MARTYNA WOJCIECHOWSKA O RANDKACH W FIACIE 126 p ▶ 20

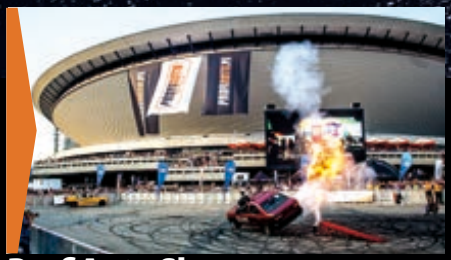
PROFIAUTO

MOTORYZACJA • TECHNOLOGIE • LIFESTYLE • SPORT

Nr 2 (39) 2018 r.

MODA NA SUV-y

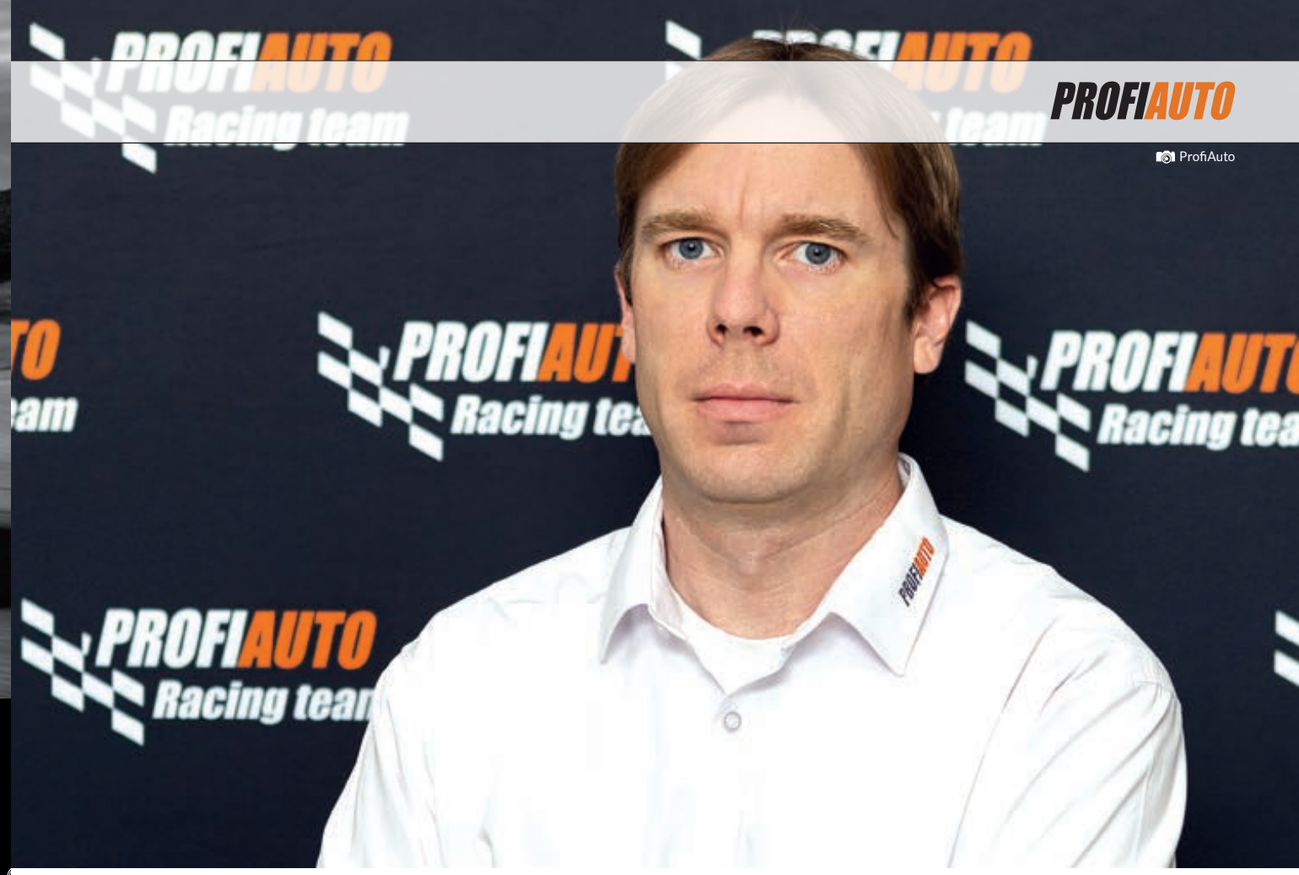
▶ 22



ProfiAuto Show 2018 ▶ 6

Testujemy BMW X2 ▶ 38

Weekend w Wenecji ▶ 58



ProfiAuto

ProfiAuto

Szanowni Państwo, kolejna spektakularna – jubileuszowa – edycja ProfiAuto Show przed nami. Przygotowaliśmy wyjątkowe atrakcje, jedyne w swoim rodzaju pokazy i prezentacje, które na długo zostaną w Waszej pamięci. W środku numeru publikujemy dokładny terminarz wszystkich imprez, zebranych pod hasłem przewodnim „Nowa Era Motoryzacji". Podczas dwóch dni targów zwrócimy uwagę, jak szybko zmieniają się branżowe trendy i jak największe koncerny przygotowują się na nadejście kolejnej ery w przemyśle samochodowym. Dla nas – ProfiAuto, oznacza to ciągłe wdrażanie nowych technologii i nieustanne szkolenie się, aby oferować Państwu najnowsze rozwiązania w branży motoryzacyjnej.

Ale wybiegając w przyszłość nie należy zapominać o historii. Stąd jeden z tekstów poświęcamy kultowej marce – Mini, której w przyszłym roku stuknie … sześćdziesiątka. Nie mam wątpliwości, że bez Mini motoryzacja nie byłaby dziś taka sama.

W tym numerze piszemy także o badaniach awaryjności samochodów, które przeprowadziliśmy wśród 1300 polskich mechaników. Udało nam się obalić sporo mitów, a powstały ranking będzie idealnym wsparciem dla osób, które stoją przed trudną decyzją zakupu samochodu. W tej sprawie pomocny będzie także nasz kolejny tekst, w którym robimy przegląd najlepiej sprzedających się SUV-ów na polskim rynku. Ten segment od lat cieszy się rosnąca popularnością, a kilka nowych modeli, które właśnie pojawiły się na rynku w dobrych cenach, na pewno jeszcze zwiększy wyniki sprzedaży.

Zapraszam także do lektury tekstów o Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski, w których startują nasze dwie załogi. Polecamy również, jakie elektroniczne gadżety warto kupić na wakacyjne wyjazdy, a jeden z najlepszych kucharzy w Polsce podpowiada nam, jak przygotować szparagi, na które właśnie jest sezon. No i dowiadujemy się, jak „zrobić masę" przed wyjściem na plażę. Czasu mało, więc do roboty!

Miłej lektury

MAGAZYN PROFIAUTO

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

PRODUKCJA: Imago Public Relations

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń.

Michał Tochowicz

REDAKTOR NACZELNY

A CZY TY WSPIERASZ POLSKICH PRODUCENTÓW?

Made in POLAND

ZAPRASZAMY NA STOISKO 19

PROFIAUTO SHOW 2018

NOWA ERA MOTORYZACJI

KATOWICE, 23-24 CZERWCA
MIĘDZYNARODOWE CENTRUM KONGRESOWE

LINKI I CIĘGNA MOTORYZACYJNE

Linex

linex.com.pl

KLOCKI I SZCZĘKI HAMULCOWE

TOMEX hamulce

tomexbrakes.pl

PRZEWODY HAMULCOWE

PWP

pwpnet.pl

ProfiAuto

PROFIAUTO NR 2/2018

PROFIAKTUALNOŚCI 6-13

06 PROFIAUTO SHOW 2018 Z ROZMACHEM
08 NASI W GSMP
12 RANKING AWARYJNOŚCI SAMOCHODÓW

PROFIFELIETONY 14-18

14 KOCHAĆ (TĘ PRACĘ) CZY NIE?
16 NIE KONSULTUJ SIĘ Z LEKARZEM
18 PLUSY UJEMNE

PROFIKWESTIONARIUSZ 20-21

20 NA PYTANIA ODPOWIADA MARTYNA WOJCIECHOWSKA

PROFIWIADOMOŚCI 22-36

22 ZA-SUV-AMY
27 TRZY SUV-Y SAMOCHODAMI ROKU
28 HISTORIA MINI
34 WIADOMOŚCI Z BRANŻY

PROFITEST 38-43

38 TEST BMW X2

PROFIWARSZTAT 45-57

45 PORADY ADAMA KLIMKA DLA WARSZTATÓW
46 NASI EKSPERCI ODPOWIADAJĄ
48 OŚWIETLENIE SAMOCHODOWE
50 SUKCES PROFIAUTO W POZNANIU
52 NAPRAWY SAMOCHODOWE
55 TEST OPON
56 POMÓC ZNALEŹĆ IDEAŁ

PROFISTYL ŻYCIA 58-75

58 WEEKEND W WENECJI
64 GRILLOWANE SZPARAGI
68 PODRÓŻOWANIE Z MUZYKĄ
72 DESKA ELEKTRYCZNA
74 BUDUJEMY MASĘ!

PROFIPARTNERZY 76-79

76 WSPÓLNY BIZNES, WSPÓLNE HOBBY
78 LISTA NASZYCH PARTNERÓW

PROFIAUTO SHOW 2018 Z ROZMACHEM

Motoryzacyjna gwiazda zatańczy, muzyczne gwiazdy zaśpiewają, a wystawcy przywiozą mnóstwo nowości. Pojazdy hybrydowe, elektryczne, najnowocześniejsze rozwiązania multimedialne i 3D – na ProfiAuto Show 2018 (Katowice, MCK, 23–24 czerwca) zobaczyć będzie można najświeższe trendy elektryzujące pasjonatów motoryzacji.

ProfiAuto

Jubileuszowym targom przyświeca hasło „Nowa Era Motoryzacji", więc na stoiskach wystawców – 140 najważniejszych światowych marek branży automotive – pojawią się przede wszystkim technologiczne nowinki.

Będzie można zobaczyć m.in. jeden z najważniejszych pojazdów zwiastujących nadejście „Nowej Ery Motoryzacji". Tesla X, jak przystało na rewolucyjny model, pokaże się od niezwykłej strony – wykona bowiem taneczne show na płycie Spodka.

Pojawią się inne pojazdy elektryczne i hybrydowe, a także wiele nowinek z nimi związanych, takich jak stacje ładowania, fotowoltaika itp. Na stoiskach znajdziemy najnowsze rozwiązania technologiczne, a wśród nich m.in. bolid zespołu Venturi Formula E, który zaprezentuje firma ZF Aftermarket. Odwiedzający targi przekonają się, z jaką szybkością zmieniają się branżowe trendy i jak najwięksi przygotowują się na nową erę motoryzacji.

Swoje premiery lub najnowsze modele już zapowiedziały marki takie, jak Volvo czy BMW. Zobaczyć będzie można m.in. samochód roku 2018, Volvo XC40. Po raz pierwszy na polskich targach pojawi się też BMW HP4 Race – wyjątkowy motocykl, którego osiągi są niemal tak wysokie, jak jego cena. To nie koniec motoryzacyjnej wyliczanki. Zobaczyć będzie można również auta sportowe, supersamochody, motocykle customowe i jedne z najlepszych projektów polskiej i europejskiej sceny tuningowej. Zaplanowano też pokazy detailingu i wrappingu z udziałem największych autorytetów w branży.

Skoro o autorytetach mowa – swój udział w targach potwierdzają też kolejne ważne dla motoryzacji nazwiska – m.in. Maciej Wisławski, Krzysztof Hołowczyc, Adam Małysz czy Adam Klimek oraz gwiazdy TVN Turbo.

W przewodnie hasło targów wpiszą się także multimedialne atrakcje rozrywkowe – a wśród nich m.in. multimedialny trenażer strzelecki, stanowiska mappingu 3D i fotografii 3D czy interaktywny skaner samochodowy na stoisku ProfiAuto.

Jak zwykle podczas ProfiAuto Show nie zabraknie także emocji, których dostarczą: pokazy motocyklowe i FMX oraz możliwość skorzystania z toru kartingowego. Zaplanowano również spektakularne akrobacje takie, jak: Wheelie – symulator jazdy na jednym kole oraz Kula śmierci – akrobatyka 360 crossem w zamkniętej metalowej kuli.

Organizatorzy i wystawcy pamiętają również o mechanikach, którzy stanowią bardzo ważną grupę odwiedzających targi. Dla nich zaplanowano m.in. specjalne konkursy w miasteczku mechaników z dedykowanymi nagrodami oraz możliwość przetestowania wyposażenia warsztatowego.

Po kilku latach na ProfiAuto Show wraca także muzyka, i to z rozmachem – główną gwiazdą muzyczną targów będzie legendarny hiphopowy Kaliber44.

PROGRAM IMPREZY

Sobota – 23.06.2018

10:00 – 18:00	Hala wystawiennicza w MCK oraz Spodek
10:00 – 21:00	Plac Honorowy przed Spodkiem (atrakcje na zewnątrz)
	Atrakcje – Plac Honorowy przed Spodkiem
11.00–11.30 13.00–13.30 15.00–15.30	Pokazy FMX i Trial
10.00–18.00	Rzut CAR–ny (wbijanie piłki do bramki samochodem) / Kino motoryzacyjne Brembo / Tor kartingowy / Pokazy i konkursy samochodów / RC Symulator jazdy na jednym kole / Symulator Rosomak / Pokazy Bikini Car Wash
17.00	Koncert ST. James Hotel
18.00	Koncert Tommy Say No
19.00	Koncert Kaliber 44

Niedziela – 24.06.2018

	Atrakcje przy Strefie Mechanika (plac przy wyjściu z hali wystawienniczej)
10.00–18.00	Pokazy driftu oraz TaxiDrift
10.00–18.00	Miasteczko Mechanika / Pokazy najnowszych urządzeń do wyposażenia warsztatu oraz liczne konkursy z nagrodami
	Spodek
10.00–18.00	Wystawa samochodów ekskluzywnych oraz strefa dealerów / Strzelnica laserowa / Skaner 3D / Pokazy barmańskie / Pokazy Pole Dance / Pokazy Twerku
10:00 – 16:00	Hala wystawiennicza w MCK oraz Spodek
10:00 – 16:00	Plac Honorowy przed Spodkiem (atrakcje na zewnątrz)
	Atrakcje – Plac Honorowy przed Spodkiem
11.00–11.40 13.00–13.40 15.00–15.40	Pokazy FMX i Trial
10.00–16.00	Rzut CAR–ny (wbijanie piłki do bramki samochodem) / Kino motoryzacyjne Brembo / Tor kartingowy / Pokazy i konkursy samochodów / RC Symulator jazdy na jednym kole / Symulator Rosomak / Pokazy Bikini Car Wash
	Atrakcje przy Strefie Mechanika (plac przy wyjściu z hali wystawienniczej)
10.00–16.00	Pokazy driftu oraz TaxiDrift
10.00–16.00	Miasteczko Mechanika / Pokazy najnowszych urządzeń do wyposażenia warsztatu oraz liczne konkursy z nagrodami
	Spodek
10.00–16.00	Wystawa samochodów ekskluzywnych oraz strefa dealerów / Strzelnica laserowa / Skaner 3D / Pokazy barmańskie / Pokazy Pole Dance / Pokazy Twerku
16.00	Zakończenie targów

ProfiAuto

ProfiAuto

PIERWSZE RUNDY I SPORTOWE EMOCJE – nasi w GSMP

Sezon motorsportu w Polsce ruszył pełną parą i nabiera coraz większego rozpędu. Najbliższa naszemu sercu była rywalizacja w inauguracyjnych rundach Górskich Samochodowych Mistrzostw Polski. Podczas 44. Bieszczadzkiego Wyścigu Górskiego rozpoczął się nowy sportowy sezon dla kierowców ProfiAuto Racing Team.

Spośród wszystkich polskich cykli to właśnie kibice wyścigów górskich musieli czekać najdłużej na pierwsze emocje nowego sezonu. Za to pomiędzy 11 i 13 kwietnia otrzymali piękne sportowe widowisko, któremu towarzyszyła równie piękna, słoneczna pogoda. W Załużu rozgrywano jednocześnie aż siedem wyścigowych cykli. Dzięki temu do rywalizacja na bieszczadzkiej trasie stanęła rekordowa liczba 107 zawodników. Najliczniejsza była grupa Polaków, ale w mocnej międzynarodowej stawce znaleźli się przedstawiciele siedmiu krajów.

W inauguracji GSMP 2018 nie mogło zabraknąć marki ProfiAuto. Naszych barw w tym sezonie bronią ponownie Michał Tochowicz i Łukasz Kopiec, który w tym roku postawił na starty Toyotą Starlet GT. Łukasz do dorobku ze startów w Załużu dołożył puchary za podwójne trzecie miejsce w sobotniej i niedzielnej części rywalizacji w E1+2000/2WD Mistrzostw Słowacji. W polskim czempionacie finiszował odpowiednio na piątym (sobota) i czwartym miejscu (niedziela) w Klasie E-1+2000/4x2.

Agnieszka Wołkowicz UMA Fotografia

Agnieszka Wołkowicz UMA Fotografia

Agnieszka Wołkowicz UMA Fotografia

Michał Tochowicz kolejny rok z rzędu wsiadł za kierownicę Peugeota 106 Maxi, ale Załuż był jego pierwszym startem z obsługą nowej stajni. Pierwszy wspólny weekend pokazał, że współpraca z EvoTech układa się bardzo dobrze. Apetyt na wynik był dużo większy, ale na czasach przejazdów zaważyła charakterystyka skrzyni biegów. Stratę niższej prędkości maksymalnej na prostej startowej trudno było odrobić w górnej części trasy. Najbardziej udany był pierwszy sobotni podjazd wyścigowy, na którym kierowca Peugeota 106 Maxi osiągnął trzeci czas. Walkę o czołową trójkę rozstrzygnęła różnica 0,006 sekundy.

Dla cykli FIA IHCC i FIA CEZ sobota w Załużu to podjazdy treningowe, ale walka o pierwsze punkty toczyła się w rozgrywkach narodowych Polski i Słowacji. W Górskich Samochodowych Mistrzostwach Polski pierwszą rundę zapisał na swoje konto Igor Drotar (Skoda Fabia), przed Waldemarem Kluzą (Skoda Fabia S2000) i Michałem Ratajczykiem (Mitsubishi Lancer). W Grupie A pierwsze sezonowe zwycięstwo odniósł Szymon Piękoś (Mitsubishi Lancer Evo VIII), a w Grupie N Słowak Peter Jurena w dziewiątej ewolucji Mitsubishi Lancera (najszybszy w obydwu podjazdach wyścigowych). W kategorii samochodów historycznych najszybszym kierowcą tej eliminacji okazał się Wojciech Koczeski (Subaru Legacy). Najszybszy w klasie narodowej A/PL był Michał Żywarski (kolejny kierowca Subaru). W Mistrzostwach Słowacji na podium klasyfikacji generalnej stanęli Igor Drotar, Dubai (Mitsubishi Lancer) oraz Kluza.

W niedzielę w Załużu do walki o najlepszy czas podjazdu włączyły się formuły. Vaclav Janik w Normie M20FC osiągnął łączny czas 4:32,231, aż o 3,649 sekundy lepszy od Veroslava Cvrcka (Skoda Fabia S2000), a o 4,922 sekundy od Szwajcara Ronniego Bratschi (Mitsubishi Lancer) – najlepszej dwójki wśród zawodników samochodów z dachem. Ta trójka zajęła czołowe pozycje w stawce FIA IHCC (Międzynarodowych Mistrzostw w Wyścigach Górskich) i FIA CEZ (Mistrzostwa Europy Strefy Centralnej). Veroslav Cvrcek nie dał sobie odebrać również zwycięstwa w Mistrzostwach Słowacji. Podium drugiej rundy Mistrzostw Polski uzupełnili DUBAI, Igor Drotar (odpowiedni drugi i trzeci zawodnik w czempionacie Słowacji) oraz Michał Ratajczyk. W pozostałych klasyfikacjach triumfowali: Szymon Piękoś (w Grupie A), Peter Jurena (w grupie Grupa N), Michał Żywarski (w Grupie A/PL), a w E-o/PL Mariusz Biały (BMW E30 320 IS). Wśród historyków komplet punktów z Załuża zebrał Wojciech Koczeski. W FIA HHCC (Międzynarodowe Mistrzostwa w Wyścigach Górskich Samochodów Historycznych) ważne zwycięstwo wywalczył Marian Czapka (Porsche 928).

