WYDANIE SPECJALNE

prestiż

MOTO TRÓJMIASTO

MOTO PREMIERY
Najciekawsze nowości 2019 r

BOGDAN GOWOROWSKI
Mercedes moja miłość

MILIONY NA KOŁACH
Najdroższe samochody w Trójmieście

AUTO TESTY
Rolls-Royce Phantom, Mercedes G Klasa, Audi Q8
BMW X5, Infiniti QX60, Volvo V60, Mini Hatch
Mercedes C Klasa, Mazda 6

TADEUSZ ZDUNEK

IMPERIUM ROŚNIE W SIŁĘ

Dealer BMW Zdunek
ul. Druskiennicka 1a
Gdynia
tel.: +48 58 728 49 60
www.bmw-zdunek.pl

BMW M850i: zużycie paliwa w trybie miejskim: 13,1 l/100 km, pozamiejskim: 7,9 l/100 km, mieszanym: 9,8 l/100 km. Emisja CO_2: 300 g/km. Szczegóły na www.bmw.pl

WY 4460W

W życiu trzeba mieć cel, warto dotrzeć do niego szybciej.

Nowe Porsche Macan. Wybierz śmiało.

Nowe Porsche Macan: zużycie paliwa (l/100 km) w cyklu łączonym 8,1; emisja CO_2 (g/km) 193 (dane na podstawie świadectwa homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na stronie https://www.vw-group.pl/pl/volkswagen-group-polska

PORSCHE

Porsche Centrum Sopot
Auto LELLEK Group
Al. Niepodległości 956
81-861 Sopot
Tel. (58) 550 911 0
porsche.sopot@lellek.com.pl

DRIVE TOGETHER

MAZDA CX-5

Z SILNIKAMI W TECHNOLOGII SKYACTIV

Poznaj bliżej zalety Mazdy CX-5, a przekonasz się, jak korzystnie na parametry i charakterystykę SUV-a wpływa silnik stworzony według koncepcji rightsizing.

Oszczędne i trwałe jednostki napędowe, skonstruowane w przełomowej technologii SKYACTIV, charakteryzują się bardzo dobrym stosunkiem mocy do pojemności. Rightsizing sprawia, że silniki te cieszą się długą żywotnością, wysoką kulturą pracy i niezawodnością. Co ważne – zastosowanie większej pojemności nie wpływa negatywnie na ekonomikę. Mazda CX-5 z silnikiem benzynowym SKYACTIV-G 2.5 o mocy 194 KM zyskuje odpowiednio dużą moc, kiedy jej potrzebujesz, oraz gwarantuje niskie zużycie paliwa podczas spokojnej jazdy – dzięki zastosowaniu systemu dezaktywacji cylindrów.

Kiedy zachowasz istotę tego, co najważniejsze – zrozumiesz, że przed Tobą rysują się nieograniczone możliwości. Poznaj je za kierownicą Mazdy CX-5 i poczuj intuicyjną jedność kierowcy z samochodem.

BMG Goworowski Sp. z o.o.

BOLESŁAWICE, ul. Słupska 6
tel. +48 59 848 70 70
slupsk.mazda-dealer.pl

GDYNIA, Łużycka 9
tel. +48 58 660 49 49
gdynia.mazda-dealer.pl

GDAŃSK, ul. Elbląska 81
tel. +48 58 322 22 22
gdansk.mazda-dealer.pl

W zależności od wersji samochodu średnie zużycie paliwa oraz emisja CO_2 (na podstawie WLTP) wynoszą odpowiednio: od 5,9–8,3 l/100 km i 154–192g/km. Samochody Mazda są wyposażone w układ klimatyzacji zawierający fluorowany gaz cieplarniany o współczynniku ocieplenia globalnego powyżej 150. Informacje dotyczące odzysku i recyclingu samochodów wycofanych z eksploatacji znajdują się na mazda.pl

