
Brusy	MOTO-GAWIN	Kalwaryjna 10a	609 543 682	www.motogawin.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
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	Narcyzyowa 50a	58 736 13 66	www.autolieder.pl
Pruszcz Gd.	BIG-MOT	Grunwaldzka 107	58 692 14 99	www.bigmot.pl
Puck	AUTO-LIEDER	Swarzewska 25A	58 774 30 23	www.autolieder.pl
Puck	Kowalski	Sychy 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
Ślupsk	AUTOMAX P&S	Przemysłowa 10	59 840 06 98	
Węjherowo	AUTO-LIEDER	Gdańska 144	58 672 56 03	www.autolieder.pl
Władysławowo	Kowalski	Stoczniowców 14	58 674 22 55	www.kowalski-hurt.pl
Żukowo	LDJ MAGROS	Gdyńska 43b	58 681 74 66	www.magros-auto.pl

WOJ. ŚLĄSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bielsko-Biała	DARMA	Karpacka 22	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
Częstochowa	ARKO	Bardowskiego 46/56	34 366 18 03	www.arko.net.pl
Dąbrowa G.	AUTO-PARTS	Majewskiego 220a	32 764 05 47	www.auto-parts.pl
Godów	MROAUTO	1 Maja 23	32 476 56 09	www.mroauto.pl
Gumna	DARMA	Nad Stawem 2	33 858 84 44	www.darma.com.pl
Istebna	DARMA	Istebna 1241	33 471 17 30	www.darma.com.pl
Jastrzębie-Zdr.	DARMA	Podhalańska 15a	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 32	

ZADBAJ O ZDROWIE SWOJEGO SAMOCHODU



PROFIAUTO

sieć najlepszych hurtowni, sklepów i serwisów motoryzacyjnych

info@profiauto.pl

www.profiauto.pl