Michał Tochowicz: „Wynik z pierwszego wyścigowego weekendu jest, co prawda, daleki od naszych ambicji, ale mimo wszystko ten start zapamiętamy pozytywnie. Wyjeżdżamy z Załuża z diametralnie innym nastawieniem niż rok wcześniej, gdy po awarii silnika wróciliśmy do domu już w sobotę. Teraz przejechaliśmy wszystkie podjazdy i maksymalnie wykorzystaliśmy czas na zawodach. To przede wszystkim charakterystyka skrzyni spowodowała, że nie mieliśmy możliwości nawiązać walki z czołówką. Niższa prędkość maksymalna okazała się za dużą przeszkodą we włączeniu się do rywalizacji, ale mocno pracowaliśmy nad ustawieniami.

Jestem pod wrażeniem wiedzy i zaangażowania ekipy EvoTech. Ten weekend umocnił mnie w przekonaniu, że skorzystanie z obsługi ustrońskiej firmy to właściwa decyzja. To wszystko zaprocentuje w dalszej części sezonu, na którą czekamy z dużym optymizmem. Już teraz, wspólnie z partnerami: **ProfiAuto**, **MOTO Flotą** i **Studiem Optycznym 44** zapraszamy na wyścig w Magurze Małastowskiej."

Łukasz Kopiec: „Debiut w Toyocie nie obył się bez kłopotów. Na podjazdach w warunkach „bojowych" pojawiły się problemy z hamulcami i sprzęgłem. W pewnym momencie wydawało się, że będziemy musieli się wycofać, ale Stanlej Racing szybko opanował sytuację. Gdy wszystko odpowiednio pracowało, zaliczyliśmy kilka dobrych czasów. Nasz nowy projekt trzeba nadal rozwijać, ale weekend w Załużu pokazał potencjał. Wiemy, nad czym przede wszystkim musimy popracować przed kolejną eliminacją. Bieszczadzka impreza w tym roku była szczególnie widowiskowa, a piękna pogoda spotęgowała pozytywne emocje. Mam nadzieję, że zdobyte puchary to dobra prognoza przed Magurą, gdzie wspólnie z **ProfiAuto** i **Moto Flotą** pojawimy się mocniejsi. Dziękujemy kibicom za wyjątkową atmosferę, jaką stworzyli w Załużu."

Mateusz Buchtyar

VARTA®
THE ORIGINAL.

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

OE ORYGINALNE CZĘŚCI ZAMIENNE

- 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.com

Ci producenci samochodów zaufali akumulatorom VARTA®:

BMW Chrysler Ferrari Fiat Ford General Motors
Honda Hyundai Jaguar Landrover Kia Maserati
Mercedes Benz Opel PSA Renault Nissan
Volkswagen Group Volvo

Pewny start to akumulator VARTA®

Johnson Controls

SAMOCHODY WZIĘTE POD LUPĘ

Auta jeżdżące po polskich drogach najczęściej mają problem z korozją i elektroniką. Mechanicy wystawili poszczególnym modelom oceny w szkolnej skali 1–6. Na piątkę z minusem zasłużyły Honda Civic VIII i Toyota Yaris II. Najgorzej wypadły Renault Scénic III i Renault Mégane III.

PROFI AKTUALNOŚCI
RANKING AWARYJNOŚCI SAMOCHODÓW
PROFIAUTO

Polscy kierowcy planując zakup auta korzystają najczęściej z dwóch źródeł informacji o awaryjności potencjalnych modeli. Są to zagraniczne rankingi (głównie niemieckie i anglosaskie) oraz opinie użytkowników i mechaników znalezione w Internecie. Nabywcy sięgają również często po zbiorcze analizy w prasie motoryzacyjnej, które najczęściej zawierają wnioski z powyższych źródeł.

Najważniejsze mankamenty zagranicznych zestawień dotyczą wiarygodności niektórych autorów. Kwestionowana bywa także przystawalność danych, zebranych z niemieckich czy amerykańskich dróg, do polskich realiów. Brakuje również statystycznego potwierdzenia obiegowych opinii.

Dlatego marka ProfiAuto przeprowadziła niezależne badanie wśród polskich mechaników.

– Nasze opracowanie nie służy polemice czy krytyce innych zestawień i rankingów. Ma być dodatkowym źródłem informacji dla kierowców planujących zakup auta. Zebraliśmy opinie 1,3 tys. mechaników naprawiających codziennie samochody jeżdżące po polskich drogach. Z dostępnych dla nas danych wynika, że to największa tego typu ankieta w historii naszego kraju – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju ProfiAuto. – W pierwszej kolejności poprosiliśmy o ocenę 50 najpopularniejszych modeli o wartości do ok. 10 tys., 20 tys. i 30 tys. zł – dodaje.

Ankietowani mechanicy odpowiadali między innymi na pytania dotyczące najczęściej serwisowanych przez nich modeli aut. Okazało się, że samochody jeżdżące po polskich drogach najczęściej borykają się z korozją oraz z problemami z układem elektronicznym. Ankietowanych poproszono także o ocenę (w szkolnej skali 1–6) awaryjności różnych elementów samochodów. Najlepsze średnie oceny uzyskały: Honda Civic VIII i Toyota Yaris II – przyznano im notę 4,9, najgorsze natomiast okazały się Renault Scénic III i Renault Mégane III z ogólną średnią ocen 3,5.

Wśród najmniej awaryjnych modeli samochodów znalazło się również Audi A4 B5 z średnią oceną 4,8. Natomiast notę 4,7 otrzymały modele: Audi A6 III (C6), Nissan Qashqai I i Volksvagen Golf VI. Na szczycie listy najbardziej awaryjnych modeli uplasowały się – oprócz francuskich Renault Scénic III i Mégane III – Ford Mondeo IV oraz Mondeo MK3.

– W wynikach ankiety możemy znaleźć wiele ciekawostek, które zaskoczą niejednego doświadczonego kierowcę. Zwróćmy uwagę na to, że w przedziale cenowym do ok. 10 tysięcy mamy do czynienia w większości z modelami, na temat których opinie zostały wypracowane na przestrzeni lat. Jeśli weźmiemy pod uwagę wyższy przedział cenowy – do ok. 30 tysięcy – sytuacja ulega zmianie. Nie każdy Ford jest już postrzegany jako najbardziej awaryjny, a Volkswagen nie oznacza bezawaryjności tylko dlatego, że to Volkswagen. Obalamy jeszcze więcej miejskich legend, a to dopiero początek wielkiego rankingu awaryjności samochodów według polskich mechaników – wyjaśnia Tochowicz.

Badanie zostało przeprowadzone w okresie lipiec–sierpień 2017 r. Wyniki uwzględniają opinie 1300 polskich mechaników.

Więcej na stronie:
www.profiauto.pl/raport

PROFI MOTO BIZNES (krótki kurs zarządzania firmą) **– ODCINEK 9.**

KOCHAĆ (TĘ PRACĘ) CZY NIE?

Piszę te słowa w maju. A maj – wiadomo – miesiącem miłości. Co ma – zapytacie Państwo – miłość do motoryzacji? Oj, ma!!!! Ileż to już było samochodowych miłości (cokolwiek by to miało znaczyć)?! Ileż przekroczonych prędkości, doprowadzajacych pasażerów do utraty tchu?! Ileż kolizji, ileż hamulców nie zaciągnietych w odpowiednim momencie, ileż miłosnych mandatów do zapłacenia, ileż…

O, Bogowie Motoryzacji, co ja plotę, co ja plotę?! Do pracy!

Wszystkiemu winien ten maj. Czas, w którym wielu ludziom w głowie miłość. Ale mnie nie o tę miłość chodzi, o której piosenkarze, poeci i oszuści matrymonialni… Na myśli miałem miłość do pracy.

Jeżeli ktoś pracuje więcej niż inni, to mówi się o nim, że jest pracowity. Przeciwieństwem pracowitości jest lenistwo. Lenistwo jest cechą zachowania czy osobowości człowieka, której psychologowie wciąż nie zrozumieli do końca. Lenistwo ma bowiem wiele postaci. Poetycko rzekłszy – ma wiele imion.

Jest bowiem lenistwo chwilowe – nie chce mi się dzisiaj pracować, bo… I w tym miejscu jakiś powód – prawdziwy lub wymyślony. Po chwili jednak niechęć do pracy mija. Mówimy sobie „bierz się do roboty! ” i się bierzemy. Czasem wstydzimy się tej chwili słabości, a czasem ją racjonalizujemy, mówiąc (myśląc), że przecież mieliśmy do tej „niepracy” uzasadniony powód, że potrzebna nam była chwila wytchnienia, lub, jak się we współczesnej polszczyźnie potocznej mówi, „mały reset”.

Jest lenistwo długotrwałe lub często nawracające. Można wymienić sto przyczyn tej przypadłości. A to natłok innych zainteresowań, a to rozsmakowanie się w nieróbstwie, a to przepracowanie i potrzeba większego „resetu”, a to jeszcze i to, i tamto, i owo, i owamto.

Jest wreszcie lenistwo stałe, permanentne, totalne, wszechogarniające i ciało, i umysł. Najczęściej jest ono produktem wychowania. Nadopiekuńczy rodzice („nie męcz się, kochanie, tatuś to zrobi”). Totalitarny system polityczno-społeczny (gdzie jedyną rację ma aktualnie rządząca elita lub/i jej Prezes i Sędzia, a lud prosty ma nie wykonywać ruchów podejrzanych, a najlepiej żadnych). Najrzadziej lenistwo totalne jest jednak złośliwym żartem Matki Natury, która uwielbia grzebać w naszych genach i czasem coś tam spaskudzi.

Znalezienie przyczyn lenistwa, poznanie jego mechanizmów i opracowanie terapii warte jest kilku Nobli!

Co robić?

Wydawać by się mogło, że najlepszym lekarstwem na lenistwo jest pracowitość. Pracowitość, której można nauczyć, można ją wytrenować lub wręcz wytresować. Może i tak jest, ale z lekarstwem bywa tak, że można je dozować w dawkach zbyt małych, a można i przedawkować. Najrzadziej – o ironio! – potrafimy utrzymać ten tzw. „złoty środek”.

Pracowitość zbyt mała poddaje się korektom – nauczaniu, szkoleniu, treningowi. Gorzej jest z pracowitością nadmierną. Wbrew poglądom wielu osób, zwłaszcza tych dotkniętych właśnie nadmierną pracowitością, jest ona błędem w zachowaniu, wadą myślenia, dewiacją osobowości. Jest NAŁOGIEM. Pewien znakomity czeski psycholog nazwał nałóg nadmierną siłą nawyku.

Sprawdźcie, proszę, czy przypadkiem Was to nie dotyczy.

Jesteś czy nie jesteś pracoholikiem?

Na każde z pytań masz do wyboru trzy odpowiedzi: „nigdy”, „czasem”, „zawsze”. Zakreśl swoją odpowiedź w odpowiedniej rubryce.

Podlicz wyniki. Jeżeli większość Twoich odpowiedzi brzmiała „zawsze”, to wydaje się, że jesteś osobą uzależnioną od pracy. Twoje sprawy osobiste, rodzinne schodzą na plan dalszy. Cierpią na tym Twoi najbliżsi, z czasem zaczniesz cierpieć i Ty, o ile już nie dopada Cię frustracja oraz syndrom wypalenia psychicznego. Dojdą (lub już doszły) do tego objawy fizyczne. Różnego rodzaju bóle i dolegliwości świadczące o zaburzeniach układu nerwowego, poszczególnych funkcji fizycznych. W połączeniu z obciążeniem psychicznym pojawić się mogą także dolegliwości niespecyficzne, symulujące, naśladujące rzeczywiste zaburzenia. Opamiętaj się, jeżeli chcesz przeczytać mój kolejny felieton. Pracoholizm nie jest zaletą, to nałóg szkodzący i Tobie, i Twojemu otoczeniu.

		zawsze	często	nigdy
1	Wolę swoje zadania wykonać dziś, niż zostawiać je na jutro – dlatego nie zawsze wychodzę z pracy o czasie.			
2	Z dwóch dni weekendu jeden poświęcam choćby po trosze na pracę.			
3	Niechętnie proszę innych o pomoc. Daję sobie radę sam.			
4	Złości mnie bardzo, gdy ktoś przerywa mi pracę.			
5	Wstydzę się każdego błędu popełnionego w pracy.			
6	Denerwują mnie ludzie, którzy pracują mniej ode mnie.			
7	Chcę się umieć zrelaksować.			
8	Rodzina powinna zrozumieć, że sprawy pracy są na pierwszym miejscu. Wszak z pracy żyjemy.			
9	Mając pracę do wykonania, ustalam sobie termin jej realizacji.			
10	Nie mam stałych pór na przerwy w pracy (np. na drugie śniadanie).			
11	Inni oceniają mnie jako osobę zapracowaną.			

Jeśli większość Twoich odpowiedzi to „często”, wówczas dzwoni Ci właśnie nad głową sygnał ostrzegawczy. Dlaczego tak dużo pracujesz? Jesteś na dorobku? Oby nie zawału! Chcesz dorównać w zamożności innym? Po co? Czy to naprawdę jest Twoim życiowym celem? Będziesz wtedy lepszy, mądrzejszy, bardziej podziwiany, bardziej kochany? Może praca nie powinna być celem Twojego życia, a jedynie środkiem do realizacji innych celów życiowych? Chory na pracoholizm jeszcze nie jesteś, ale zdrowy już na pewno nie!

Wreszcie przewaga odpowiedzi „nigdy”. Jeśli masz ich wszystkie jedenaście, to chyba nie byłeś za bardzo szczery w odpowiedziach. Przekombinowałeś. Chcesz za wszelką cenę postawić się w najlepszym świetle. Przed kim? Przed sobą samym? W psychiatrii „symulacją” jest sytuacja, kiedy pacjent udaje objawy zaburzeń, a „dysymulacją”, kiedy pacjent zaburzony udaje zdrowego. Która wersja diagnozy bardziej Ci odpowiada?

Jeżeli natomiast masz wyraźną (ale nie kompletną) większość odpowiedzi „nigdy”, to wyglądasz na zdrowego, nie zarażonego bakcylem pracoholizmu. Dbaj o takie zdrowie. Pracuj, ale i odpoczywaj. Mądrze, z głową, z planem. Jeśli nie potrafisz odpoczywać, to wyglądasz jak człowiek, który się nie myje!

Po co te morały?

Zapyta pewnie niejeden, po co piszę o sprawach nie mających ścisłego związku z prowadzeniem biznesu. Co ma pracoholizm do tego? Ano, ma! Nałogowiec pracoholik staje się dość szybko człowiekiem nieefektywnym w racjonalnym działaniu. Ma problemy z sobą, a więc zaczyna mieć problemy z innymi. Zarządza nieskutecznie, bo od innych oczekuje, że będą działać tak jak on – niepotrzebnie perfekcyjnie, bezkrytycznie, obsesyjnie angażując się w działania pozorne. Alkoholik czy narkoman ma małe szanse być skutecznym wychowawcą (jeżeli nie zerwał z nałogiem). Pracoholik ma małe szanse być skutecznym menedżerem (jeżeli nie zerwał z nałogiem). Może napiszę o tym kiedyś coś więcej (o ile nie zerwę z nałogiem moralizowania).

A tymczasem – kochajcie! Kochajcie wszystko i wszystkich, ale w rozsądnych proporcjach. Nie kochajcie nadmiernie swoich żon czy swoich mężów, bo zaczną to wykorzystywać, traktując Was jak zakochanych frajerów. Nie kochajcie nadmiernie swoich dzieci, bo wyrosną z nich leniwe samoluby, egoiści, egocentrycy. Nie kochajcie nadmiernie swojego psa, bo zacznie zajmować Wasz ulubiony fotel przed telewizorem. Nie kochajcie nadmiernie drużyny futbolowej, której kibicujecie, bo frajersko przerżnie kilka meczów. Nie kochajcie nadmiernie siebie, bo Wam kiedyś Wasze lustereczko powie, że jest ktoś piękniejszy i mądrzejszy na świecie. Nie kochajcie nadmiernie swojej pracy, bo na świecie jest wiele innych, wspaniałych wartości, którymi warto się zachwycić.

Kochajcie wszystkich i wszystko, ale w proporcjach rozsądnych. Wiem, że w maju jest trudno o taką powściągliwość. Ale przecież jest jeszcze pozostałych pięknych jedenaście miesięcy w roku.

Więc buźka! Kocham Was!

DR ZBIGNIEW MARTEN

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

NIE KONSULTUJ SIĘ Z LEKARZEM. ANI Z FARMACEUTĄ

Sprzęgło, gaz, hamulec. Trzy słowa, które prawdziwego nałogowca, uzależnionego od „bezcelowej" jazdy samochodem – w cudzysłowie, bo jednak cel zwykle jakiś jest, choć często ukryty – potrafią przyprawić o mimowolne dreszcze.

Moment, w którym spokój miasta gwarantuje dziwny, niewytłumaczalny spokój ducha. I Ty. Za kierownicą swoich czterech kółek, które nieświadomie stają się oazą. Czy „bezcelowe" nabijanie kilometrów na pewno jest bezcelowe? Jeżeli wydaje Ci się, że ten felieton to kryptoreklama stacji paliw, możesz z czystym sumieniem zakończyć w tym momencie lekturę. Najwyraźniej nie jesteś w temacie. Całość artykułu – tylko dla prawdziwych nałogowców. A jeżeli w tym momencie jeszcze się nie rozstajemy, znaczy to, że farmaceuta już na pewno Ci nie pomoże.

Ulubiona piosenka w radio. Mimowolnie skręcasz w jeszcze jedną uliczkę, choć przecież równie dobrze mógłbyś posłuchać drugiej zwrotki już w domu. To pierwszy stopień nałogu. Teoretycznie już wracasz, ale zdecydowanie okrężną drogą – poziom drugi. Po prysznicu, w piżamie, niby gotowy do snu, wychodzisz z kluczykami w ręce – oto trzeci, najcięższy stopień uzależnienia, będący jednocześnie najwyższym stopniem wtajemniczenia. Witaj w grupie AM4K – skrót rozszyfruj, jak tylko Ci się podoba. Liczę na Twoją kreatywność.

Na pytanie „po co" w zasadzie nie muszę już odpowiadać, skoro dotrwałeś prawie do połowy tekstu. Dla tych, którzy kontynuują lekturę tylko po to, aby poznać ten dziwny fenomen – spieszę z odpowiedzią. W teorii po nic. Chociaż, gdyby się głębiej zastanowić, znajdzie się kilka powodów. Bo wtedy nikt nie zadaje pytań, na które odpowiedź zawsze jest zbyt trudna. Bo wtedy wyłączasz myślenie wraz z telefonem lub wręcz przeciwnie – zastanawiasz się, w którą stronę iść (to, gdzie jedziesz, wcale Cię nie interesuje), a przed Tobą otwiera się niezmierzony wachlarz opcji (i skrzyżowań, na których drogę wybierasz losowo). Rozwiązania znajdują się same i, choć często ich realizacją jesteś zachwycony tylko do momentu, w którym wyłączasz silnik – wiesz, że było warto. Czytelnicy-nałogowcy pewnie dołożą w myślach jeszcze kilka opcji. Dla mnie tyle w zupełności wystarczy.