SPIS TREŚCI

10 TADEUSZ ZDUNEK MOTORYZACYJNY WIZJONER
12 CITROEN WRÓCIŁ DO GDAŃSKA
12 ELEKTROMOBILNOŚĆ CORAZ BARDZIEJ DOSTĘPNA
14 ROK 2018 W POMORSKIEJ MOTORYZACJI
16 NAJDROŻSZE SAMOCHODY W TRÓJMIEŚCIE
18 NOWE SALONY SAMOCHODOWE W TRÓJMIEŚCIE W 2019 ROKU
20 TRÓJMIEJSKIE PREMIERY 2019
24 ROLLS-ROYCE PHANTOM BÓG ZSTĄPIŁ NA ZIEMIĘ
28 NOWY MERCEDES KLASY G
32 BMW X5 M50D - ALEŻ TO JEŹDZI!
36 INFINITI QX60 AZJATA DLA SIEDMIORGA
38 AUDI Q8 - TWÓJ ŚWIAT JUŻ NIGDY NIE BĘDZIE TAKI SAM
40 NOWA MAZDA 6 - JESZCZE BARDZIEJ DOSKONAŁA?
42 MINI HATCH – ZWINNOŚĆ TRIUMFUJE NAD MOCĄ
46 MERCEDES KLASA C - ODŚWIEŻONY HIT W WERSJI KOMBI
48 VOLVO V60 - KWINTESENCJA KOMBI
50 CORAZ WIĘCEJ SAMOCHODÓW
52 ELEKTRYCZNE NOWOŚCI
54 ZAJRZYJ DO WNĘTRZA NISSANA LEAF
56 TRANSPORT AUT SPORTOWYCH NA LAWECIE
58 PIOTR ZALESKI - Z BENZYNĄ WE KRWI
60 BOGDAN GOWOROWSKI
MERCEDES MOJA MIŁOŚĆ. ALE NIE JEDYNA!
64 PORSCHE MACAN PREMIEROWO W CSG
66 WATKINS M001 - KOSMICZNY MOTOCYKL

wydanie specjalne prestiż

Szef projektu: Krzysztof Nowosielski
Redaktor wydania: Jakub Jakubowski
Skład tekstu: Kamil Żurek
Zespół redakcyjny: Max Radke, Marcin Wiła

Wydawca: MS Group Sp. z o.o.
ul. Trzy Lipy 3, 80-172 Gdańsk
NIP: 9571059132
Redakcja: al. Niepodległości 735/4, 81-840 Sopot

Prezes: Michał Stankiewicz
Dział Reklamy:
Krzysztof Nowosielski, tel.: 533 200 779
Maria Bek - Dyrektor zarządzający

GOTOWE DO DROGI

VOLVO V90 już od 1370 zł netto/mc

Przestronne, eleganckie i luksusowe kombi. V90 to samochód, który doskonale dopasuje się do Twojego stylu życia. Znakomicie wykonane detale nadwozia i wnętrza podkreślają niepowtarzalny szwedzki styl projektowania. Przestronna kabina i panoramiczny dach dają poczucie nieograniczonej przestrzeni. Najbardziej zaawansowane systemy bezpieczeństwa sprawiają, że możesz cieszyć się spokojną i komfortową podróżą.

Gotowe do drogi modele z rocznika 2019 czekają w naszych salonach. Odbierz je już dziś.

DRYWA

ul. Parkowa 2, 81-549 Gdynia
ul. Kartuska 410, 80-125 Gdańsk

T: (58) 322 23 33
www.drywa.dealervolvo.pl

TADEUSZ ZDUNEK

MOTORYZACYJNY WIZJONER

AUTOR: MARCIN WIŁA **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Sam mówi o sobie „samochodziarz". I nie bez przyczyny. Z samochodami bowiem związany jest od urodzenia i to dosłownie. Przyszedł na świat w drodze do szpitala. Dzisiaj jest właścicielem kilku salonów samochodowych, a jego firma Grupa Zdunek należy do największych grup dealerskich w Polsce. Z Tadeuszem Zdunkiem, bo o nim mowa, spotykam się w deszczowy dzień w jego sztandarowym obiekcie w Gdyni.