To uzależnienie, jak każde inne, lubi zaglądać w Twoją kieszeń. Tankowanie raz w tygodniu już od dawna nie wystarcza. Olej kupujesz prawie tak często, jak spodnie (chyba, że jesteś kobietą, wtedy ta reguła Cię naturalnie nie dotyczy). Zastanawiasz się, czy inni – ale jednak tacy, jak my – mają podobnie? W końcu większość ludzi lubi wiedzieć, że nie są osamotnieni w problemach (w grupie raźniej), w myśl zasady „jest mi źle, ale jeśli mojemu sąsiadowi jeszcze gorzej – to jednak jest mi dobrze". Googluję zatem hasło przewodnie – „jeździć bez celu". Trafiam na wysoko indeksowane Forum kobiet. Jedna z pierwszych opinii sprowadza mnie na ziemię. „Mój kumpel tak miał". No tak. Brzmi jak fachowo zdiagnozowany problem natury psychicznej, a ty, człowieku, powinieneś iść się leczyć. Bo od domowego zacisza, setnego filmu pod osnową ciepłego koca czy kolejnej (ale przecież ostatniej już) lampki wina wolisz jechać przed siebie, nie wiedząc, po co.

Odpowiedź zdziwi forumowiczki – nałogowcy zrzeszeni w ramach AM4K to całkiem spora grupa. Grono wyrzutków, którzy „tak mają". Wracając, rzadko wybierają najkrótszą drogę, ostatnia prosta tylko czasem jest ostatnią. A licznik kilometrów nigdy nie ma znaczenia.

NATALIA PISKORZ
PR manager

PLUSY UJEMNE

Jedziesz sobie bezpiecznie drogą, zgodnie z przepisami, nikomu nie wadząc, aż tu nagle pojawia się na jezdni bruzda wielkości zapory w Solinie. Wszystko, co jesteś w stanie zrobić w tej jednej chwili, to zamknąć oczy i mieć nadzieję na miękkie lądowanie.

Lokalna droga, spokojna okolica i trzy progi zwalniające, których jeszcze wczoraj tu nie było. Tak jest w wielu miastach i miasteczkach. Wystarczy wsiąść do samochodu i przejechać się po okolicy. Progi zwalniające i podrzutowe powstają w okresie letnim jak grzyby po deszczu i mają różne rozmiary. Nie wszędzie są dobrze oznakowane. Spełniają swoją funkcję, bo spowalniają samochód, jednocześnie testując zawieszenie i szerokość prześwitu naszego auta. O wytrąceniu z płynnej jazdy i zaburzeniu pracy soków trawiennych w żołądku nie wspominając.

Należę do tej części ludzkości, która podchodzi z dystansem do sztucznych wybrzuszeń na drodze. Nie darzę progów zwalniających szczególną sympatią i nie do końca przemawia do mnie ta forma bezpieczeństwa ruchu drogowego. Właściwie to bardziej nie znoszę tylko tatara z łososiem. Rozumiem, że są miejsca, które z dziwnych powodów niektórzy traktują jak niemiecki autobahn – potrzeba zainstalowania spowalniacza w takiej przestrzeni jest naturalnym rozwiązaniem. Najczęściej jednak logika ich rozmieszczenia jest pokrętna i trudna do ogarnięcia, jeśli nie jest się stałym członkiem Mensy i nie posiada się dyplomu ukończenia kursu z audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Inną kwestią jest wysokość progów. Mam wrażenie, że tutaj panuje wolna amerykanka, a osoby odpowiedzialne za projekt takiego progu inspirację czerpią wprost z konnego toru przeszkód na warszawskim Służewcu lub, co najwyżej, z gry Rising Cities lub jakiejś innej symulacji. Zdają się oni stosować zasadę: im więcej utrudnień dla kierowcy, tym bezpieczniej. Do dzisiaj pamiętam jedną taką budowlę, która powstała w Niepołomicach tuż obok zamku i przez jakiś czas straszyła mieszkańców. Można było ją pokonać jedynie Monster Truckiem, ale nie każdy o tym wiedział.

Bardziej pod górkę mają tylko właściciele japońskich aut w stylu shakotan i bosozoku, tuningowanych JDM-ów, maksymalnie zgłębionych i płaskich jak płaskowyż Nazca. Miłośnicy ścierania gwintem asfaltu należą co prawda do mniejszości wśród użytkowników polskich dróg, ale jest ich całkiem sporo na świecie, mają swoje fankluby, stowarzyszenia i przynajmniej raz na rok przemieszczają się z punktu A do punktu B, jadąc na zlot. Każdy taki wyjazd musi przypominać operację logistyczną na miarę działań wojsk NATO i być poprzedzony wielotygodniowym studiowaniem trasy dojazdu oraz monitoringiem stanu dróg i nierówności na jezdni.

Ostatecznie i tak kończy się na urwanych tłumikach, uszkodzonych zderzakach i dziurawych jak sito miskach olejowych. Podobno ci najbardziej hardcorowi, z bezkompromisowym podejściem do niskiego zawieszenia, wracają do domów z porysowanymi lusterkami, bo przecież nie da się całkowicie uniknąć skręcania. W ich przypadku spotkanie na drodze „śpiącego policjanta" jest już barierą nie do przejścia. Dosłownym końcem świata. Dlatego jestem pewien, że na twórcę patentu „Jak perfekcyjnie pokonywać progi zwalniające autem, którego koła znajdują się na wysokości dachu" czekają miliony, wieczna sława, Oscar za pomysłowość i pomnik trwalszy niż ze spiżu.

Marcin Szostak

PROFIAUTO

PROFIAUTO ZESTAW DOSTĘPNY W SKLEPACH I HURTOWNIACH PROFIAUTO

Przygotuj swój samochód do drogi!

Pakiet
36,99 zł
CENA PROMOCYJNA

Pakiet zawiera:
- letni płyn do spryskiwaczy,
- zawieszkę zapachową,
- matę przeciwsłoneczną,
- preparat do czyszczenia felg,
- płyn do mycia szyb,
- oświadczenie powypadkowe.

Znajdź sklep najbliżej Ciebie na www.profiauto.pl
Oferta ważna do wyczerpania zapasów.

MARTYNA WOJCIECHOWSKA

Najbardziej znana polska podróżniczka. W pierwszą swoją wyprawę wyruszyła w wieku… czterech lat. Bez wiedzy rodziców, odwiedziła wówczas stację benzynową przy trasie wylotowej z Warszawy do Sochaczewa. Nic dziwnego, że w dorosłym życiu zdobyła Koronę Ziemi. Tuż po wejściu na Mount Everest została redaktor naczelną polskiej edycji National Geographic oraz National Geographic Traveler. Wojciechowska jest też autorką „Kobiety na krańcu świata", emitowanej w telewizji TVN i świetnym kierowcą rajdowym. Od 17 roku życia posiada Międzynarodową Sportową Licencję Rajdową i Wyścigową na pojazdy dwu- i czterokołowe. W 2002 roku jako pierwsza Polka i kobieta z Europy Środkowo-Wschodniej ukończyła słynny rajd Dakar.

1 Idealny samochód powinien mieć…
kierownicę, potencjał i umiejętność zmieniania nastroju. Nie musi mieć dużych osiągów. Dla mnie ważniejszy jest pozytywny wpływ na kierującego.

2 Największa ekstrawagancja, na jaką pozwoliłabym sobie w samochodzie, to…
podgrzewane fotele! Kiedyś bym się tego wstydziła (śmiech). Takich foteli, automatycznej skrzyni biegów… tych wszystkich ulepszaczy w aucie, które odbierają mu szlachetność. W pewnym momencie jednak spuściłam z tonu.

3 W samochodzie najważniejsze są dla mnie następujące parametry…
moment obrotowy, napęd na cztery koła i wszędobylskość samochodu.

4 Mój pierwszy samochód to był…
Suzuki Samuraj. Dostałam go jako coś w rodzaju łapówki od taty. Miałam wtedy 16 lat. Mogłam więc mieć auto jeszcze przed faktem posiadania prawa jazdy (śmiech). Taki prezent w postaci samochodu był warunkiem pozbycia się mojego motocykla, a ja od razu to przekalkulowałam. Stwierdziłam, że przystanę na warunki taty, odczekam trochę, a motocykl i tak sobie kupię. Mam teraz 44 lata i od tamtego momentu nieustająco dzielę pasję posiadania i auta, i motocykla.

5 Obecnie jeżdżę samochodem marki…
Mercedes klasy G – najpiękniejsze auto! I takie, które niczego nie udaje. To 3-litrowy diesel. I więcej mi nie potrzeba.

6 Gdybym mogła kupić dowolny samochód, to byłby to…
ten sam samochód! Jazda moim Mercedesem sprawia mi zbyt dużą przyjemność.

7 W samochodzie słucham muzyki…
każdej! Od poezji śpiewnej po Metallicę. Jeśli chodzi o najświeższe przeboje, to w tej kwestii muzyką steruje moja córka. W aucie prowadzę też dużo rozmów telefonicznych, bo z racji częstych wyjazdów muszę nadrabiać zaległości.

8 Największa wada samochodu to…
tankowanie. I nie chodzi tu tylko o kwestie pieniędzy, ale też faktu, że to strasznie czasochłonne.

9 Ulubiony kraj do podróżowania samochodem to…
lubię jeździć po Afryce - ze względu na przestrzenie i trudność. Nie ma tam prostych dróg. Dobrze – o dziwo – jeździło mi się po Białorusi. Mają tam wspaniałe drogi. Rosję przejechałam w poprzek, od bardzo dobrych dróg do żadnych. Po Australii jeździło się pięknie, ale… nudno. Zbyt dużo tam prostych przejazdów, bez żadnych zakrętów.

10 Niezapomniana przygoda związana z samochodem /w samochodzie…
zależy, jak się rozumie takie pytania. Przypominają mi się przede wszystkim pierwsze randki w fiacie 126p. Ze względu na wzrost mój i mojego ówczesnego chłopaka, nawet pocałować się tam nie było łatwo (śmiech). Kiedy wgłębiam się jednak w temat, myślę, że paradoksalnie częściej zapamiętujemy te mniej przyjemne przygody w aucie. Urwane koło, utopiony samochód, wszystkie te trudne sytuacje, podczas których rwiemy włosy z głosy, a później możemy je powspominać.

Fot. Kamil Piklikiewicz/DDTVN/East News

Za SUV amy!

Popularność pojazdów segmentu SUV od mniej więcej dekady lawinowo rośnie.
SUV to skrót angielskich słów Sport Utility Vehicle. Jest to więc samochód sportowo-użytkowy, zdecydowanie przeznaczony raczej dla ludzi aktywnych, uprawiających sport, aniżeli sportowo jeżdżących (właśnie SUV'em).

Przed laty pojazdy z tej grupy wyglądały jak masywne, krępe kombi na nieco podwyższonym zawieszeniu i z trochę większymi kołami. Było to jednak złudzenie, bo SUV'y od zawsze stanowiły indywidualną koncepcję pojazdu, łączącego cechy auta osobowego i terenowego. SUV może, ale nie musi, radzić sobie w terenie i niemal zawsze jest bardziej komfortowo wyposażony niż twarde terenowce. SUV spokojnie nadaje się do miasta, choć nie boi się też ubłocenia na działce pod lasem. To tak w największym skrócie.

Historia segmentu wiąże się z amerykańskim zamiłowaniem do luksusu za kółkiem. Amerykanie pragnęli zarazem terenówki i wysokiego komfortu jazdy, zatem wymyślili SUV'y, spartańskie warunki pozostawiając pickupom. Pierwszym SUV'em był najprawdopodobniej Jeep Wagoneer (z lat 60.). W Europie za protoplastę można uznać Range Rovera, ale tak naprawdę za klasyka uważa się Toyotę RAV4 z końca ubiegłego wieku. Następnie mnóstwo dobrego dla segmentu zrobiło Volvo.

Po przeanalizowaniu aktualnych danych sprzedażowych z całego rynku europejskiego można dojść do wniosku, że moda na SUV'y trwa. Nic też nie zapowiada, aby w najbliższym czasie miała się skończyć. Jak podliczyła firma analityczna Jato Dynamics, w pierwszym kwartale roku modele z nadwoziem typu SUV/crossover (modele wyodrębnione z segmentu SUV łączące cechy nadwozia kombi, hatchbacka/liftbacka) uzyskały na rynku europejskim wynik na poziomie łącznie prawie 1,4 mln rejestracji. Statystycznie zatem co trzecia nowa osobówka opuszczająca salony dealerskie w Europie była właśnie autem terenowo-rekreacyjnym (udział 33,5 proc.).

Wśród najważniejszych modeli w Europie (I kwartał) znalazły się: Volkswagen Tiguan (20 722 egz.), Nissan Qashqai (20 643), Peugeot 3008 (16 895), Dacia Duster (15 024), Peugeot 2008 (14 974).

Na rynku polskim – jak podaje Instytut Samar – modele SUV również opanowują rynek. Przykłady? Ford Kuga czy nowa generacja dużych modeli Skody. Statystyki za pierwszy kwartał mówią nam na przykład o wielkości ich rejestracji, ale nie tylko. Na liście tych samochodów, które zanotowały największe przyrosty sprzedaży, znalazły się: Ford Kuga (3 miejsce w zestawieniu, 1174 szt., wzrost o 799), Skoda Karoq (4 msc., 727 szt.+727), Skoda Kodiaq (5. msc., 951 szt.+705), Volkswagen T-Roc (7 msc., 664 szt.+664), Nissan Qashqai (11. msc., 2766 szt.+529) czy Nissan X-Trail (12 msc. 974 szt. +509).

Biorąc pod uwagę poszczególne grupy SUV'ów, do najpopularniejszych (dane za ubiegły rok) należały:

Auta małe (B):
Opel Mokka,
Suzuki Vitara,
Renault Captur.

Klasa niższa średnia (C):
Dacia Duster,
Nissan Qashqai,
Hyundai Tucson.

Klasa średnia (D):
Volvo XC60,
Skoda Kodiaq,
Audi Q5.

Klasa wyższa (E):
Audi Q7,
BMW X5,
Jeep Grand Cherokee.

Przykłady z oferty na rynku polskim, samochody nowe:
Ford Kuga 1.5 EcoBoost, 120 KM, M6 FWD, od ok. 97 tys. zł;
Skoda Karoq 1.0 TSI, 115 KM, M6, od ok. 88 tys. zł;
Dacia Duster 1.6 115 KM, od ok. 40 tys. zł;
Suzuki Vitara, 1.6 VVT 2WD, 5MT, od ok. 62 tys. zł;
Volkswagen T-Roc 1.0 TSI, 115 KM, M6, od ok. 78,5 tys. zł;
Nissan Qashqai DIG-T 1.2 115 KM, M6, od ok. 80 tys. zł;
Opel Mokka X Essentia, 1.6 115 KM, od ok. 73 tys. zł;
Renault Captur 900 ccm, TCe 90 KM, od ok. 52 tys. zł;
Volvo XC60 D3 FWD 2.0 diesel 150 KM, M6, od ok. 163 tys. zł.

MANN FILTER

Nasze filtry się nie psują – wymienia się je zgodnie z zaleceniami, a nie z powodu awarii!

Nie oszukujmy się – miejsce pracy filtrów nie należy do najczystszych. Po długim okresie użytkowania filtra okazuje się, że prawdziwej jakości oryginalnych części nie zastąpi nic – chyba że nowy filtr marki MANN-FILTER.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.

www.mann-filter.com

TRZY SUV-y SAMOCHODAMI ROKU

©gims.swiss

©gims.swiss

RANGE ROVER

Od 2004 roku dziennikarze motoryzacyjni z całego świata przyznają nagrodę World Car of the Year. Jakie samochody wygrały w tym roku?

W tym roku 82 jurorów z 24 krajów zdecydowało, że samochodem roku 2018 zostało Volvo XC 60. W pierwszej trójce znalazły się także Range Rover Velar i Mazda CX-5.

W kategorii World Luxury Car wygrało Audi A8, plasując się na pozycji przed Porsche Cayenne i Porsche Panamera.

W kategorii World Performance Car: BMW M5 w finale znalazły się także Lexus LC 500 i Honda Civic Type R.

W kategorii Urban Cars wygrało VW Polo, zaś dalsze miejsca zajęły Ford Fiesta i Suzuki Swift.

Nagrodę World Car Design of the Year Range zdobył Rover Velar. W pierwszej trójce znalazły się też Lexus LC 500 i Volvo XC60.

W kategorii World Green Car zwyciężył Nissan LEAF, przed BMW 530e iPerformance oraz Chrysler Pacifica Hybrid.

Dla Volvo to już drugie zwycięstwo w prestiżowym konkursie w tym roku – model XC40 otrzymał również tytuł Car of the Year.

PROFI WIADOMOŚCI
HISTORIA MINI
PROFIAUTO

MINI MA PRAWIE 60 LAT!

Kiedy w sierpniu 1959 roku oryginalne Mini wyprodukowane w Birmingham wprowadzono na rynek, nikt z ludzi zaangażowanych w jego produkcję nie mógł sobie nawet wyobrazić, że koncepcja rewolucyjnego autka zapracuje na jeden z największych sukcesów w historii motoryzacji – i to trwający prawie sześć dekad!

MATERIAŁY PRASOWE

Właśnie tak! W przyszłym roku Mini obchodzić będzie 60. urodziny. W 1959 roku publiczności zaprezentowano dwa modele, które różniły się tylko kształtem grilla, kołpakami i kolorami nadwozia: Morrisa Mini Minor i Austina Seven. Projekt konstruktora Aleca Issigonisa był tyleż prosty, co genialny: mnóstwo przestrzeni w kabinie przy minimalnych rozmiarach zewnętrznych, cztery miejsca, odpowiednie własności jezdne (jazda jak gokartem), niskie zużycie paliwa i rozsądna cena. Ta kombinacja miała wpływ na wszystko, co później nastąpiło w motoryzacji, aż po XXI wiek.

Pierwsze modele wyposażono w standardowy czterocylindrowy, niespełna litrowy, chłodzony cieczą silnik BMC, montowany poprzecznie z przodu nadwozia. Połączony był on z czterostopniową skrzynią biegów zblokowaną z mechanizmem różnicowym, która została umieszczona pod nim w misce olejowej i włączona do centralnego układu smarowania olejem. Napęd przenoszony był na przednie koła. Chłodnice zamontowano po lewej stronie, dzięki czemu silnik mógłby zostać zamontowany obok. Poprzez obrócenie jednostki uzyskano powiew powietrza, poruszający łopatki wentylatora. Taka lokalizacja pozwalała także zaoszczędzić sporo miejsca dla kabiny pasażerskiej.

Pojazd pierwotnie wytwarzano w fabrykach w Longbridge i Cowley w Wielkiej Brytanii, a później także w Hiszpanii (Authi), Australii, Belgii, Chile, Jugosławii, Portugalii, Republice Południowej Afryki, Urugwaju, Wenezueli i we Włoszech.

MATERIAŁY PRASOWE

Zasady, na których oparto pomysł, zostały potwierdzone także po wskrzeszeniu marki i wprowadzeniu na rynek MINI w roku 2001. Konstrukcja zdobyła popularność w wielu najróżniejszych formach i zajęła stałe miejsce w świecie motoryzacji. Od tamtej pory MINI połączyło klasyczne cechy wczesnych generacji z wymogami stawianymi przed nowoczesnym autem. Bardzo niewiele koncepcji konstrukcyjnych i handlowych przetrwało tak długi czas lub zdobyło taką popularność. Żadna z nich nie została też zastosowana wobec tak szerokiej gamy wersji, jak to miało miejsce z MINI.

Przez ponad pół wieku do sprzedaży trafiały rozmaite warianty tego samochodu, np. sedan, van, pick-up oraz kombi. Sportowe wersje Mini, czyli modele Cooper oraz Cooper S, z powodzeniem brały udział w kolejnych edycjach Rajdu Monte Carlo (i trzy razy go wygrywały). Autka te występowały w filmach, m.in. we „Włoskiej robocie" (1969 roku) z Michaelem Cainem w jednej z głównych ról. Pamiętamy również brawurowy zjazd po paryskich schodach w „Tożsamości Bourne'a" z Mattem Damonem z 2002 roku. Małym samochodem, wyprodukowanym przez BMC, jeździł także Jaś Fasola i nasz Adam Małysz – choć już na poważnie, nie w filmie, a „w realu", podczas rajdów terenowych.

MATERIAŁY PRASOWE

Produkcja „nowożytnego" MINI, jako się rzekło, ruszyła w 2001 roku. Samochody tworzone przez koncern BMW wizualnie miały nawiązywać do klasyków z końca lat 60. XX w. Mimo że duch starego Mini przetrwał, nowe auto zostało w znaczącym stopniu zmodernizowane. MINI pierwszej generacji (2001) oferowało mocniejszy silnik, odświeżone wnętrze oraz bogatsze wyposażenie. Konsekwencją tych zmian była wyższa cena i inna grupa odbiorców. MINI nie jest już tylko autem o niskim spalaniu, dającym przyjemność z jazdy, m.in. za sprawą dobrej przyczepności. Stało się eleganckim samochodem – często dla indywidualistów, chcących wyróżnić się z tłumu. W porównaniu do pierwowzoru, MINI pierwszej generacji było także większe i cięższe.

W latach 2006 i 2013 nastąpiła kolejna zmiana stylu. MINI drugiej i trzeciej generacji odsunęły się od klasycznego auta z lat 60. Znowu nastąpiła wymiana silnika i modernizacja wnętrza. Zwiększyły się gabaryty i masa – auto dopasowało się do rygorystycznych wymogów w zakresie bezpieczeństwa. Aktualnie pod szyldem MINI produkowane są różnorodne modele: One oraz Cooper, Cabrio, Countryman, John Cooper Works, Paceman czy też Clubman.

Znakiem czasu, pokazanym podczas Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych w Nowym Jorku (30 marca-8 kwietnia), była elektryczna wersja motoryzacyjnej ikony w całkiem nowej odsłonie. Oryginalne MINI z połowy XX wieku stało się ambasadorem świadomości ekologicznej oraz ucieleśnieniem zrównoważonej mobilności, której przyszłość dopiero się rozpoczyna. Już podczas targów motoryzacyjnych we Frankfurcie w 2017 roku pokazano model koncepcyjny MINI Electric Concept jako zapowiedź całkowicie elektrycznego modelu marki, który zostanie zaprezentowany w 2019 roku, w 60. rocznicę wprowadzenia na rynek klasycznego Mini. Elektryczny model produkcyjny, na bazie trzydrzwiowego MINI, znajduje się aktualnie w fazie rozwoju, a rozpoczęcie produkcji w fabryce MINI w Oksfordzie zaplanowano na przyszły rok. W 2008 roku marka zaprezentowała MINI E – na bazie poprzednika aktualnego trzydrzwiowego MINI wyprodukowano około 600 egzemplarzy, które poddano testom w codziennych warunkach. Testy te odegrały kluczową rolę, wyznaczając drogę dla rozwoju BMW i3, czyli modelu, który od 2013 roku zdobywa popularność na całym świecie (zużycie energii w cyklu mieszanym: 13,6–13,1 kWh/100 km, emisja CO_2: 0 g/km).

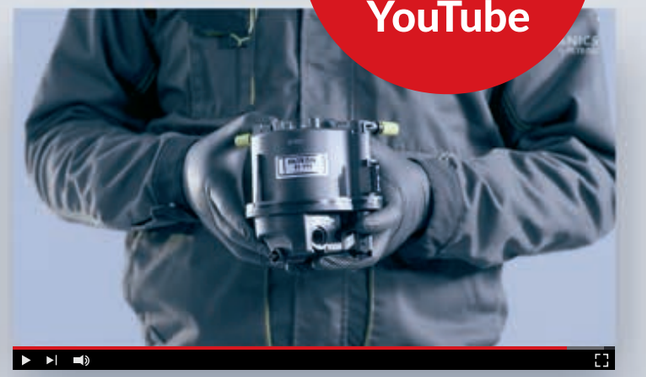
W modelu MINI Cooper SE Countryman ALL4 z napędem hybrydowym typu plug-in (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 2,3–2,1 l/100 km, zużycie energii w cyklu mieszanym: 14–13,2 kWh/100 km, emisja CO_2 w cyklu mieszanym z silnika spalinowego: 52–49 g/km) połączenie silnika o spalaniu wewnętrznym z napędem elektrycznym pozwoliło uzyskać łączną moc 224 KM oraz inteligentny, specyficzny dla hybrydy napęd na cztery koła ALL4. Moc pozyskiwana z obu silników zapewnia duże przyspieszenie bez uszczerbku dla jazdy z prędkością 125 km/h w trybie całkowicie elektrycznym.

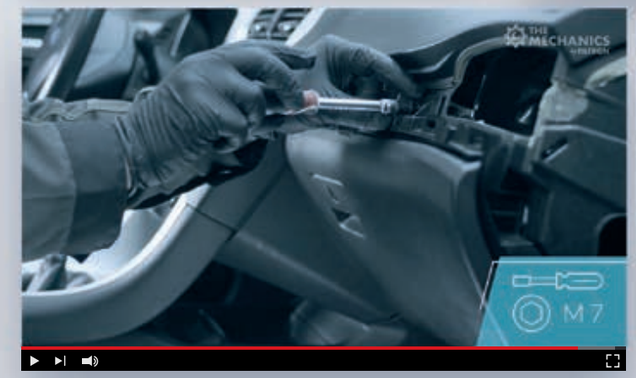
FILTRON®

KORZYSTAJ Z VIDEOINSTRUKCJI MmontażU FILTRÓW

Możesz je obejrzeć np. na swoim telefonie!

Instrukcje VIDEO są dostępne na stronie **filtron.eu** lub w serwisie **YouTube**





Kilkadziesiąt instrukcji video do trudnych w montażu filtrów oraz wiele innych interesujących materiałów przeznaczonych dla mechaników znajdziesz na stronie **www.filtron.eu** oraz w serwisie YouTube na kanale **THE MECHANICS by FILTRON.**

FILTRON – TOTAL PRECISION

Materiały prasowe

Kultowa marka Alpine w Polsce

Punkt sprzedaży Alpine Centre rozpoczął działalność w Katowicach. W Polsce złożono dotychczas 18 zamówień na ten model. Pierwsze auto A110 Première Edition zostało wydane w Katowicach pod koniec kwietnia.

Marka Alpine wraca na rynek po ponad dwóch dekadach nieobecności. Polska jest jednym z 13 krajów na świecie, w których jest dostępne nowe sportowe coupé Alpine. Wyłącznym dealerem Alpine w Polsce została Grupa Pietrzak.

Powrót marki wzbudził ogromne zainteresowanie. Limitowana seria składająca się z 1955 modeli A110 Première Edition została zarezerwowana w ciągu pięciu dni. W Polsce złożono dotychczas 18 zamówień: 14 na wersję A110 Première Edition i 4 na wersję seryjną.

Alpine A110 w ekskluzywnej wersji Première Edition to dwuosobowe coupé z centralnie umieszczonym silnikiem. Zastosowano w nim aluminiową konstrukcję dla maksymalnego zmniejszenia masy oraz zaawansowane zawieszenie dwuwahaczowe. Samochód został wyposażony w turbodoładowany czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 1.8 l, rozwijający moc 252 KM. Auto cechuje też ciekawy design łączący dziedzictwo marki z przyszłością, zainspirowany oryginalnym A110 Berlinette.

Alpine A110 w wersji Première Edition można już teraz podziwiać w tymczasowym salonie w Katowicach. Otwarcie salonu docelowego marki jest planowane na wrzesień bieżącego roku.

Współpraca Volvo Cars i Volvo Trucks

Volvo Cars, producent samochodów segmentu premium oraz wytwórca pojazdów użytkowych, Volvo Trucks, będą udostępniać sobie nawzajem dane, by zwiększyć zasięg działania technologii ochronnych z zakresu connected. Jest to bazujący na chmurze danych system, pozwalający pojazdom na komunikację między sobą i ostrzeganie kierowców o zbliżających się zagrożeniach.

Volvo Cars ma długą historię dzielenia się wiedzą o bezpieczeństwie. W roku 1959 firma udostępniła bezpłatnie patent na 3-punktowy pas bezpieczeństwa dla wszystkich wytwórców aut.

Technologia Hazard Light produkcji Volvo Cars to pierwsza tego typu konstrukcja. W chwili, gdy którekolwiek wyposażone w nią Volvo uruchomi światła awaryjne, do wszystkich znajdujących się w pobliżu pojazdów Volvo wysyłany jest alert w ramach łączności z chmurą danych, ostrzegający i pomagający w unikaniu potencjalnych wypadków. Jest to szczególnie użyteczne na krętych drogach o niewidocznych zakrętach oraz otoczonych urwiskami. Hazard Light Alert jest dostępny w Szwecji i Norwegii od 2016 roku, gdzie stanowi standardowe wyposażenie wszystkich modeli serii 90 i 60, a także XC40. Dodanie wybranych aut ciężarowych z floty modeli Volvo Trucks do tej chmury pozwoli pokryć jeszcze większy obszar, zidentyfikować więcej potencjalnych zagrożeń i zdecydowanie podnieść poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Baterie w biurowcach

Firmy Hitachi Europe Ltd., Mitsubishi Motors i ENGIE zademonstrowały pionierski projekt, którego celem jest zbadanie możliwości wykorzystania pojazdów elektrycznych do przechowywania energii w budynkach biurowych. W ramach pokazu konsorcjum połączyło pojazd elektryczny z biurowcem ENGIE w holenderskim Zaandam za pomocą stacji ładowania V2X.

V2X firmy Hitachi jest pierwszym tego typu urządzeniem, które może nie tylko ładować samochód elektryczny, ale również odprowadzać energię z powrotem do budynku lub sieci energetycznej, z uwzględnieniem różnych wartości mocy. Istnieje też możliwość podłączenia paneli słonecznych bezpośrednio do stacji ładowania, co pozwala na wydajniejsze zasilanie budynków.

Budynki i transport odpowiadają za około 75 proc. całkowitej emisji CO_2, dlatego technologia V2B („vehicle to building") może odegrać kluczową rolę w zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla na świecie, umożliwiając tym samym firmom obniżenie kosztów zużycia energii.

Stacja jest podłączona do źródła zasilania w budynku. Kiedy budynek generuje więcej energii, niż potrzebuje, wówczas nadmiar jest przechowywany w akumulatorze samochodu elektrycznego. Kiedy zachodzi taka konieczność, energia może być odprowadzana z powrotem do sieci. Akumulator samochodowy pełni funkcję zarówno źródła energii, jak i zasilania awaryjnego.

W kolejnym etapie projektu konsorcjum przetestuje, w jaki sposób pojazdy elektryczne, energia odnawialna i systemy zarządzania energią w budynkach mogą ze sobą współpracować. Ma to doprowadzić do rozwoju inteligentnych i wydajniejszych mikrosystemów, które mogą wchodzić w interakcje z systemami zarządzania energią budynku.

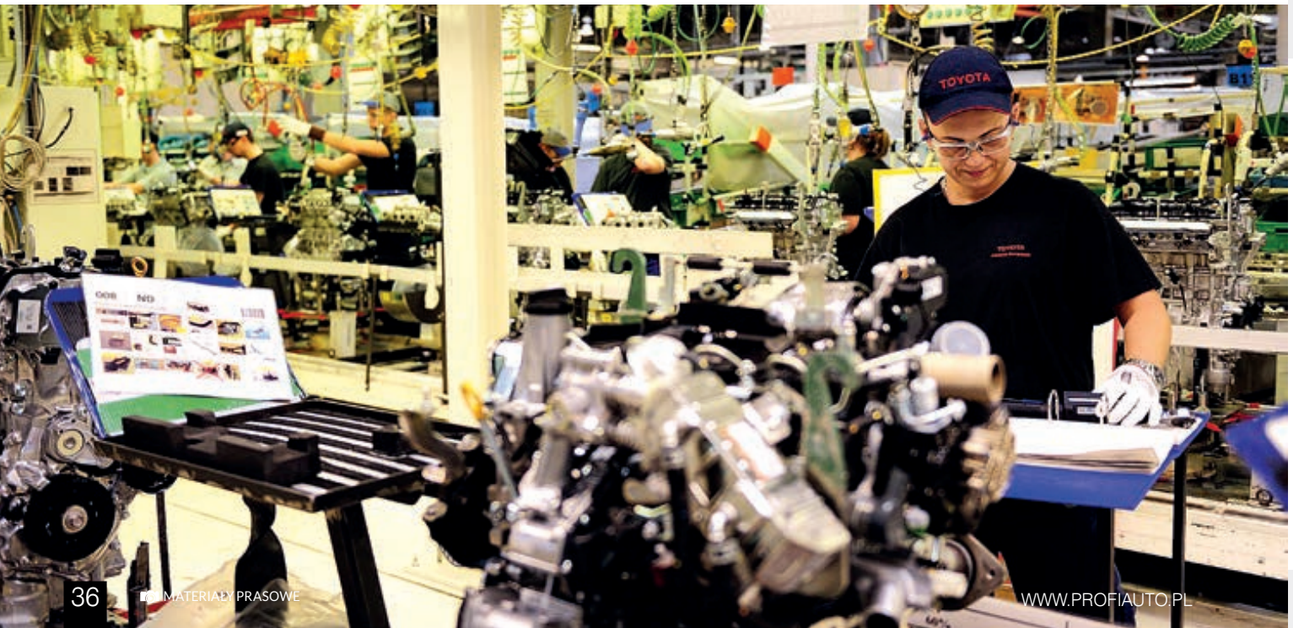
Toyota zatrudnia

W ciągu najbliższych dwóch lat fabryka Toyoty w Jelczu-Laskowicach rozpocznie produkcję silników benzynowych 2.0 oraz 1.5 stosowanych m.in. w napędach hybrydowych. W związku z dynamicznym rozwojem zakład rozpoczyna rekrutację nowych pracowników. Cel? Zatrudnienie około 500 osób i podwojenie w ten sposób liczebności załogi.

Fabryka w Jelczu-Laskowicach wraz z zakładem w Wałbrzychu stanowią główny ośrodek produkcji silników i skrzyń biegów Toyoty w Europie. Jelczańska Toyota wytwarza silniki benzynowe 1.5, a także silniki Diesla 1.4 oraz 2.2. Zatrudnia ona blisko 500 pracowników. We wrześniu 2019 roku rozpocznie produkcję nowej generacji silników benzynowych o pojemności 2.0, a w kwietniu 2020 roku silników benzynowych 1.5, stosowanych min. w napędach hybrydowych. Obie jednostki zaprojektowane są w oparciu o nową globalną platformę projektową Toyoty (TNGA – Toyota New Global Architecture).

– Rozpoczynamy intensywny proces rekrutacyjny, który potrwa ponad rok. (...) Będziemy szukać pracowników produkcji, utrzymania ruchu oraz inżynierów – mówi Magdalena Kaczmarek, manager Działu Personalnego w Jelczu-Laskowicach. – Od przyszłych pracowników produkcji, zarówno mężczyzn, jak i kobiet, które będą stanowić największą grupę, nie wymagamy żadnego doświadczenia w pracy w fabryce. Nowych kolegów i koleżanki nauczymy wszystkiego w naszym centrum szkoleniowym Dojo oraz przy wsparciu trenerów liniowych – dodaje.

– Oprócz konkurencyjnej na rynku płacy oferujemy pakiet socjalny obejmujący m.in. prywatną opiekę medyczną, pakiet sportowy, dofinansowania do obiadów, dojazdy do pracy autobusami firmowymi oraz leasing samochodów marki Toyota na preferencyjnych warunkach – podkreśla Grzegorz Górski, manager General Affairs.



LuK

JEST WSZYSTKO!

LuK RepSet 2CT kompletny zestaw naprawczy podwójnego sprzęgła suchego.

LuK RepSet 2CT to kompletny zestaw naprawczy zawierający wszystkie elementy niezbędne do przeprowadzenia skutecznej naprawy. W naszej ofercie znajdują się również oryginalne narzędzia specjalne LuK, dzięki którym wymiana sprzęgła bedzie prosta i szybka.
Dodatkową wiedzę na temat wymiany znajdziesz na naszych stronach internetowych, filmie instruktażowym dołączonym do zestawu LuK 2CT, bądź szkoleniach technicznych organizowanych na terenie całego kraju.

www.schaeffler.pl/aftermarket
www.repxpert.pl

LuK INA FAG RUVILLE

SCHAEFFLER

BMW X2

SPORTOWE GENY

W marcu światową premierę miało nowe BMW X2. Według deklaracji bawarskiego producenta, poprzez indywidualną stylistykę i sportowy charakter, X2 przesuwa granice, zrywa z przyzwyczajeniami i wprowadza nowy wymiar komfortu oraz satysfakcji z jazdy w pojazdach tego segmentu. Postanowiliśmy to sprawdzić.

Przemysław Jendroska

PROFI TEST
BMW X2

Niezależnie od tego, z której strony spojrzeć, BMW X2 ma sylwetkę wytrenowanego atlety. Łączy przy tym solidny wizerunek, typowy dla modeli BMW X, ze sportowym charakterem coupé.

Widać to np. w kanciastych nadkolach, charakterystycznych końcówkach rur wydechowych czy wydatnych progach, ale też w linii dachu, konturach i nisko osadzonych szybach. Przy tym wszystkim, BMW X2 pozostaje modelem specyficznym. To oryginalny pojazd, który powinien pozytywnie się wyróżniać na ulicy czy autostradzie (a może również na leśnym dukcie, łące czy polnej dróżce?). Nowością są oferowane po raz pierwszy modele M Sport X i M Sport. Dzięki nim BMW X2 może mieć jeszcze bardziej indywidualny i drapieżny charakter.

Uwagę zwracają dwie cechy stylistyczne: atrapa chłodnicy BMW X2 wróciła do wcześniej stosowanego w innych „beemkach" trapezowego kształtu i jest szersza u dołu. Z kolei dodatkowe logo marki na słupkach nawiązuje do cenionego detalu w klasycznych coupé BMW (2000 CS czy 3.0 CSL) i wskazuje na sportowe geny.

Dynamiczne silniki

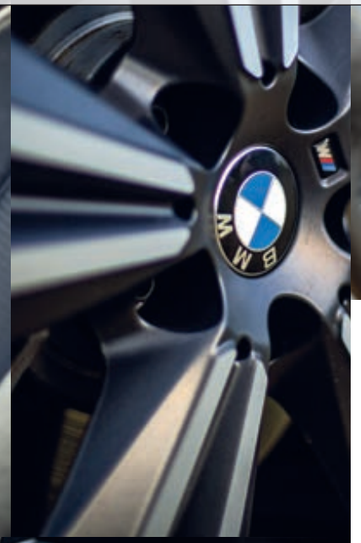
Silniki BMW TwinTurbo w dynamiczny sposób mają przenosić te walory zewnętrzne na jakość jazdy. Na początek oferowane są trzy warianty: BMW X2 sDrive20i o mocy 192 KM (deklarowane zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 5,9–5,5 l/100 km; emisja CO_2 w cyklu mieszanym: 134–126 g/km; model z silnikiem wysokoprężnym X2 xDrive20d o mocy 190 KM (zużycie paliwa

BMW X2 xDrive20d – dane techniczne:

Poj. skokowa	1995 cm^3
Moc znamionowa	140 kW (190 KM)
Zużycie paliwa: Cykl miejski (l/100 km)	5,4
Cykl pozamiejski (l/100 km)	4,5
Cykl mieszany (l/100 km)	4,8
Cena brutto z VAT modelu, którym jeździliśmy (Model M Sport X):	PLN 249 475,00

Przemysław Jendroska

Przemysław Jendroska



w cyklu mieszanym: 4,8–4,6 l/100 km; emisja CO_2 w cyklu mieszanym: 126–121 g/km) oraz X2 xDrive25d o mocy 231 KM (zużycie 5,3–5,1 l/100 km; emisja CO_2: 139–133 g/km).

Obydwa modele z silnikiem wysokoprężnym wyposażone są standardowo w inteligentny napęd na cztery koła xDrive i 8-stopniową skrzynię Steptronic. Model benzynowy ma sportową 7-biegową skrzynię Steptronic z dwoma sprzęgłami.