Imponujący salon marek BMW i MINI jest najnowocześniejszym obiektem tego typu w Polsce. Jego właściciel, pomimo ogromnego sukcesu, wciąż pozostaje skromnym, ale zarazem znającym swoją wartość, dojrzałym człowiekiem.

NARODZINY PASJI

Tadeusz Zdunek związał się z samochodami już na etapie edukacji. Technikum samochodowe, a później wybrany kierunek studiów nieuchronnie kształtowały go i przygotowywały do roli, którą obecnie pełni. Do dziś ciepło wspomina czasy szkoły średniej. W czasach studenckich kształtował dalej podwaliny wiedzy, kształcąc się na wydziale Budowy Maszyn, Samochodów i Ciągników Politechniki Gdańskiej. Specjalizacja - konstruktor silników. Już wtedy miał świadomość, że musi praktykować, jeśli chce osiągnąć sukces. Okazja nadarzyła się bardzo szybko. Już na trzecim roku studiów Tadeusz Zdunek wszedł w posiadanie zakładu kowalskiego przy ul. Miałki Szlak w Gdańsku i przekształcił go w warsztat blacharsko - mechaniczny.

- Był taki okres, że naprawialiśmy głównie samochody z zagranicy. Przyjeżdżali klienci z Niemiec, ze Szwecji i wymagali jakości, a zarazem szybkości działania. Wymagało to od nas bardzo dużego zaangażowania. Nieraz cudów, bo przecież funkcjonowaliśmy w epoce głębokiego PRL-u, gdy dostęp do części był mocno ograniczony. Brakowało też fachowców do pracy - **wspomina Tadeusz Zdunek.**

INSTYNKT BIZNESOWY

W tamtym okresie praktycznie non stop był w trasie, w ciągłej pogoni za częściami. Naprawiali do kilkudziesięciu aut w skali miesiąca, a były to przeważnie Audi lub Mercedesy.

- Z czasem wyspecjalizowałem się w naprawie Mercedesów, samych kapitalnych remontów silnika robiłem do 30 miesięcznie. Znaleźć wtedy do nich poszczególne elementy... to było prawdziwe wyzwanie, dlatego zacząłem je sprowadzać z Niemiec lub Szwecji. W pewnym momencie byliśmy największym warsztatem w Trójmieście. Obsługiwaliśmy wszystkich taksówkarzy z okolicy... - **dodaje pan Tadeusz.**

W taki sposób udało mu się zarobić pierwsze poważne pieniądze. Był przy tym najmłodszym właścicielem serwisu samochodowego w Polsce, miał wówczas 24 lata. Konkurencja dała się jednak we znaki, więc Zdunek musiał obrać inny kierunek swojej działalności. W 1990 roku zawarł umowę z Renault Deutsche, a następnie, po przekształceniach w 1992, z Renault Polska na dystrybucję francuskich samochodów na Pomorzu.

FRANCUSKA POTĘGA

To był wspaniały czas. Modele Renault – Clio, 19 i przede wszystkim Laguna schodziły jak ciepłe bułki. Pod względem sprzedaży tego ostatniego modelu firma Tadeusza Zdunka zajęła nawet pierwsze miejsce w kraju. Sprzedaż była wówczas tak dobra, że Trójmiasto wygospodarowało rynek sprzedaży francuskiej marki dla aż 5 dealerów. Do dnia dzisiejszego przetrwał jeden...