Ofertę modeli BMW X2 rozszerzono o dodatkowe: trzycylindrowe X2 sDrive18i oraz czterocylindrowe X2 xDrive20i, X2 sDrive18d i X2 xDrive18d. Zakres mocy silników benzynowych sięga od 140 KM w X2 sDrive18i (ze skrzynią manualną, obiecywane zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 6,3–6 l/100 km, emisja CO_2: 144–138 g/km; z 7-biegową skrzynią dwusprzęgłową Steptronic zużycie: 6,2–5,9 l/100 km, emisja: 141–135 g/km) do 192 KM w X2 xDrive20i (zużycie: 6,2–6,1 l/100 km; emisja: 142–138 g/km). Modele wysokoprężne X2 sDrive18d (ze skrzynią manualną zużycie: 4,6–4,5 l/100 km, emisja: 121–119 g/km; z 8-stopniową skrzynią Steptronic zużycie: 4,7–4,5 l/100 km, emisja CO_2: 124–118 g/km) oraz X2 xDrive18d (zużycie: 5,2–4,8 l/100 km, emisja: 137–128 g/km) mają moc 150 KM.

Modele M Sport i M Sport X wyposażone są standardowo w sportowy układ jezdny M o twardszej charakterystyce sprężyn i amortyzatorów oferowany w BMW X2 jako wyposażenie dodatkowe. Opcjonalna dynamiczna kontrola amortyzatorów z zawieszeniem obniżonym o 10 mm umożliwia indywidualne ustawianie układu jezdnego.

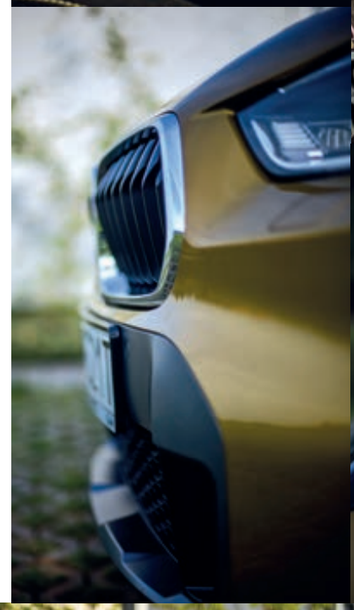
Komfortowe wnętrze

We wnętrzu obu modeli M Sport i M Sport X znaleźć można (już w standardzie) na desce rozdzielczej i konsoli środkowej wysokiej jakości łączoną tapicerkę z materiału Micro Hexagon w kolorze antracytowym i alcantary z kontrastującymi szwami.

Również deska rozdzielcza z dużymi ekranami w standardzie stanowi mocny punkt wnętrza i wskazuje na kompetencje BMW w zakresie rozwiązań cyfrowych, łączności internetowej i wykorzystania aplikacji w zastosowaniach informacyjnych oraz rozrywkowych. Demonstruje je m.in. integracja BMW Connected i usług BMW-ConnectedDrive oferowanych w BMW X2 w wyposażeniu dodatkowym.

Opcjonalnie dostępny jest pełnokolorowy wyświetlacz BMW Head-Up (wskazania na przedniej szybie). Również w zakresie systemów wspomagających BMW X2 oferuje najnowsze rozwiązania. Asystent jazdy w korku odciąża w monotonnych sytuacjach podczas jazdy w gęstym ruchu. Jest częścią opcjonalnego systemu asystującego kierowcy plus, który łączy szereg systemów, wspomagających kierowcę i wykorzystujących obraz z kamery. Pomocą jest także opcjonalny asystent parkowania. Rozpoznaje on samodzielnie odpowiednie luki parkingowe i na życzenie automatycznie parkuje samochód.

Reasumując: nowe BMW to ciekawa oferta dla osób, które lubią bardzo modne ostatnio miejskie crossovery. Samochód ma również ciekawą stylistykę, która przyciąga wzrok. Wnętrze, jak przystało na BMW, jest bardzo komfortowe, a dynamiczne silniki dobrze sprawdzają się zarówno w jeździe miejskiej, jak i na dłuższych trasach.



PHILIPS
EcoPro
Najwyższej jakości światło – by pracować sprawniej
Wykorzystujące zaawansowane technologicznie diody LED i wygodne mocowania, lampy robocze EcoPro są idealnym rozwiązaniem dla warsztatów samochodowych. Są wytrzymałe i dają mocne białe światło, dzięki czemu praca staje się po prostu łatwiejsza.
innovation you
LED
philips.com/led-work-lights

KTO PYTA NIE BŁĄDZI

ADAMA PORADY KLIMKA DLA WARSZTATÓW

Patrz na klienta, potakuj i bądź cierpliwy – radzi Adam Klimek, gospodarz programu TVN Turbo „Samochód marzeń – kup i zrób”, współpracownik ProfiAuto.

Ważnym elementem rozmowy z klientem jest utrzymanie z nim kontaktu wzrokowego. Dzięki temu możemy zauważyć niewerbalne sygnały, które do nas wysyła. Podczas rozmowy powinniśmy często spoglądać na klienta. Ale uwaga: nie możemy się ciągle w niego wpatrywać, bo będzie to denerwujące i sprawi, że poczuje się nieswojo.

Ważna jest także odpowiednia postawa ciała. Jeśli siedzimy razem z klientem przy stole, powinniśmy się lekko pochylić do przodu i zachować postawę otwartą, tzn. ręce nie powinny być założone na klatce piersiowej, a dłonie mają spokojnie spoczywać na stole. Podczas dialogu należy potakiwać rozmówcy. Wystarczą skinienia głową oraz wtrącenia typu: „tak, tak”. Dzięki temu klient poczuje, że jesteśmy zaangażowani w temat i zwracamy uwagę na to, co mówi.

Badania dowodzą, że stosowanie jedynie tych trzech, wyżej wymienionych metod jest nam w stanie dostarczyć o 30–40 proc. więcej informacji o naszym rozmówcy.

Pamiętaj także, że podczas rozmowy musisz być cierpliwy. Postaraj się dać klientowi czas na dokończenie wypowiedzi, nie przerywaj mu. Nie bój się chwili ciszy, pozwól klientowi uzupełnić informację.

ADAM KLIMEK
najsłynniejszy polski mechanik samochodowy, na naszych łamach udziela rad właścicielom warsztatów.

NASI EKSPERCI ODPOWIADAJĄ

Mariusz Maksym
ekspert ProfiAuto

Łukasz Ryś
ekspert ProfiAuto

Czy można przejść z oleju mineralnego na syntetyczny?

Sporo mówi się o zaletach oleju syntetycznego. Jednak kiedy nasz silnik zalany jest olejem mineralnym, czy powinniśmy przejść na syntetyk? Dlaczego? Olej mineralny powstaje w wyniku rafinacji ropy naftowej, a syntetyczny - w wyniku syntezy chemicznej. Proces ten nadaje olejowi odporność na działanie w trudnych warunkach (wysoka temperatura) oraz zwiększa jego lepkość. Silnik po długotrwałej pracy na oleju mineralnym może zostać na tyle zanieczyszczony, że syntetyk zacznie wypłukiwać brud, który następnie będzie krążyć po silniku. Niektórzy powiedzą, że to nie problem, bo przecież przed wymianą można zastosować płukankę. Jednak zarówno płukanka, jak i olej syntetyczny mogą rozszczelnić jednostkę oraz zatkać kanaliki smarne, a w konsekwencji doprowadzić do zatarcia.

Podsumowując:

Przejście z oleju mineralnego na syntetyczny należy rozpatrywać indywidualnie. Decyzja powinna być przemyślana i skonsultowana z mechanikiem oraz uzależniona od kondycji silnika i czasu pracy na oleju mineralnym. Gdy silnik ma duży przebieg na oleju mineralnym, to lepiej nie eksperymentować. Przejście z oleju mineralnego na syntetyczny zawsze będzie się wiązać z ryzykiem.

Siła lancy myjki ciśnieniowej może narobić niemałych szkód

No dobra, już tyle napisano o myciu, że chyba wszyscy wiedzą, iż kierowanie lancy zbyt blisko karoserii może jej poważnie zaszkodzić. Oprócz brudu można w ten sposób zmyć emblematy, naklejki, klar, szpachlę (o ile gdzieś ją macie).

Jednak część kierowców, i to niemała, postanawia za pomocą lancy rozwiązać problem much, komarów oraz innych insektów przyklejonych do zderzaka.

Bezpośrednio za grillem schowana jest chłodnica, do której łatwo podejść ze strumieniem wody. Jednak spłukując w ten sposób brud, łatwo uszkodzicie lamelki odpowiedzialne za odprowadzanie ciepła, przez co chłodnica przestanie być sprawna.

Pamiętajcie zatem: z lancą myjki ciśnieniowej daleko od chłodnicy oraz intercoolera, a insekty najlepiej przed myciem „zmiękczyć" odpowiednim środkiem.

Jestem posiadaczem Peugeota Experta z zawieszeniem pneumatycznym. Dotąd auto samo ustawiało sobie twardość zależnie od ciężaru, a teraz dźwiga się prawie do końca poduszki i potem już nie opada.

Należy odpowiedzieć na podstawowe pytanie – czy zawieszenie jest fabryczne, czy może dokładane na miejscu w serwisie? Jeśli jest fabryczne, to należy zacząć od zdiagnozowania czujników. Prawdopodobnie któryś z czujników wysokości podaje nieprawidłowe informacje lub też zawór rozdzielaczy nie domyka się i cały czas pompuje do pełnej wysokości. Obie ewentualności można sprawdzić w parametrach na urządzeniach diagnostycznych. Jeśli jednak zawieszenie dokładane było w serwisie, to trzeba dokładnie je sprawdzić – element po elemencie. Przede wszystkim należy zobaczyć, czy nie posiadamy czujników poziomu oraz czy przyczyna problemu nie leży w rozdzielaczu ciśnienia.

Manul vs. automat – co wybrać?

Część kierowców, zmieniając samochód, zastanawia się, jaką skrzynię wybrać: manuala czy automat. Tradycjonaliści odpowiedzą „Wyłącznie manual!", postępowi będą się zastanawiać, a ci, którzy już posiadają automat, raczej przy nim zostaną.

Automatyczna skrzynia przestała już być komfortem zarezerwowanym dla marek premium. Co więcej, zaczyna pojawiać się problem z uzbrojeniem samochodu w manuala. Powód? Po pierwsze, producenci chcą przyciągnąć bardziej wymagającego klienta. Po drugie, chcą ochronić silnik i zespół napędowy przed kierowcą ze zbyt sportowymi ambicjami. Ci ostatni z reguły uważają, że automat jest zbyt wolny, dlatego wolą manuala i trudno im się dziwić, gdyż do niedawna skrzynie automatyczne faktycznie funkcjonowały niezbyt dynamicznie. Dzisiaj jednak dwusprzęgłowy automat potrafi być tak szybki, że kierowca z zacięciem sportowym w manualu nie dogoni staruszka, gdy ten wgniecie pedał w podłogę.

Automat jest wygodniejszy i bardziej komfortowy od manuala. Lewa noga spokojnie odpoczywa na podpórce, a prawa ręka może spokojnie leżeć na kierownicy. Statystyczny polski kierowca jeździ głównie po mieście. Dziwne zatem, że niespecjalnie chce korzystać z udogodnień automatu. Dlaczego? Czyżby z obawy przed awaryjnością?

Coś w tym jest!

Manual nie wymaga specjalnego serwisowania. Automat natomiast ma bardziej skomplikowaną budowę i potrzebuje troskliwego traktowania. Położenia skrzyni winny być zmieniane po zatrzymaniu się do zera. Nie należy ufać producentom, którzy sugerują, że olej w skrzyni jest dożywotni i nie trzeba go wymieniać - chyba że przyjęli, iż samochód po 100 tys. należy wymienić, a stary poddać recyklingowi. Nie jest też prawdą, że automaty psują się częściej od manuali. Wszystko zależy od konkretnego modelu, serwisowania i samego kierowcy. Faktycznie należy być jednak ostrożnym, kupując samochód ze sporym przelotem, który wyposażony jest w DSG. Skrzynia ta sprawdza się w motorsporcie, ale nie podczas ruszania czy jazdy w korku. W takich warunkach szybko zużywają się tarcze sprzęgieł, których wymiana jest bardziej skomplikowana i droższa niż w przypadku tradycyjnych sprzęgieł.

Podsumowując:

W ostatnich latach skrzynie automatycznie mocno się zmieniły. Są szybkie, gładko zmieniają biegi, mają sporo przełożeń i potrafią zaoszczędzić paliwo. Zapewniają komfort kierowcy i nawet w sportowych autach są w stanie dać więcej radości niż manuale.

Kupiłeś opony – jedź ostrożnie!

Kiedyś powszechnie docierało się nowe silniki, ale mało kto słyszał, że nowe opony również wymagają dotarcia.

Dlaczego?

Na opony w trakcie produkcji nakładane są środki zmniejszające tarcie, które ułatwiają wyjmowanie gumy z prasy wulkanizacyjnej. Dlatego pierwsze kilometry należy pokonywać ostrożnie, aż do momentu zużycia wierzchniej warstwy gumy. Po dotarciu opona uzyskuje maksimum swoich osiągów.

Ile km należy przejechać, aby dotrzeć opony?

Nie ma złotego środka. Powszechnie wskazuje się na przebieg 200-300 km. Testerzy opon przyjmują co najmniej 100 km na dotarcie, zanim przystąpią do testu. Inni mówią o pewnym dystansie. Jakim? Nie określają. Tak czy inaczej przez pierwsze kilometry należy powstrzymać się przed ostrą jazdą.

W szczególności uczulamy na ten problem motocyklistów, chociaż większość jest go świadoma.

Więcej na: fb.com/DoradcaProfiAuto

OŚWIETLENIE SAMOCHODOWE
– NOWOCZESNA TECHNIKA W SŁUŻBIE KIEROWCY

Potrzeba oświetlania pojazdu jest starsza niż motoryzacja, bo w odległych czasach lampy służyły bardziej do jego oznaczenia niż do oświetlenia drogi. Tak również było w przypadku pierwszych samochodów, gdzie stosowano lampy karbidowe lub naftowe. W toku rozwoju motoryzacji zaczęto w automobilach montować żarówki elektryczne, a pierwsze samochodowe światła podobne do współczesnych pojawiły się w roku 1913. Przełomem był wynalazek Philipsa z roku 1924, czyli żarówka samochodowa Philips Duplo z dwoma żarnikami, dająca możliwość emisji świateł mijania i świateł drogowych.

Rozwiązanie to udoskonalano, zwiększano zasięg reflektorów, wprowadzono światła asymetryczne, jednak cały czas bazą dla emisji snopu światła była konwencjonalna żarówka – bańka wypełniona obojętnym gazem z umieszczonym wewnątrz drucikiem wolframowym, który żarząc się pod wpływem przepływającej przezeń energii elektrycznej emitował światło. Niestety żarówka taka – podobnie jak te stosowane w domach – ma ograniczoną żywotność. Drucik wolframowy powoli się wypala i następuje tzw. zjawisko czernienia, czyli osadzanie się oparów wolframu na wewnętrznej stronie szklanej bańki żarówki.

Kolejnym zwrotem w rozwoju techniki oświetlenia były żarówki halogenowe wprowadzone w latach 60-tych XX w., które mimo upływu lat są wciąż najpowszechniej wykorzystywanym źródłem światła przednich reflektorów samochodowych. Żarówki halogenowe są pozbawione wad konwencjonalnych żarówek wolframowych. Wnętrze bańki takiej żarówki wypełnia się gazem zawierającym związki jodu i bromu (tzw. związki halogenowe). Gaz tego typu zapobiega osadzaniu się wolframu na bańce, czyli opisanemu wcześniej czernieniu szkła. Pary wolframu osiadają zatem ponownie na żarniku, co znacznie zwiększa trwałość żarówki. Można powiedzieć, że jest to pewnego typu samoregeneracja żarówki. Dzięki temu żarówka halogenowa podczas swej eksploatacji pracuje prawie z niezmienną wydajnością. Najczęściej spotykane są żarówki halogenowe typu H4 oraz H7. W porównaniu z lampami wolframowymi starego typu, tzw. halogeny mają nie tylko większą żywotność (od 150 do 1000 godzin), ale również większy zasięg i mocniejszy strumień światła (ok. 1500 lm).

Krokiem milowym było pojawienie się w latach 90. XX w. lamp wyładowczych, popularnie zwanych ksenonami. Choć z początku ten rodzaj oświetlenia rezerwowano dla luksusowych modeli aut, z czasem wszedł również do gamy samochodów popularnych. Istota lamp wyładowczych polega na wyeliminowaniu żarnika. Źródłem światła jest łuk elektryczny powstający pomiędzy dwoma elektrodami w atmosferze mieszaniny gazów szlachetnych (argon, ksenon) oraz soli metali (rtęć, skand, sód). Łuk elektryczny pobudza gazy szlachetne do świecenia. Sam łuk ma 4 – 5 mm długości. Za zapłon łuku elektrycznego i dalszą stabilizację napięcia w lampie odpowiada generator prądu – starter. Do rozpalenia łuku potrzebne jest napięcie ok. 25 000 V (starter dostarcza właśnie takie napięcie), jednak w późniejszej fazie pracy lampy do podtrzymania łuku wystarczy 85 V. Dzięki temu, samochodowa lampa ksenonowa o mocy 35 W generuje o ponad połowę więcej światła niż żarówka halogenowa o mocy 55 W. Dodatkowo, temperatura barwowa ksenonów jest bardzo zbliżona do temperatury naturalnego dla człowieka światła słonecznego. W połączeniu z lepszym kontrastem barw i wyraźnym odcięciem wiązki światła, w świetle ksenonów lepiej i szybciej rozpoznamy np. pieszego na poboczu, znaki drogowe czy rowerzystę. Kolejną zaletą lamp ksenonowych jest ich dłuższa żywotność (w porównaniu z żarówkami halogenowymi). Czas pracy tradycyjnej żarówki halogenowej, np. Philips X-tremeVision, szacowany jest na 450 godzin, Philips LongLife EcoVision na ponad 1000 godzin, natomiast lampy ksenonowe mogą działać nawet do 3000 godzin.

XXI wiek przyniósł dalszy rozwój technik oświetlenia pojazdu. Postęp został z początku nieco wymuszony koniecznością montowania w samochodach świateł do jazdy dziennej. Konstruktorzy, poszukując trwałego, a jednocześnie oszczędnego energetycznie źródła światła postawili na rozwój innowacyjnych wówczas świateł diodowych. Z początku stosowane były one właśnie jako światła do jazdy w dzień, jako światła kierunkowskazów lub światła stop, jednak w kolejnym etapie ich ewolucji opracowano również diodowe reflektory przednie. Składają się one zazwyczaj z od kilkunastu do nawet trzydziestu diod, które z pomocą skomplikowanego systemu soczewek i mini reflektorów emitują jaskrawe, mocne światło. Reflektory diodowe charakteryzują się nie tylko wysoką wydajnością energetyczną, ale oferują też bezpieczeństwo i komfort. Dzięki temperaturze barwowej 5500 K, ich światło podobne jest do światła dziennego i prawie nie męczy oczu kierowcy – przede wszystkim w ciemnościach i przy złych warunkach atmosferycznych. Reflektory diodowe dają też szersze w porównaniu do reflektorów ksenonowych pole widzenia. Podczas jazdy we mgle i w deszczu mniej oślepiają kierowców jadących z przeciwka. Diody nie wymagają konserwacji, a ich żywotność jest równa żywotności pojazdu. Dodatkowo, wielosegmentowe reflektory ledowe umożliwiają elastyczne sterowanie wiązką światła, co otwiera drogę do rozwiązań takich, jak wciąż włączone światła drogowe, które nie oślepiają innych kierowców, ponieważ pozostają oni w stale modyfikowanej strefie cienia.