- Przez długi czas moja firma była oceniana jako najbardziej innowacyjna pod względem reklamy i marketingu i prawdopodobnie dzięki temu udało nam się sprzedać tych samochodów trochę więcej i trochę drożej. Jako pierwsi w Polsce powołaliśmy zespół ds. sprzedaży samochodów firmom. Szybciej niż inni zaczęliśmy oferować też inne produkty powiązane z zakupem czy użytkowaniem pojazdów. Znów zadziałał prosty mechanizm - być krok naprzód przed konkurencją – **opowiada Tadeusz Zdunek.**

Początkowo firma była przedstawicielem, tak zwanym agentem innych dealerów. W momencie kiedy zaczęła notować wyższą sprzedaż niż firma matka, Tadeusz Zdunek postawił na samodzielne przedstawicielstwo marki Renault. To było w 1999 roku. Przez wiele lat gdańska firma budowała pozycję jednego z krajowych liderów w sprzedaży samochodów tej francuskiej marki.

PROPOZYCJA Z BAWARII

Niespełna 10 lat później nastąpiło coś, co zaburzyło spokojny rytm życia Tadeusza Zdunka. Nie, nie była to żadna katastrofa, ale propozycja, która u każdego niezwykle ambitnego faceta powoduje szybkie bicie serca. Ta propozycja zawarta jest w trzech literach: BMW.

- To BMW przyszło do mnie. Zaproponowali mi bardzo dobre warunki do wejścia w ten biznes i rozpoczęliśmy współpracę. Działką w Gdyni, przy ulicy Wielkopolskiej, już wtedy dysponowałem, więc musiałem zobowiązać się, że docelowo to tam powstanie właściwy salon BMW. To bardzo odpowiadało przedstawicielom koncernu z Bawarii, bo zgodnie z ich zaleceniami ekspozycja salonowa musi być przy głównym szlaku komunikacyjnym - **mówi Tadeusz Zdunek.**

Zanim jednak powstał nowoczesny salon w Gdyni, Tadeusz Zdunek miał innego asa w rękawie, aby sprostać oczekiwaniom przedstawicieli niemieckiej marki. Był nim nowo wybudowany i jeszcze nie oddany do użytku salon marki Dacia przy ulicy Miałki Szlak w Gdańsku. Nigdy nie spełnił on swojej pierwotnej roli – już kilka dni po jego wykończeniu, do wnętrza salonu wróciły ekipy budowlane, które zdzierały dopiero co zawieszone szyldy Dacii i dostosowywały obiekt do wymagań BMW. Salon rozpoczął swoją działalność trzy miesiące po podpisaniu umowy między Zdunkiem i dystrybutorem. Zazwyczaj trwa to od 12 do 18 miesięcy, więc w tej branży był to absolutny rekord.

OD JAGUARA DO BMW X5

Dzisiaj sprzedaż odbywa się już w najnowocześniejszym salonie BMW i Mini w Polsce, w Gdyni przy ul. Druskiennickiej. Firma jest w ścisłej krajowej czołówce pod względem sprzedaży. W Gdańsku trwa przebudowa salonu zarówno BMW, jak i Renault. W 2016 Zdunek zaczyna działalność poza Trójmiastem. Powstaje Autoryzowany Serwis BMW i MINI w Olsztynie. Niedługo potem rodzina marek reprezentowanych przez firmę Zdunek po raz kolejny powiększa się . Nowym brandem w portfolio jest japoński Nissan z dwoma obiektami w Trójmieście, który w 2017 roku otrzymał nagrodę za najwyższy wzrost penetracji sprzedaży akcesoriów oraz najwyższy poziom wzrostu obrotu części zamiennych w Polsce.

Dziś Grupa Zdunek to 10 salonów, ponad czterystu pracowników, a przede wszystkim sześć i pół tysiąca samochodów sprzedawanych w ciągu jednego roku i dwieście trafiających codziennie do firmowych serwisów. Po 37 latach od uruchomienia firmy, Tadeusz Zdunek wciąż ciężko pracuje. Sam mówi, że do firmy „nie wpada, lecz czasem z niej wypada do domu". Podkreśla polskość swojego biznesu – tu płaci podatki, tu szuka ludzi do pracy, tu rozwija swoje pasje, angażuje się też w sprawy społeczne.

Samochody są dla niego ważne. Ale nie przywiązuje się do nich. Są narzędziem pracy. W domu zaprojektowanym na wzór dworu nie ma nawet garażu, nie chciał bowiem zakłócać jego architektury. Od szkoły średniej marzył o posiadaniu Maserati Quattroporte, albo Jaguara. Zdecydował się na tego drugiego.

- Kiedyś, kiedy miałem salon przy ul. Abrahama w Gdańsku wybudowano obok salon tej brytyjskiej marki. Wszedłem do środka, stał tam XJ 4.2 litra z maksymalnym wyposażeniem... i kupiłem. W drugim roku mojej współpracy z BMW, przesiadłem się do auta tej marki **- mówi Tadeusz Zdunek.**

Aktualnie jeździ luksusową limuzyną BMW serii 7. Zawsze miał aspiracje ku sportom motorowym, ale obecnie od osiągów bardziej ceni sobie komfort.

ŻYŁKA RAJDOWCA

Marzeniem Tadeusza Zdunka od najmłodszych lat były rajdy samochodowe. To realizacja tego właśnie celu przyświecała mu pod koniec lat 70'tych, kiedy otwierał swoją firmę. Zarobione w warsztacie pieniądze przeznaczyć chciał na starty w rajdach. Rzeczywistość postawiła jednak przed nim wybór – albo rozwój firmy i związane z tym inwestycje, albo spełnienie marzenia. Postawił na to pierwsze.

- Moje marzenia przeszły obok, ale skupiło się to na moim synu, który był przez lata czołowym polskim motocrossowcem. Zajął nawet dziesiąte miejsce w mistrzostwach świata, czego żaden Polak dotąd nie osiągnął. Był taki czas kiedy praktycznie każdy weekend jeździłem z synem po całej Europie biorąc udział w różnych zawodach. Najdalej byliśmy w Rosji, aż pod Uralem. To bardzo drogi sport, jak syn zaczął startować to na 4 lata wstrzymałem budowę domu, aby móc w niego inwestować. Mieszkaliśmy wówczas u rodziców, w jednym pokoju. Uważałem, że jeśli ma talent i dobrze mu to idzie, to warto było się poświęcić **- wspomina Tadeusz Zdunek.**

Dzisiaj, poza pracą, koncentruje się na swoich pasjach. W wolnych chwilach lubi pogrzebać przy motocyklach. Jak sam mówi mechanika, silniki, to zawsze było jego życie i lubi w ten sposób spędzać czas.

JACHTEM NA FIORDY

Posiada patent sternika morskiego. Ma własny, czwarty z kolei, duży jacht motorowy na którym chętnie odpoczywa pływając po Bałtyku. W tym roku chciałby zrealizować swoje marzenie i popłynąć w 3-tygodniowy rejs do Norwegii, zobaczyć fiordy. Służbowo najczęściej podróżuje do Monachium, na spotkania w siedzibie BMW oraz do Paryża, który bardzo dobrze zna z racji współpracy z Renault.

Prywatnie Tadeusz Zdunek jest bardzo rozważnym i rodzinnym człowiekiem. Jest żonaty, ma dwójkę dzieci. Zapytany o swój sukces, o to, że jego nazwisko widnieje na setkach samochodów w najdalszych zakątkach województwa i nie tylko, uśmiecha się skromnie. Nie epatuje swoim sukcesem, ale jest go świadomy. Pod koniec rozmowy, z lekkim wzruszeniem wspomina swojego ojca i ściszonym głosem mówi, że chyba byłby z niego dumny...

CITROEN WRÓCIŁ DO GDAŃSKA

Citroen, po kilkuletniej przerwie, wraca nad Motławę! Grupa Zdunek, jeden z największych dealerów samochodowych na Pomorzu, 8 rudnia 2018 dołączyła do swojej oferty kolejną markę. Obok BMW, Mini, Renault, Dacii i Nissana, poprowadzi jedyny w Gdańsku autoryzowany salon i serwis marki Citroen wraz z certyfikowaną blacharnią-lakiernią.