Najnowsze trendy wyznaczane przez motoryzacyjnych liderów wskazują, że przyszłość oświetlenia samochodowego należy do świateł laserowych. W tym przypadku źródłem światła jest dioda laserowa – odmiana tradycyjnej diody LED – tyle, że dużo mniejsza i znacznie bardziej wydajna. Diody laserowe zużywają mniej energii i wytwarzają mniej ciepła, co upraszcza chłodzenie reflektora. Zasada działania świateł laserowych jest następująca: mały moduł laserowy generuje snop światła, który wiązką oświetla przestrzeń na długości nawet 500 – 600 metrów. Monochromatyczne i koherentne niebieskie światło laserowe ma długość fali 450 nanometrów. Fosforowy konwerter przemienia je w białe światło drogowe o temperaturze barwowej 5500 K – idealne dla ludzkiego oka, pozwalające kierowcy lepiej rozpoznawać kontrasty i mniej męczące wzrok. Oczywiście, żeby taki zestaw nie zamienił się w broń oślepiającą kierowców jadących z naprzeciwka, reflektory muszą być sprzężone z kamerami i układem optoelektronicznym, który automatycznie skraca światła lub przekierowuje ich snop, jeśli wykryje ruch na drodze.

PROFI WARSZTAT
OŚWIETLENIE SAMOCHODOWE
PROFIAUTO

SUKCES PROFIAUTO W POZNANIU

Tegoroczne Targi Poznań Motor Show i towarzyszące im Targi Techniki Motoryzacyjnej z pewnością można uznać za udane. Czterodniowe wydarzenie zgromadziło fanów motoryzacji i najważniejszych przedstawicieli branży.

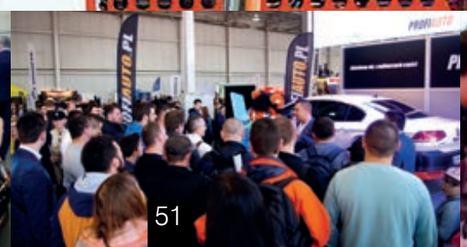
Dla nas także był to bardzo udany czas. Stoiska ProfiAuto i ProfiAuto Serwis odwiedziły tłumy, a z rąk Prezesa Międzynarodowych Targów Poznańskich odebraliśmy nagrodę za działania marketingowe – podsumowują przedstawiciele ProfiAuto.

15 pawilonów o łącznej powierzchni ponad 50 tysięcy metrów kwadratowych, 4-dniowe święto motoryzacji i ponad 151 tysięcy zwiedzających – to najważniejsze liczby podsumowujące tegoroczne Targi Poznań Motor Show i towarzyszące im Targi Techniki Motoryzacyjnej. Na imprezie pojawiły się najważniejsze polskie i międzynarodowe marki motoryzacyjne, które prześcigały się w atrakcyjnych aranżacjach stoisk. Przygotowanie ProfiAuto w tym zakresie zostało wyróżnione przez organizatorów. Przedstawiciele sieci odebrali z rąk Prezesa Międzynarodowych Targów Poznańskich nagrodę Acanthus Aureus „za uczestnictwo w targach ze stoiskiem najbardziej sprzyjającym realizacji strategii marketingowej".

– W przygotowanie stoiska włożyliśmy dużo energii i pracy. Cieszymy się, że zostało to docenione. Działania marketingowe i promocyjne to część tego, co mamy do zaoferowania warsztatom w ramach naszej sieci. Można więc powiedzieć, że stoisko i ta nagroda są naszą najlepszą wizytówką – wyjaśnia Michał Tochowicz, dyrektor ds. rozwoju i strategii ProfiAuto.

Wyróżnienie dotyczyło stoiska sieci warsztatowej ProfiAuto Serwis na Targach Techniki Motoryzacyjnej, któremu w tym roku przyświecało hasło „Tworzymy warsztaty". Sieć zaprezentowała wizualizację warsztatu idealnego, a właściciele serwisów i mechanicy podczas rozmów ze specjalistami mogli dowiedzieć się, jak rozwinąć swoją działalność i umiejętności.

Z kolei na stoisku ProfiAuto w ramach Poznań Motor Show można było się spotkać z Maciejem Wisławskim oraz zobaczyć m.in. interaktywny skaner samochodu czy samochody rajdowe oraz skorzystać z symulatora jazdy.



Rozbiórka i naprawa skrzyni biegów; diagnostyka układów elektrycznych, sterowania czy klimatyzacji wymagająca demontażu deski rozdzielczej, a także usługi blacharsko-lakiernicze – to zadania, które zajmują najwięcej czasu mechanikom samochodowym.

ILE TO POTRWA I DLACZEGO TAK DŁUGO?

ZESTAWIENIE NAJBARDZIEJ CZASOCHŁONNYCH NAPRAW SAMOCHODOWYCH

Na długość naprawy wpływ mają: rodzaj usterki, marka samochodu, dostępność części, typ warsztatu oraz doświadczenie mechanika.

Najdłuższe naprawy mogę trwać nawet 40 godzin, co przekłada się na około 5 dni roboczych.

Czas trwania naprawy może wywoływać sporo napięcia na linii klient–warsztat. Tymczasem największy wpływ na to, jak długo potrwa likwidacja usterki, mają czynniki technologiczne. Jak wynika z zestawienia przygotowanego przez ekspertów sieci warsztatowej ProfiAuto Serwis, wśród najbardziej czasochłonnych napraw znajdują się te związane z poszczególnymi markami, jak np. skomplikowana wymiana rozrządu w Mercedesie CDI, wymagająca całkowitego demontażu silnika (trwa średnio 8 godzin). Sporo czasu pochłaniają także usterki określonych podzespołów, np. skrzyni biegów czy układów elektrycznych. Demontaż i naprawa skrzyni biegów (zarówno mechanicznej, jak i automatycznej) w przypadku jej kompletnego uszczelnienia wraz z serwisem układu napędowego potrwać może nawet 12 godzin. Natomiast złożoną diagnostykę i naprawę układów elektrycznych, która pociąga za sobą konieczność naprawy sterowników, pomiarów wiązek elektrycznych i diagnozowania na podstawie parametrów pracy silnika, można szacować nawet na 15 godzin pracy. Do trwających długo napraw zalicza się także demontaż deski rozdzielczej w celu wymiany nagrzewnicy lub elektrycznych silniczków w układach sterowania i regulacji klimatyzacji (około 10 godzin pracy). Zestawienie najbardziej czasochłonnych napraw samochodów uzupełniają te, podczas których kluczową rolę odgrywa „czynnik ludzki", a konkretnie – precyzja mechanika. Tak jest w przypadku specjalistycznych prac blacharskich i lakierniczych, które w skrajnych przypadkach mogą trwać nawet 40 godzin.

Czas na nowe technologie!

Specjaliści są zgodni – wyzwania technologiczne stające przed mechanikami są coraz poważniejsze. Wymagają ciągłego poszerzania wiedzy i także przekładają się na czasy napraw.

– Motoryzacja rozwija się błyskawicznie. Coraz większy wpływ na to, jak działają samochody i jak wygląda ich naprawa, mają nowe technologie. Ze względu na wyzwania, które niesie ze sobą współczesność, coraz trudniej określić czas trwania standardowej naprawy samochodu w warsztacie. Widełki są szerokie: błahe usterki można przeważnie usunąć w ciągu godziny, a poważne problemy to takie, na które poświęcamy ponad 10 godzin – mówi Łukasz Ryś, ekspert ProfiAuto.

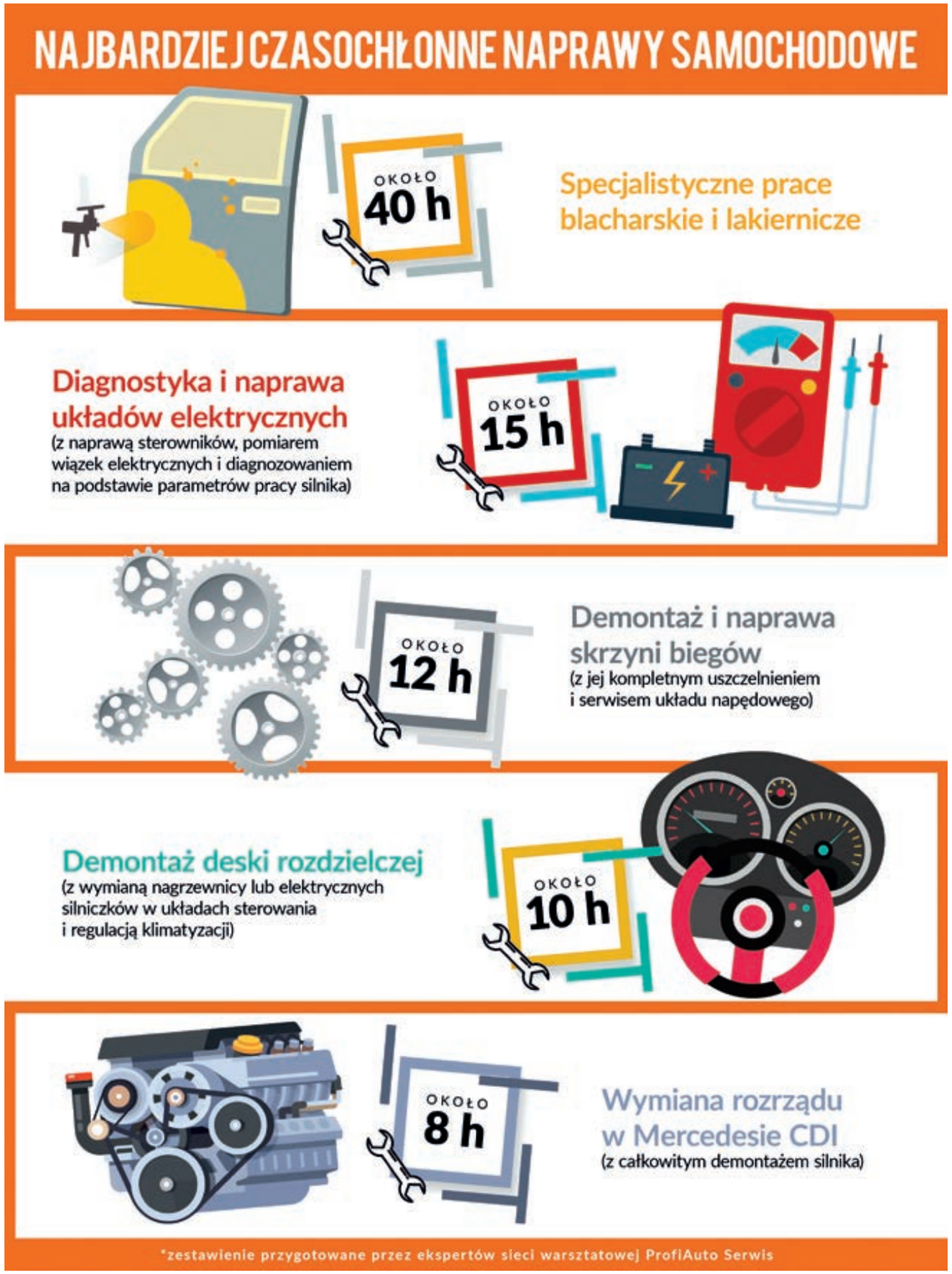
Standard to np. szybki serwis olejowy samochodu z silnikiem benzynowym czy diesla, zajmujący zwykle godzinę lub dwie. Poważne, skomplikowane naprawy coraz częściej wymagają natomiast posiadania rozbudowanej aparatury diagnostycznej oraz wiedzy z pogranicza motoryzacji, elektroniki i IT.

Czas na profesjonalistów!

Umiejętności mechanika to jeden z ważniejszych czynników wpływających na długość naprawy. Są np. usterki, z którymi doświadczony serwisant poradzi sobie w godzinę, a nowicjusz może ich potrzebować nawet kilkanastu. Profesjonalizm to jednak nie tylko praktyka, ale także przestrzeganie szeregu standardów warsztatowych, które mają wpływ na czas naprawy. I tak np. niezależne warsztaty sieciowe są zobowiązane do zachowywania wymogów sieci, dotyczących m.in. wyposażenia i czasu pracy. Muszą np. posiadać minimum dwa stanowiska robocze i funkcjonować przez co najmniej 8 godzin dziennie. W takich warsztatach pewne naprawy przebiegają zdecydowanie szybciej niż w małych, jednostanowiskowych zakładach, których właściciel jest jednocześnie mechanikiem, księgowym i managerem.

Czas na szczegóły!

Kolejną „pułapką" potencjalnie wydłużającą czas naprawy jest niestandardowa budowa niektórych modeli samochodów. Za przykład może tu posłużyć Mercedes klasy A, którego silnik ułożony jest w komorze poziomo, a nie pionowo, jak w większości samochodów. Oznacza to, że dostęp do niektórych jego elementów jest mocno utrudniony, co czyni demontaż zdecydowanie bardziej wymagającym. Podobnie rzecz ma się w przypadku Opla Insigni, w którym układ elektroniczny, sieć CAN i pozostałe sieci przekazywania danych zbudowane są inaczej niż standardowo. Jak podsumowują specjaliści ProfiAuto, doświadczony mechanik, widząc samochód podjeżdżający pod bramę jego warsztatu, ma już pewną wiedzę na temat usterki oraz tego, ile może potrwać naprawa. Warto, aby od początku w sposób otwarty rozmawiał o tym z klientem.



GWARANCJA POTRÓJNEJ SATYSFAKCJI

TRIANGLE®
POTRÓJNA
SATYSFAKCJA

Z TRIANGLE MASZ PEWNOŚĆ:

TESTUJ OPONY PRZEZ 15 DNI,
JEŚLI NIE BĘDZIESZ ZADOWOLONY - WYMIENISZ JE NA INNE!

OPISZ SWOJE WRAŻENIA, WYŚLIJ OPINIĘ
NA ADRES **INFO@PROFIAUTO.PL** I **ODBIERZ GADŻET**!

Program obejmuje zakup kompletu 4 nowych opon firmy Triangle (letnich i zimowych) w segmencie samochody osobowe i SUV-y, dokonanego u sprzedawcy opon firmy Triangle, który przystąpił do niniejszego programu.

Klient może testować zakupione opony przez 2 tygodnie i dokonać ich ewentualnej wymiany na komplet innych opon firmy Triangle lub innego producenta. Dystans pokonany na oponach w/w okresie nie może przekroczyć 1000 km.

Aby przystąpić do programu, należy zarejestrować zakupiony komplet 4 opon firmy Triangle w ciągu 48 godzin od momentu zakupu na stronie:

www.trianglesatisfaction.com/pl

Szczegóły i warunki programu gwarancji opon dostępne są również na powyższej stronie internetowej.

MECHANICY PRZETESTOWALI OPONY. TERAZ MOGĄ TO ZROBIĆ KIEROWCY

Pokonano pół tysiąca kilometrów w zmiennych warunkach drogowych. W sytuacjach odzwierciedlających różne rodzaje poślizgów oraz na szybkich odcinkach toru wyścigowego. Jedna z największych sieci sklepów, hurtowni i serwisów motoryzacyjnych powiedziała „sprawdzam" i podczas strategicznego projektu wewnętrznego postanowiła przetestować opony, które dołączyła do swojej oferty. Teraz własne testy mogą przeprowadzić wszyscy kierowcy.

Marka ProfiAuto poszerzyła swoją ofertę o katalog opon. Znalazły się wśród nich opony marki Triangle, które wcześniej trafiły na koła samochodów uczestniczących w ProfiRacing Cup. Wydarzenie, którego ambasadorem jest pilot rajdowy, Mistrz Europy oraz wielokrotny Mistrz Polski – Maciej Wisławski, to cykl spotkań szkoleniowych dla mechaników samochodowych. Elementem warsztatów jest rywalizacja na torze Jastrząb, podczas której można poszaleć m.in. za kierownicą sportowej Hondy Civic Type R.

Opony Triangle testowane były przez 324 mechaników w prawie każdych warunkach pogodowych – od zimowych po temperatury przekraczające 20 stopni. Sprawdzano je podczas slalomu o zmiennej przyczepności, na szybkich partiach toru, na rondzie z częścią poślizgową oraz w warunkach podsterowności i nadsterowności na zakrętach. Opony skonfrontowano również z szarpakiem oraz zweryfikowano, jak radzą sobie ze wzniesieniem z płytą poślizgową o 10 procentowym stopniu nachylenia, wyposażonym w aktywne kurtyny wodne.

– Z naszych obserwacji wynika, że samochody stabilnie zachowywały się podczas pokonywania zakrętów zarówno na suchej, jak i na mokrej nawierzchni. Uczestnicy testów podkreślali, że w przypadku gwałtownego hamowania późno włączał im się system ABS, co wskazywało na dobrą przyczepność. Wielu mechaników zwracało uwagę na fakt, że opony są ciche i komfortowe – mówi Szymon Zmarlak, koordynator projektu ProfiRacing Cup. – Dodatkowo opony Triangle wymagają użycia niewielkiej ilości ciężarków w trakcie montażu i charakteryzuje je doskonała relacja jakości do ceny – podkreśla Zmarlak.

Od teraz, w ramach programu „Gwarancja potrójnej satysfakcji Triangle", własne testy mogą przeprowadzić wszyscy kierowcy. Z promocji można skorzystać, dokonując zakupu kompletu opon w punktach sieci ProfiAuto. Klienci mają 15 dni na ich przetestowanie. Po tym czasie mogą dokonać ewentualnej wymiany na alternatywny komplet opon Triangle lub innego producenta. Szczegóły programu można poznać pod adresem promocja.triangle@moto-profil.pl

POMÓC ZNALEŹĆ IDEAŁ...

Trwałość, zasięg czy barwa – preferencje klientów co do idealnego, ich zdaniem, oświetlenia w reflektorach są bardzo różne. Na całe szczęście dzisiejsza oferta jest tak szeroka, że zadanie doradcy serwisowego czy mechanika – dopasować produkt do oczekiwań klienta – nie wydaje się specjalnie skomplikowane.

Lampy ksenonowe wymieniamy rzadko, warto więc zainwestować w ich jakość i dobrać je pod kątem preferencji kierowcy. Coraz większa część użytkowników aut kieruje się przy wyborze źródeł światła dodatkowymi parametrami, a producenci, chcąc sprostać ich oczekiwaniom i potrzebom, oferują wiele typów palników. Wybór jest w miarę prosty, jeśli kierowca wie, czego chce. Źródła o niebieskawym świetle, takie jak OSRAM Xenarc Cool Blue Intense, są przeznaczone dla tych, którzy chcą, by ich auto wyróżniało się na drodze. Zwolennicy maksymalnego bezpieczeństwa powinni wybrać palniki Xenarc Night Breaker Unlimited, a w przypadku, gdy zmiana źródła światła jest z powodów konstrukcyjnych utrudniona, najlepiej zdecydować się na takie o podwyższonej trwałości – Xenarc Ultra Life. Są także kierowcy, którzy nie za bardzo wiedzą, czego potrzebują. Tacy klienci chętnie polegają na rekomendacjach mechaników. To, jaki produkt warto w danej sytuacji zaproponować, zależy od bardzo wielu czynników. Kluczowe jest, by przed przystąpieniem do wymiany oświetlenia przeprowadzić dokładny wywiad z właścicielem samochodu co do jego preferencji.

W pogoni za „zimnym światłem" warto pamiętać, że przepisy nie pozostawiają tu pełnej dowolności kierowcom, bo często chłodna barwa światła jest osiągana przez nałożenie niebieskiego filtra na bańkę, który blokuje ilość wytwarzanego światła. Temperatura barwowa światła wytwarzanego przez żarniki Xenarc Cool Blue Intense nie przekracza wartości dopuszczalnych normami ECE, a co nie mniej istotne – lampy te wytwarzają nawet o 20% więcej światła niż produkty, których bańka pokryta jest niebieskim filtrem.

Aż do 70% więcej niż standardowe produkty emitują palniki rodziny Xenarc Night Breaker Unlimited. Ich zasięg jest do 20 m dłuższy niż standardowych produktów, a ilość światła w kluczowym obszarze na drodze jest aż do 70% większa. Temperatura barwowa emitowanego przez nie światła wynosi 4350 K.

Tym, co wyróżnia gamę Xenarc Ultra Life, jest trwałość – nawet czterokrotnie dłuższa niż produktów standardowych, co oznacza, że bez wymiany można przejechać nawet do 300 000 km. Nic więc dziwnego, że producent udziela na nie aż 10-letniej gwarancji.