Na ekspozycję salonu składa się 6 stanowisk, natomiast w ofercie dostępnych jest więcej modeli: od C3 czy C3 AirCross, przez C-Elysee, C4 Cactus, C5 Aircross, minivana SpaceTourer (także w wersji „Grand"), po Citroena Berlingo. Podobnie jak salon, 6 stanowisk liczy również autoryzowany serwis – 5 na auta osobowe oraz jedno stanowisko na auta dostawcze.

Salon otwarty jest od poniedziałku do piątku, w godzinach 8:00 – 19:00, w soboty od 9:00 do 15:00, a dział części, autoryzowany serwis oraz certyfikowana blacharnia-lakiernia od 8:00 do 18:00 w dni powszednie oraz od 9:00 do 15:00 w soboty.

Z okazji otwarcia, dealer przygotował atrakcyjne rabaty serwisowe (nawet do 30%), a na Klientów salonu czeka wielka wyprzedaż rocznika 2018! Ponadto 2 lutego w godzinach 9:00-18:00 odbędą się dni otwarte połączone z premierą topowego Citroen C5 AirCross. Na gości czeka mnóstwo atrakcji dla całych rodzin oraz konkursy z nagrodami.

mr

ELEKTROMOBILNOŚĆ CORAZ BARDZIEJ DOSTĘPNA

GreenWay Polska, operator i twórca największej w kraju sieci ładowania samochodów elektrycznych, zakończył 2018 rok z ponad dwa razy większą siecią niż na początku roku i wysokim tempem jej rozbudowy – firma oddawała do użytku prawie 7 ładowarek miesięcznie.

W 2018 roku firma GreenWay Polska powiększyła swoją sieć o 83 nowe punkty (w tym 68 własnych i 15 partnerskich) do łącznie 115. Do grona partnerów GreenWay dołączyła IKEA, przyłączając do sieci 8 własnych ładowarek AC. W obecnym, 2019 roku, GreenWay Polska zamierza zainstalować 136 ładowarek, w tym 83 szybkich (50-150 kW), 7 ultraszybkich (350 kW), 39 AC (22 kW).

Systematyczny wzrost liczby ładowarek przełożył się na liczbę klientów korzystających z usług ładowania. Na koniec roku w sieci GreenWay zarejestrowanych było ponad 1800 osób, co średnio miesięcznie daje ponad 150 kierowców. Dla porównania – w Polsce średnio w miesiącu rejestrowanych jest około 100 samochodów elektrycznych.

Istotnym wydarzeniem w rozwoju spółki była podpisana w październiku 2018 roku umowa z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, który zdecydował się wesprzeć GreenWay kwotą kredytu wysokości 70 mln PLN. Ma ona umożliwić rozbudowę sieci liczącej łącznie około 850 obiektów w ciągu trzech lat na terenie Polski i innych krajów regionu (macierzystej Słowacji, Czechach i krajach bałtyckich).

Po Nissanie i BMW, do grona partnerów GreenWay dołączył Renault Polska. Klient, decydujący się na samochód elektryczny tej marki otrzymuje w prezencie przedpłaconą kartę umożliwiającą bezpłatne

ładowanie samochodu przez okres trzech lat. Kwota, na którą opiewa karta (3 tysiące złotych) pozwala na przejechanie około 15 tysięcy kilometrów. Dodatkowo to samochody elektryczne tej właśnie marki (Renault ZOE) pojawiły się w ofercie Traficar, który energię do ich zasilania uzupełniał z ładowarek GreenWay. Firma udostępniała dziewięć aut w miastach, gdzie działa wypożyczanie na minuty.

mr

ODKRYJ ŚWIAT CITROËNA

W NOWYM SALONIE W TRÓJMIEŚCIE

ODWIEDŹ NOWY SALON CITROËN ZDUNEK W GDAŃSKU, AL. GRUNWALDZKA 295

ZOBACZ WSZYSTKIE MODELE CITROËNA,
UMÓW SIĘ NA JAZDĘ PRÓBNĄ I KORZYSTAJ Z PEŁNEGO PAKIETU USŁUG SERWISOWYCH!

CITROËN ADVANCED COMFORT

INSPIRED BY YOU

CITROËN poleca TOTAL Citroën C5 Aircross – zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 4,0–5,8 l/100 km, emisja CO_2 (wartości uśrednione): 106–132 g/km. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Model prezentowany na zdjęciu może się różnić od wersji dostępnych w ofercie. Samochody Citroëna podlegają recyklingowi i odzyskowi zgodnie z przepisami dotyczącymi wymogów ochrony środowiska. Demontażu samochodów i zużytych części dokonuje się zgodnie z przepisami o odpadach.

ROK 2018
W POMORSKIEJ MOTORYZACJI

Premiera Jaguara E-Pace w Studio Panika

Nowy Mercedes Klasy A w BMG Goworowski

Premiera Porsche Macan

AUTOR: MARCIN WIŁA
FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Blisko 34 000 nowych samochodów zarejestrowano w województwie pomorskim w 2018 roku. To grubo ponad 7% więcej niż miało to miejsce w 2017 roku. Do tego nowe salony, emocjonujące premiery. To był dobry rok w pomorskiej i trójmiejskiej motoryzacji.

Statystyki najdobitniej pokazują zarówno rozwój, jak i kondycję branży w naszym regionie. Trójmieszczanie, od kilku lat, coraz chętniej kupują nowe samochody. W 2018 roku liderem rynku była Skoda, drugie miejsce zajął Volkswagen, a trzecie Toyota. Wśród najpopularniejszych modeli na podium trafiły Skody: Fabia i Octavia oraz Volkswagen Golf.

Warto też odnotować zaciętą rywalizację niemieckich marek premium. Liderem w 2018 roku pozostaje Audi, które zostało zarejestrowane na Pomorzu w liczbie 1179 sztuk. W 2017 było to 1131 egzemplarzy. Jeszcze większy wzrost odnotowała marka Mercedes-Benz – 1169, w porównaniu do 992 w 2017. W tyle i ze spadkiem zostało natomiast BMW - z wynikiem 836 sztuk, w porównaniu do 980 zarejestrowanych w 2017.

Spośród najbardziej ekskluzywnych samochodów, które trafiły na Pomorze, była między innymi jedna sztuka SUV'a od Lamborghini – modelu Urus, Aston Martin DB11, dwa Bentley'e Continental GT, Bentayga, a także Ferrari 488.

2018 rok to także nowe inwestycje dealerskie. Tutaj prym wiodła Grupa Zdunek, która odświeżyła swoje salony w Gdyni – marek Nissan i Renault oraz uruchomiła obiekt nowej dla siebie marki – Citroen. Nowy salon zlokalizowano w Gdańsku. Nie było to jedyne nowe przedstawicielstwo tego francuskiego producenta. Swój

salon w Rumi uruchomiła również Grupa JD Kulej, do tej pory kojarzona głównie z Peugoet'em i KIĄ.

Śmiały krok zrobiło także British Automotive Gdańsk, które jako pierwszy dealer w Trójmieście uruchomiło swój własny showroom w galerii handlowej., w tym przypadku Riviera w Gdyni. Obecność stoisk z samochodami nie jest nowością, ale po raz pierwszy odważono się zaadoptować na ten cel odrębny lokal. Warto również odnotować, że w Trójmieście pojawiły się oficjalnie nowe submarki znanych producentów. W gdyńskim salonie BMW Zdunek powstała ekspozycja aut M Power, a w Audi Centrum Gdańsk – Audi Sport.