Produktem, który jest kompromisem między często rozbieżnymi oczekiwaniami kierowców, jest linia Xenarc Original. Właśnie takie źródła światła są montowane fabrycznie w połowie nowych samochodów. Łączą dobre parametry świetlne z trwałością i rozsądną ceną.

Warto pamiętać, że na rynku są oryginalne produkty uznanych firm, ale także sporo takich, które markowe jedynie udają. Dlatego firma OSRAM uruchomiła Program Zaufania (OSRAM Trust Program). Dzięki niemu można łatwo i szybko potwierdzić oryginalność produktu sprawdzając na stronie www.osram.pl/trust unikatową kombinację kodu z etykiety na opakowaniu z danymi lampy umieszczonymi na jej trzonku. Odpowiedź otrzymamy automatycznie, a jeśli pojawią się wątpliwości, wystarczy wysłać dodatkowe zapytanie poprzez formularz na stronie www.czyoryginal.pl. Po analizie specjalistów szybko otrzymamy wyniki ekspertyzy i informację, czy produkt jest oryginalny. Tylko taki spełni oczekiwania klienta i będzie bezpieczny w użytkowaniu.

www.osram.pl/trust

Pozory mogą mylić

Dzięki programowi zaufania „TRUST" łatwo i szybko potwierdzisz oryginalność lamp ksenonowych OSRAM

Lampy ksenonowe, są jednym z najczęściej podrabianych produktów w oświetleniu samochodowym. Aby uchronić klientów, przed „podróbkami", firma OSRAM wdrożyła system zabezpieczeń, dzięki któremu każdy kierowca samodzielnie na stronie www.osram.pl/trust, w 1 minutę sprawdzi czy zakupiona lampa ksenonowa jest oryginalnym produktem.

Jak to działa?
Weryfikacja oryginalności następuje w dwóch krokach. Każda lampa ksenonowa OSRAM została oznaczona na etapie produkcji, poprzez umieszczenie na trzonku unikalnych danych, które w zestawieniu z kodem z etykiety pozwalają ze 100% pewnością, zweryfikować oryginalność danego produktu. W zależności od typu lampy kod znajduje się na spodniej albo na bocznej części trzonka.

Krok 1 - sprawdź kod na etykiecie
Na opakowaniu oryginalnych lamp ksenonowych OSRAM znajdziesz etykietę bezpieczeństwa z unikalnym:
- 7-znakowym kodem
- hologramem
- paskiem bezpieczeństwa z mikro tekstem

Możesz także zeskanować kod QR, 7-znakowy kod jest wówczas wprowadzony automatycznie.

Krok 2 - porównaj kod z etykiety z kodem z trzonka lampy
Lampa ksenonowa jest oryginalna jeżeli kod umieszczony na trzonku jest identyczny, jak ten znajdujący się na etykiecie opakowania.

typ D1,D3 i D8

typ D2 i D4

OSRAM - tworzymy światło

OSRAM

WENECJA

Jeśli planujesz zwiedzanie Wenecji, to warto się pospieszyć. Władze lokalne zaczynają ograniczać napływ turystów, zwłaszcza tych, którzy wybierają się tam tylko na jeden dzień.

W tym roku podczas weekendu majowego w Wenecji postawiono bramki, które regulowały napływ turystów w kilku kluczowych punktach historycznego centrum i węzłach komunikacyjnych.

CANAL GRANDE – decydując się na transport wodny, popłyniemy największym kanałem Wenecji, który ma ok. 4 km. Po jego obu stronach stoi mnóstwo zabytkowych pałaców.

Przed mostem, którym wjeżdża się do Wenecji, powstały kilometrowe korki. Władze miasta zapowiadają, że na stałe będą odgradzać płotkami pewne fragmenty miasta, aby nie wchodzili do nich turyści.

Generalnie Wenecja jest dobrze przygotowana do przyjęcia zmotoryzowanych turystów. Problem polega na tym, że rocznie odwiedza miasto około 20 mln osób, a to oznacza, że coraz trudniej się po nim poruszać.

Jeśli nie chcemy wjeżdżać autem do centrum, już w pobliskim Mestre, które połączone jest z Wenecją prawie 4 km mostem Ponte della Libertà (dwujezdniowy o czterech pasach ruchu), można znaleźć parkingi i wjechać na wyspę komunikacją miejską. Można też zastawić samochód blisko centrum, w jednym z kilku olbrzymich parkingów mieszczących po kilka tysięcy samochodów. Ponieważ na niektórych z nich obowiązuje stawka godzinowa, a na innych dobowa, warto najpierw policzyć, co nam się bardziej opłaci. Można też dokonać rezerwacji parkingu przez internet.

Z Piazzale Roma, w pobliżu którego znajduje się większość parkingów, wsiadamy do tramwaju wodnego i płyniemy do interesującego nas miejsca lub idziemy pieszo, zwiedzając po drodze liczne zabytki.

WIEŻA ZEGAROWA – pochodzi z XV-wieku. Warto na nią wejść mimo ogromnej kolejki – ze szczytu rozciąga się wspaniała panorama na całe miasto.

PRZEJAZD GONDOLĄ – warto poznać zakątki Wenecji, pływając po ok. 150 kanałach, którymi poprzecinane jest miasto.

PROFI STYL ŻYCIA
WENECJA
PROFIAUTO

PLAC ŚW. MARKA – najważniejszy plac Wenecji, w sezonie pełny turystów. Wokół niego leżą najważniejsze zabytki miasta.

BAZYLIKA ŚW. MARKA – kiedy weneccy kupcy w 828 roku wykradli z Aleksandrii relikwie św. Marka, zapadła decyzja, żeby wybudować w tym miejscu kryptę i złożyć jego szczątki. Potem dobudowywano kolejne fragmenty. Wnętrze zachwyca bogatymi zdobieniami.

PAŁAC DOŻÓW – pierwotnie był fortecą, by ostatecznie stać się siedzibą Doży, najważniejszej osoby w Republice Weneckiej. Obecny wygląd zawdzięcza przebudowie w XIV wieku.

MURANO – kilka wysepek, które połączone są mostami. Od setek lat mieszkają na nich rzemieślnicy słynący z produkcji szkła.

MOST WESTCHNIEŃ – prowadzono nim skazanych z Pałacu Sprawiedliwości do więzienia.

MOST RIALTO – chyba najczęściej fotografowany obiekt w Wenecji. Najstarszy most w Wenecji nad Canal Grande.

LIDO – duża (ok. 12 km długości) wyspa, na którą można dotrzeć tramwajem wodnym. Prestiżowa dzielnica Wenecji, często zatrzymują się na niej gwiazdy Międzynarodowego Festiwalu Filmowego w Wenecji.

Grillowane SZPARAGI

Maj i czerwiec to sezon na szparagi. Można je przyrządzać na wiele sposobów. Dominik Duraj, według prestiżowego przewodnika kulinarnego „Gault&Millau" jeden z pięciu najlepszych kucharzy w Polsce, proponuje męską wersję, z jajkiem i wędzoną wołowiną.

Dominik Duraj od roku 2016 pracuje w katowickiej restauracji Villa Gardena. W rankingu „Gault&Millau", oprócz osobistego sukcesu, zdążył jej zapewnić już jedną czapkę na 2017 rok i dwie na 2018 rok.

Szparagi mają mnóstwo witamin i składników mineralnych, m.in. witaminy C i E, kwas foliowy, wapń, fosfor, potas, błonnik. Jednocześnie warto też pamiętać, że mają bardzo mało kalorii. Ich przygotowanie jest stosunkowo proste i niezbyt czasochłonne, warto zatem spróbować przyrządzić je samemu.

Dominik Duraj proponuje szparagi zielone z jajkiem i plastrami wędzonej wołowiny.

Przemysław Jendroska

PROFI STYL ŻYCIA
GRILLOWANE SZPARAGI

PROFIAUTO

Co potrzebujemy

- ☑ 6 sztuk szparagów zielonych (na 1 osobę)
- ☑ 50 gr wędzonej wołowiny
- ☑ Sól morską
- ☑ Olej rzepakowy (najlepiej z Góry Św. Wawrzyńca)
- ☑ 1 jajko
- ☑ Maślankę (1/3 szklanki)
- ☑ ¼ pęczka szczypiorku
- ☑ Olej z pestek winogron
- ☑ Ocet jabłkowy

Jak przygotowujemy:

Olej szczypiorkowy:

szczypiorek kroimy na drobne kawałki i wrzucamy do 80 ml oleju z pestek winogron. Przepuszczamy przez gęste sito lub gazę.

Sos do szparagów:

olej szczypiorkowy mieszamy z 1/3 szklanki maślanki.

Jajko w koszulce:

zagotowujemy wodę, przyprawiamy solą, dodajemy 2 łyżeczki octu jabłkowego, łyżką robimy wir w garnku, a w jego środek wlewamy rozbite jajko – dzięki temu nie rozleje się, tylko uformuje wokół wiru. Gotujemy 3–4 minuty, w zależności od tego, czy wolimy na miękko, czy na twardo. Wyciągamy jajko i płuczemy w letniej wodzie.

Wołowina:

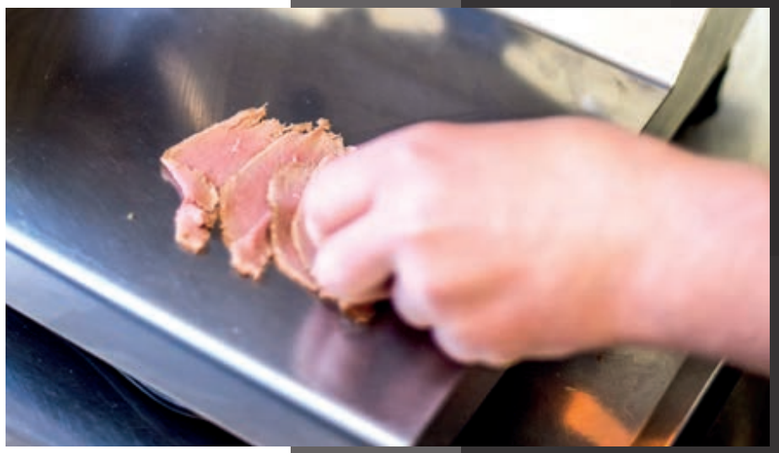
obsmażamy 1,5 minuty z każdej strony i pakujemy próżniowo. Gotujemy w temp. 56 stopni. Po ugotowaniu podwędzamy i kroimy na plastry. Możemy też kupić wędzoną wołowinę albo użyć prosciutto.

Szparagi:

szparagi obieramy jedynie z drobnych liści, usuwamy łykowatą część. Kładziemy je na grilla lub patelnię na 3–4 minuty. Zdejmujemy i posypujemy solą, przyprawiamy olejem rzepakowym.

Jak podajemy:

najpierw nakładamy na talerz sos, potem układamy szparagi i jajko. Dookoła nich kładziemy plastry wołowiny. Obieraczką tniemy surowy szparag na wąskie paski. Wkładamy do wody z lodem na kilka minut, a następnie kładziemy je dla ozdoby na grillowane szparagi.



PODRÓŻOWANIE z muzyką

PROFI STYL ŻYCIA
PODRÓŻOWANIE Z MUZYKĄ
PROFIAUTO

Wyjazd na wakacje nie musi oznaczać rezygnacji ze słuchania ulubionej muzyki. Dzięki bezprzewodowym urządzeniom, które zajmują niewiele miejsca i są łatwe w użytkowaniu, szybciej minie nam podróż, a po dotarciu na miejsce nie jesteśmy skazani na słuchanie tego, co leci w lokalnym radiu lub głośnikach na basenie.

JBL Soundgear

Co zrobić, jeśli wybieramy się w dłuższą trasę samochodową i chcemy posłuchać muzyki, kiedy inni pasażerowie śpią? Albo jeśli lubimy słuchać heavy metalu, co niekoniecznie podoba się innym? Słuchawki z oczywistych powodów w przypadku kierowcy nie wchodzą w grę. Ratunkiem może być JBL Soundgear. To zupełnie nowy sposób na bezprzewodowe słuchanie muzyki w samochodzie czy domu. Dzięki specjalnej konstrukcji opaski zakładanej na szyję, ergonomicznemu kształtowi, intuicyjnemu sterowaniu i wykończeniu z miękkiego materiału użytkownik może słuchać muzyki, prowadzić rozmowy telefoniczne czy oglądać filmy bez konieczności zajmowania rąk czy obciążania uszu, a jednocześnie ma kontakt słuchowy z otoczeniem i nie przeszkadza innym. JBL Soundgear wyposażono w akumulator, który zapewnia do 6 godzin ciągłego odtwarzania, a jego czas ładowania wynosi 2 godziny. Dołączony bezprzewodowy nadajnik audio Bluetooth z wejściem optycznym oraz AUX pozwala na łatwe połączenie z telewizorem. Dwa wbudowane mikrofony umożliwiają bezprzewodowe prowadzenie rozmów telefonicznych, a brak przewodów i możliwość strumieniowania treści bezprzewodowo pozwala stale pozostawać w kontakcie z otoczeniem.
Sugerowana cena detaliczna: 949 zł

Harman Kardon Traveler

Harman Kardon Traveler to najwyższej klasy głośnik przenośny – doskonały towarzysz podróży. Wyposażono go w technologię Bluetooth, a także funkcję powerbanku, która umożliwia ładowanie innych urządzeń przenośnych w czasie podróży. Bezprzewodowe strumieniowanie Bluetooth pozwala z łatwością łączyć ulubione źródła dźwięku i cieszyć się profesjonalnie zaprojektowanym brzmieniem stereo. Dwa mikrofony konferencyjne zapewniają możliwość odbierania i prowadzenia krystalicznie czystych rozmów telefonicznych za dotknięciem jednego przycisku. Wszystko dzięki najwyższej klasy wbudowanej funkcji tłumienia hałasów i echa.
Wbudowany akumulator litowo-jonowy 2500 mAH umożliwia do 10 godzin odtwarzania dźwięku, a także ładowanie innych urządzań przenośnych poprzez USB. Piękny, jednobryłowy, aluminiowy design z akcentami ze skóry oraz szlifowanymi diamentowo krawędziami sprawia, że głośnik jest elegancki i wytrzymały.
Sugerowana cena detaliczna: 719 zł

JBL Boombox w kolorze moro

JBL Boombox – głośnik Bluetooth o wyjątkowej mocy, potężnym dźwięku i głębokim basie – jest już dostępny w nowym, bardzo popularnym kolorze moro. Głośnik wyposażony został w akumulator litowo-jonowy o ogromnej pojemności 20 000 mAh, dzięki czemu jedno ładowanie wystarcza, aby słuchać muzyki nawet przez całą dobę. JBL Boombox posiada wytrzymałą konstrukcję i klasę wodoszczelności IPX7. Oznacza to, że głośnik można zanurzyć w wodzie na głębokość do 1 m na maksymalnie 30 minut. Dzięki temu nie zaszkodzi mu deszcz albo przypadkowe zamoczenie nad basenem.
Z głośnikiem JBL Boombox bezprzewodowo połączyć można nawet dwa smartfony lub tablety, by na zmianę odtwarzać dźwięk. Strumień audio przesyłany jest za pomocą Bluetooth®, a głośnik pracować może nawet do 24 godzin. Dzięki wbudowanym dwóm portom USB można z niego również ładować inne urządzenia przenośne.
Sugerowana cena detaliczna: 2199 zł

Słuchawki AKG N60NC BT

AKG N60NC BT to nauszne bezprzewodowe słuchawki Bluetooth z funkcją aktywnej redukcji szumów. Technologia ta, w połączeniu z najwyższej klasy materiałami (pianka z pamięcią kształtu i skóra ekologiczna) skutecznie redukują uciążliwy szum np. w samolocie. Wbudowany akumulator umożliwia 15 godzin odtwarzania po włączeniu funkcji Bluetooth i Active Noise Cancellation, a także do 30 godzin odtwarzania z samą funkcją ANC. Zapewniają one referencyjną i wielokrotnie nagradzaną jakość dźwięku AKG Signature z głębokim brzmieniem tonów niskich oraz wysoką jakością tonów średnich.
Słuchawki N60NC BT można złożyć do płaskiej postaci, aby z łatwością zmieścić je w bagażu podręcznym lub w kieszeni i swobodnie korzystać z nich w czasie każdej podróży. Kompleksowy zestaw akcesoriów – w tym uniwersalny pilot zdalnego sterowania/mikrofon, pokryty tkaniną przewód odporny na splątanie, adapter samolotowy oraz etui – zapewniają wygodę użytkowania słuchawek w każdym miejscu. W dodatku przepięknie wyglądają, czego wyrazem jest między innymi przyznana im w tym roku nagroda RedDot Award 2017.
Sugerowana cena detaliczna: 1299 zł

SURFOWANIE NA BAŁTYKU

Nie trzeba już lecieć do Kalifornii czy Australii, żeby posurfować na desce. Okazuje się, że można to robić nad Bałtykiem, a nawet na polskich rzekach i jeziorach, gdzie nie ma żadnych fal.

Jest to możliwe dzięki projektowi firmy Onean, która opracowała deskę z napędem elektrycznym, nie potrzebującej dużych fal czy wiatru, jak w przypadku deski windsurfingowej. Ponieważ zasilenie jest elektryczne, z silnika nie wydostają się żadne spaliny, jest on także cichy, więc nie będzie zakłócał spokoju nawet na odludnych jeziorach.

Onean proponuje dwa rodzaje desek, w zależności od umiejętności.

Manta

Zaprojektowana z myślą o początkujących. Jej konstrukcja jest szeroka, cechuje ją bardzo dobra stabilność, posiada parametry dużej wyporności. Przeznaczona dla osób ceniących sobie relaks i swobodę podczas długich wycieczek przy niskiej prędkości.

Użytkownik ma możliwość regulacji prędkości, włączając na sterowniku ręcznym trójstopniową modulację (0–1–2). Dodatkowym elementem zwiększającym manewrowość tego modelu jest długie wiosło.

Carver Board

Deska o aerodynamicznym kształcie, która przypomina typowe modele kategorii wave desek surfingowych. Linia deski stanowi idealną opcję dla średnio-zaawansowanych, jak i doświadczonych użytkowników.

Osiągalna prędkość maksymalna to ok. 40km/h. Posiada silnik strugowy o mocy 4400 Watt. Ma warstwową konstrukcję, a rdzeń zbudowany jest z pianki styropianowej. Osiową pompę wodną, zasilaną silnikiem, kontroluje się zdalnie za pomocą pilota.

Oba modele zawierają w pakiecie dodatkowo panel z bezprzewodowym sterownikiem ręcznym, jedną baterię oraz zestaw komponentów przymocowanych do powierzchni deski. Ich waga wynosi 12 kg.

– Pływanie na nich jest bardzo proste, nawet dla osób, które nie korzystały wcześniej z paddlingu, deski windsurfingowej czy wakeboardingu – wyjaśnia Adam Szołtysek z SHOWteam – Centrum Testowego WAKE & SURF Village (jezioro Łąka koło Pszczyny). – Wystarczy chęć rozwoju umiejętności oraz otwartość w korzystaniu z przyjemności czerpanych z nowych wodnych aktywności. Dzięki pilotowi sterowanemu poprzez technologię bluetooth, sami możemy regulować prędkość, nie ma więc możliwości utraty kontroli nad deską.

MATERIAŁY PRASOWE

UŻYWASZ ODPOWIEDNICH HAMULCÓW?

brembo

ZAUFAJ BREMBO - ŚWIATOWEMU LIDEROWI SYSTEMÓW HAMULCOWYCH.

Wybór marki **Brembo** oznacza zaoferowanie Twoim klientom produktów światowego lidera w zakresie układów hamulcowych, wybieranych przez największych producentów samochodów oraz przez najlepsze zespoły wyścigowe.

Brake System Academy
Innowacyjny program szkoleniowy

Bremboparts
Aplikacja mobilna

brembo EXPERT **Brembo Expert**
Dołącz do zespołu

bremboparts.com

BUDUJEMY MASĘ!

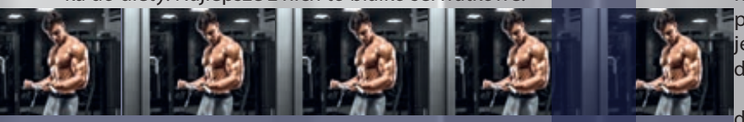
Rozwój masy mięśniowej sprowadza się do dwóch podstawowych zasad. Pierwszą z nich jest odpowiedni trening, natomiast drugą, kluczową, odpowiednia dieta.

Aby zwiększyć beztłuszczową masę ciała, konieczne jest zwiększenie liczby kalorii. Ale co ważne – nie należy przyjmować ich za dużo, bo zamiast zbudować masę mięśniową, osiągniemy odwrotny efekt. Owszem, zyskamy przyrost, ale tkanki tłuszczowej.

Recepta jest prosta – do PPM (Podstawowej Przemiany Materii) należy dodać 10 proc. lub około 300 kcal. Pamiętajmy, że u osób rozpoczynających treningi przyrost masy mięśniowej jest znacznie większy, niż u osób, które trenują już wiele lat. Bardzo ważną kwestią jest kontrolowanie przyrostu wagi, do czego można użyć aplikacji na telefon: PopWeight (iPhone), MonitorYourWeight (Android).

Należy też zwrócić uwagę na kwestię „gęstości energetycznej". Produkty mają różną ilość kalorii w jednostce masy. Tak więc przykładowo warzyw trzeba zjeść znacznie więcej, niż wołowiny, aby spowodować uczucie sytości. Większa różnorodność smaków posiłku pomoże zwiększyć ilość spożywanych kalorii, a w konsekwencji zbudować masę mięśniową. Przykładowym zdrowym produktem o zwiększonej gęstości energetycznej jest masło orzechowe, które ostatnio stało się niezwykle modne wśród osób trenujących.

Zapotrzebowanie na białko, które jest najistotniejsze w dyscyplinach siłowych, wynosi 1,2–2,2 g/kg m.c. Warto korzystać z odżywek białkowych, ponieważ są bardzo wygodnym sposobem dostarczenia białka do diety. Najlepsze z nich to białko serwatkowe. Jest stosunkowo tanie oraz całkiem smaczne. Nasilona synteza białek mięśniowych następuje przez 16–48 godz. po treningu siłowym i odżywianie w tym okresie jest bardzo ważne. W ciągu dnia białko należy podzielić na 4–5 porcji co 3–4 godziny, rozkładając je równomiernie na wszystkie posiłki.



Jeśli chodzi o tłuszcze, to podczas budowania masy mięśniowej zalecenia są dokładnie takie same, jak u osób chcących się zdrowo odżywiać. Zatem należy spożywać przede wszystkim jednonienasycone kwasy tłuszczowe i wielonienasycone kwasy tłuszczowe, a więc kwasy Omega3.

Węglowodany stanowiące preferowane źródło energii dla organizmu należy przyjmować zgodnie z wartościami zalecanymi dla osób trenujących. U osób, których trening siłowy trwa znacznie dłużej, aniżeli standardowo, zapotrzebowanie na węglowodany wzrasta. Węglowodany pomagają uzupełnić zapasy glikogenu mięśniowego, czego następstwem jest wzrost siły mięśniowej. Nie powinno się schodzić poniżej 3 g/kg m.c.

Suplementacja w budowaniu masy mięśniowej to dość kontrowersyjny temat. Suplementów jest wiele na rynku, a 15–20 proc. z nich posiada w swoim składzie środki dopingujące, co wynika z raportu NIK. Te, które są skuteczne oraz bezpieczne, to kreatyna, która poprawia regenerację między seriami treningowymi. Jest to korzystne w kontekście budowania masy mięśniowej, jak również zwiększania siły. Powinno się ją przyjmować po treningu w dawce 3–5g na porcję co 3–4 godziny.

Warta uwagi okazuje się beta-alanina, która jest niebiałkowym aminokwasem. Zwiększa pojemność buforową mięśni, co zmniejsza uczucie zmęczenia oraz działa antyoksydacyjnie. Pomaga zwiększyć ilość powtórzeń wykonywanych przy założonym ciężarze. Stosuje się ją w dawce około 3 g/dobę.

Z kolei skoncentrowany kolagen posiada zdolność wspomagania regeneracji tkanki łącznej. Dzięki niemu można mieć pewność utrzymania zdrowia stawów nawet w okresie regularnego zwiększania ciężarów treningowych.

Przykładowy jadłospis na dwa dni:
Dzień 1
Śniadanie – Cynamonowa owsianka na mleku kokosowym
Drugie śniadanie – serek wiejski z rodzynkami
Obiad – łosoś zapiekany z sałatą lodową i sosem vinegret oraz z kaszą gryczaną
Kolacja – sałatka grecka z pieczywem
Dzień 2
Śniadanie – kanapki z łososiem i koperkiem, rukola
Drugie śniadanie – orzechy nerkowca, pomarańcza, kefir
Obiad – Curry z kurczakiem, ryż
Kolacja – twarożek z rzodkiewką i szczypiorkiem, chleb pełnoziarnisty

KAMILA BALIŃSKA
dietetyk kliniczny,
właścicielka Krainy Zdrowia

WSPÓLNY BIZNES, WSPÓLNE HOBBY

Znali się z pracy w firmie Igloopol. W PRL-u było to jedno z największych przedsiębiorstw spożywczych w Polsce, które gospodarowało na 80 tys. hektarów i zatrudniało 35 tys. ludzi. Kiedy w 1991 roku firma zaczęła upadać, Jerzy Rzeszutek wraz z dwoma kolegami postanowili nie czekać i rozpocząć własną działalność.

Wybór padł na założenie hurtowni motoryzacyjnej. Ponieważ wszyscy pracowali w części Igloopolu, która produkowała maszyny i urządzenia, o branży motoryzacyjnej mieli ogólne pojęcie.

– Wszyscy mieliśmy rodziny i musieliśmy o nie zadbać. Na szczęście to były czasy, kiedy firmę zakładało się właściwie od ręki. Napisaliśmy „na kolanie" umowę o założeniu spółki cywilnej Motor S.C., poszliśmy ją zarejestrować w gminie i właściwie już tego samego dnia mogliśmy zaczynać działalność. Nie mieliśmy kapitału, ale wtedy, jak ktoś nie bał się ryzyka i potrafił ciężko pracować, musiał odnieść sukces. Na rynku wszystkiego brakowało, więc problemem nie była sprzedaż, tylko zdobycie towaru. Zaczynaliśmy od części do malucha, dużego fiata i Syrenki – wspomina 35-letni wówczas Jerzy Rzeszutek.

Firma dobrze radziła sobie na rynku, ale panowie nieco różnili się w koncepcji rozwoju firmy, i co należy mocno podkreślić, w zgodzie się rozeszli. Jerzy Rzeszutek w 1996 roku założył wspólnie z żoną istniejącą do dziś firmę MOTORES Danuta Rzeszutek. Firma nawiązała współpracę z czołowym polskim producentem tłumików Asmet, została jej wyłącznym przedstawicielem w regionie, z czasem zaczęła sprzedawać układy wydechowe na Ukrainie oraz rozszerzać asortyment o części do wszystkich samochodów zachodnich marek. Zaczął się jej dynamiczny rozwój.

– Nie mieliśmy dużego magazynu, dlatego zdecydowaliśmy się korzystać z patentu Coca-Coli, czyli po prostu woziliśmy towar do zamawiającego. Dzisiaj jest to dosyć oczywiste, ale w 1996 roku niewiele firm prowadziło w ten sposób biznes.

W 2011 roku firma poszerzyła swój asortyment o sprzedaż i dystrybucję szyb samochodowych. W tym czasie intensywnie rozwijała się siatka logistyczna MOTORES oraz powstawały nowe filie. Dzisiaj firma jest obecna w Rzeszowie (2 odziały), Sanoku, Kolbuszowej i Łańcucie. Dwa lata temu Jerzy Rzeszutek podjął decyzję o dołączeniu do sieci ProfiAuto, co utrwaliło trwającą od kilku lat współpracę z Moto-Profilem.

– Aktualnie zatrudniamy już 80 osób i musimy przyznać, że jest to nasz największy kapitał – zgodnie podkreślają właściciele MOTORES.

Rok 2018 będzie przełomowy dla działalności MOTORES. Lada moment otwarte zostanie świetnie zlokalizowane centrum logistyczne firmy (z szybkim dojazdem na autostradę A4 i ekspresówkę S19). Jak mówi pan Jerzy, będzie to okazja do wdrożenia bardziej zautomatyzowanych procedur w magazynie z obsługą terminalową, co z pewnością przyczyni się do jeszcze lepszej jakości dla klientów.

MOTORES jest wspólnym przedsięwzięciem pana Jerzego i jego żony Danuty.

– Ja zajmuję się od początku sprawami księgowymi i kadrowymi, mąż zarządzaniem operacyjnym, więc uzupełniamy się nawzajem. Pomagają nam też dzieci: najstarsza córka Jolanta, która ukończyła e-biznes na Uniwersytecie Poznańskim, wspomaga nas z zakresu IT, średni syn Jakub prowadzi projekt ProfiSerwis. Najmłodszy, Filip, jeszcze studiuje, ale być może także zwiąże się z firmą – mówi Danuta Rzeszutek.

Państwo Rzeszutek mają wspólną pracę, ale też wspólne hobby – dalekie podróże. Z krajów, które dotychczas zwiedzili, najbardziej podobała im się Kuba.

– Błękitne morze, biały piasek na plaży, wspaniała przyroda, klimatyczne miasta i wspaniali ludzie. To ma swój niezapomniany urok – mówi pan Jerzy.

WOJ. DOLNOŚLĄSKIE

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

WOJ. KUJAWSKO-POMORSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Brodnica	AUTO COMPLEX	18 Stycznia 34	56 649 86 69	www.autocomplex.eu
Brodnica	AUTO COMPLEX	Wybickiego 3	56 649 87 69	www.autocomplex.eu
Chełmno	ARMAR	Młyńska 31	56 686 96 56	www.phuarmar.pl
Chełmża	auto–mar	Sienkiewicza 5	56 675 26 73	www.auto-mar.com.pl
Inowrocław	EURO HURT ŁOŻYSKA I PASY	Stanisława Kiełbasiewicza 9a	52 353 03 41	www.eurohurt.eu
Sępólno Krajeńskie	SZYPRYT I SZYPRYT	Sienkiewicza 105	52 388 22 93	www.szypryt.pl
Świecie	ARMAR	Cukrowników 3	726 631 000	www.phuarmar.pl
Toruń	auto–mar	Antczaka 58	56 657 55 99	www.auto-mar.com.pl
Wąbrzeźno	ARMOT	Wolności 4	56 688 01 70	www.armotparts.pl
Włocławek	AUTO AREX	Słoneczna 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
Chełm	MARKO	Kolejowa 35	82 565 25 89	www.marko.bt.pl
Włodawa	MARKO	Korolowska 71	82 572 14 37	www.marko.bt.pl

WOJ. LUBUSKIE

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

WOJ. ŁÓDZKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bełchatów	LEMAR BIS S.C.	Czaplińiecka 31	44 633 06 31	www.lemarbis.com.pl
Łęczyca	AUTO - NOVA Części do samochodu Przemysław Nowak	18 Stycznia 13	24 721 34 68	www.auto-nova.pl
Łódź	4CARS	Wróblewskiego 90/92	42 205 97 20	www.4carslodz.pl
Łódź	GABRIELMOTOPARTS Gabriel Lubisz	Obywatelska 103	42 253 73 35	www.gabrielmotoparts.com
Łódź	WAZCAR	Wojska Polskiego 190	42 616 17 50	www.wazcar.pl
Opoczno	PROFI CARS	pl. Kościuszki 4	44 155 64 98	www.profi-cars.pl
Pabianice	WAZCAR	Partyzancka 180	42 215 50 30	www.wazcar.pl
Piotrków Trybunalski	4CARS	Próchnika 2	44 715 50 10	www.4cars.pl
Tomaszów Mazowiecki	ASPOL Zbigniew Krysiak	Główna 76	44 723 76 10	www.aspol.kia.pl
Wieluń	Z.U.H. AUTO - Części Patacz	Staszica 48	43 843 95 70	www.patacz-czesci.pl
Wieluń	LEMAR BIS	Warszawska 44a	43 843 41 41	www.lemarbis.com.pl

WOJ. MAŁOPOLSKIE

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

WOJ. MAZOWIECKIE

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

WOJ. OPOLSKIE

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

WOJ. PODKARPACKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Boguchwała	FULL CAR	Lutoryż 441	17 871 53 54	www.fullcar.com.pl
Jarosław	INTER-AUTO	Zamojska 10, Szówsko	16 623 00 93	www.inter.auto.pl

Kolbuszowa	MOTORES	Rzeszowska 12	17 583 88 38	www.motores.pl
Lubaczów	MOTO FAN S.C.	abp. E. Baziaka 11	53 484 99 99	www.automotofan.com
Łańcut	Motores	Podzwierzyniec 78	66 882 48 31	www.motores.pl
Miłocin	FULL CAR	Miłocin 296	17 852 81 90	www.fullcar.com.pl
Narol	MOTO FAN	Warszawska 38	53 510 22 24	www.automotofan.com
Niebylec	FULL CAR	Pawilon 4	17 276 01 01	www.fullcar.com.pl
Przemyśl	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 Młp.	FULL CAR	pl. św. Jana	17 771 28 60	www.fullcar.com.pl
Stalowa Wola	AUTO EXPRESS	al. Jana Pawła II 92	15 844 51 52	www.auto-express.net.pl
Tarnobrzeg	HURT DETAL	Dekutowskiego 7	15 823 38 61	www.mwdyl.pl

WOJ. PODLASKIE

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

WOJ. POMORSKIE

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

WOJ. ŚLĄSKIE

MIASTO	NAZWA SKLEPU	ADRES	TELEFON	STRONA WWW
Bielsko-Biała	DARMA	Wyzwolenia 267	33 444 50 50	www.darma.com.pl
Chorzów	JADAR Auto Dariusz Seif SP. J.	3 Maja 157	32 246 01 26 722 104 104	www.jadar-auto.pl
Cieszyn	DARMA	Gumna 130	33 858 84 44	www.darma.com.pl
Częstochowa	ARKO	Bardowskiego 46	34 366 18 03	www.arko.net.pl
Dąbrowa G.	AUTO-PARTS	Majewskiego 220a	32 764 05 47	www.auto-parts.pl
Godów	MROAUTO MROZEK	1 Maja 23	32 476 56 09	www.mroauto.pl
Jastrzębie-Zdr.	DARMA	Pszczyńska 41	32 473 24 22	www.darma.com.pl
Katowice	ABAK MOTO	Warzywna 9	32 202 15 55	www.abak-moto.pl
Lubliniec	HENEL AUTO-CZĘŚCI	Skłodowskiej 57a	34 351 31 14	www.henel.com.pl
Orzesze	JADAR Auto Dariusz Seif SP. J.	Katowicka 17	32 322 28 30	www.jadar-auto.pl
Pszczyna	DARMA	Słowackiego 61	32 447 04 60	www.darma.com.pl
Pszczyna	GO-WEST	Uzdrowiskowa 4a	32 750 57 40	www.go-west.ig.pl
Racibórz	BOGDAN DERKOWSKI	Pl. Wolności 1	32 414 03 07	www.derkowski.eu
Rogów	MROAUTO MROZEK	Raciborska 69a	32 451 24 08	www.mroauto.pl
Skoczów	DARMA	Krzywa 4	33 853 49 37	www.darma.com.pl
Tarnowskie Góry	X-TECH	Gliwicka 98	697 740 715	www.x-techauto.pl
Tychy	DATA auto	Mikołowska 60	32 329 81 00 wew. 21	www.data.com.pl
Tychy	DATA auto	Dąbrowskiego 27	32 327 60 41	www.data.com.pl

WOJ. ŚWIĘTOKRZYSKIE

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

WOJ. WARMIŃSKO-MAZURSKIE

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

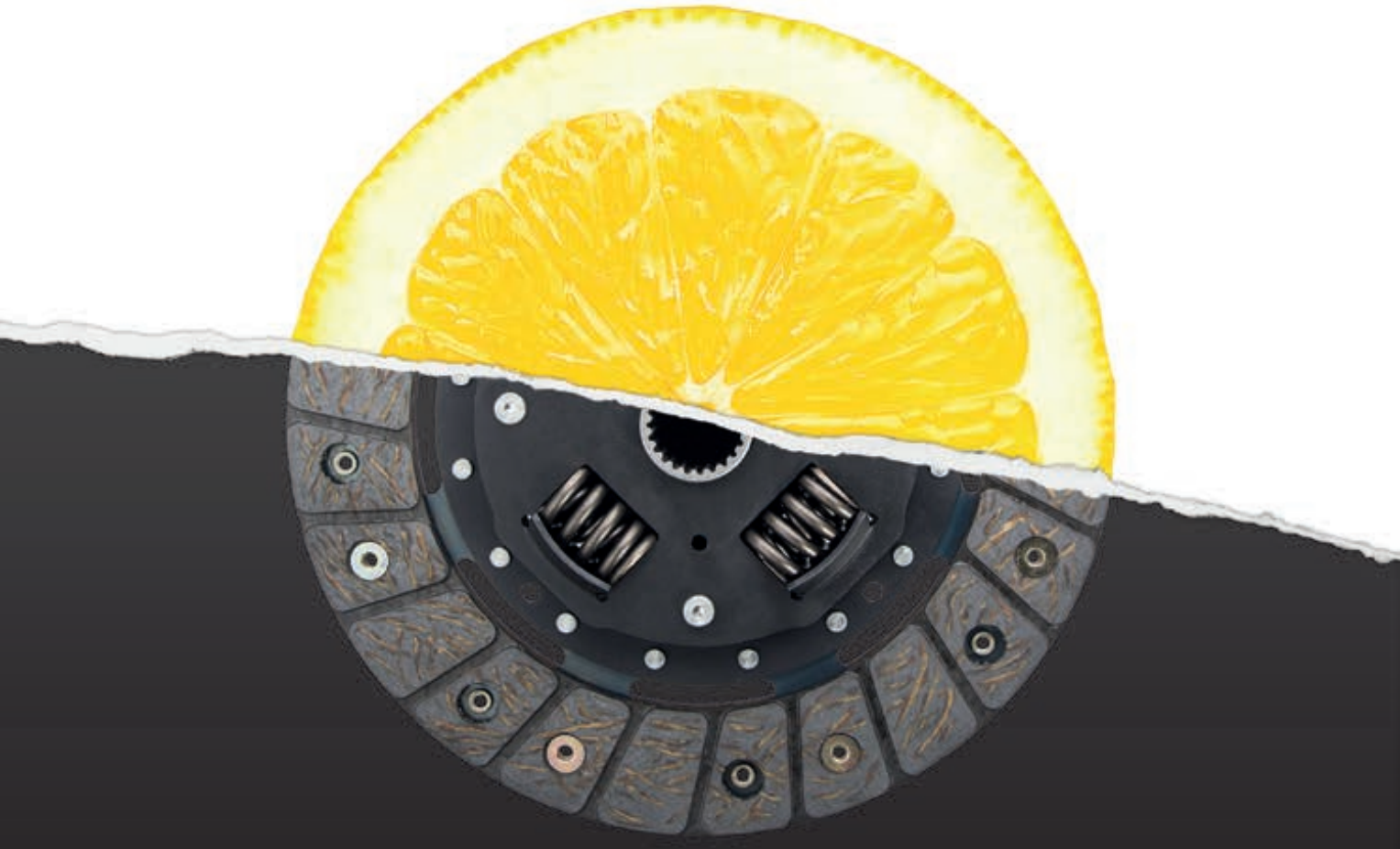
WOJ. WIELKOPOLSKIE

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

WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE

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

ZADBAJ O ZDROWIE SWOJEGO SAMOCHODU



PROFIAUTO

sieć najlepszych hurtowni, sklepów i serwisów motoryzacyjnych

info@profiauto.pl | www.profiauto.pl