Dla klientów wybierających najdroższe i najbardziej ekskluzywne samochody, na mapie Trójmiasta powstał salon innego kalibru. Nieautoryzowany salon B&W Partners w Straszynie, to miejsce, gdzie po raz pierwszy w Trójmieście zaoferowano takie modele jak McLaren, TESLA, Rolls-Royce, Ferrari czy Bentley.

Rok 2018 to także spektakularne premiery nowych samochodów. Wiele premier zaserwował nam Mercedes. To niedawny debiut super-sportowego 4-drzwiowego Coupe, potocznie nazywanego GT4, nowe generacje Klasy A i CLS i lifting Klasy C. To również kolejne, trzecie wcielenie bardzo popularnego, dużego SUV'a od Porsche, modelu Cayenne oraz lifting mniejszego brata – Macan'a.

Gorące nowości zaserwowało nam także BMW. Luksusowe, duże coupe Serii 8, crossover X2, kolejny duży SUV – X5. Ten ostatni segment wzbogacił się o wiele nowych modeli. Jaguar dołączył do oferty kompaktowego, uterenowionego E-Pace, Lexus pokazał crossovera UX, Audi wypuściło dużego SUV'a typu coupe – Q8, a Infiniti wprowadziło do Polski 7-osobowe QX60. Dla żądnych większych wrażeń i możliwości poza utwardzonymi drogami pojawił się zupełnie nowy Jeep Wrangler. Z innej strony rynku – luksusowa Toyota Camry która wróciła po latach do Europy, nowy Lexus ES, kolejne generacje Audi: A6, A7, Q3, A1, awangardowy Peugeot 508 oraz nowe wydanie kultowego kombi od Volvo – V60.

Mercedes AMG GT4

Premiera BMW Serii 8

Ekspozycja Audi Sport w Audi Centrum Gdańsk

NAJDROŻSZE SAMOCHODY W TRÓJMIEŚCIE

AUTOR: MAX RADKE

Porsche 911 GT2 RS, Audi R8 Coupe, Mercedes-AMG S63 Coupe – to trzy najdrożej sprzedane samochody w Trójmieście w 2018 roku. Ich wartość ogółem wynosi ponad 3 miliony 700 tys. złotych.

Fot. Marcin Przybyła

Porsche 911 GT2 RS

Fot. Krzysztof Nowosielski

Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door Coupe

Najdroższym samochodem w zestawieniu jest Porsche 911 GT2 RS. To najszybsze 911 w historii, do setki rozpędza się w mniej niż 3 sekundy, a gwarantuje to kosmiczna moc obliczona na 700 KM. Kolekcjoner samochodów tej wyjątkowej marki zostawił w salonie Porsche Centrum Sopot 1.638.000 zł!

Nieco mniej, bo 1.089.000 zł kosztowało Audi R8 Coupe. Silnik V10 plus o mocy 610 KM, prędkość maksymalna 330 km/h a przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa 3,2 sekundy. Oszałamiające osiągi są podkreślone przez dopracowany design. R8 Coupe to supercar przeniesiony z toru na publiczne drogi!

Kwintesencją sportowej limuzyny jest Mercedes-AMG S63 Coupe. Dealer BMG Goworowski sprzedał go w ubiegłym roku za 1.087.000 złotych. Samochód wyposażony jest 4-litrowy silnik V8 biturbo o mocy 612 KM i momencie obrotowym 900 Nm, dzięki czemu sportowy Mercedes do „setki" przyspiesza w zaledwie 3,5 sekundy. Auto zostało bogato doposażone, m.in. w system nagłaśniający Burmester (cena: 24 tys. zł), karbonowy pakiet AMG (22 tys. zł), ceramiczny układ hamulcowy (31 tys. zł) czy LED-owe reflektory ozdobione kryształami od Swarovskiego (13 tys. zł).

Tak wygląda podium roku 2018. Kwotę miliona złotych przekroczyło jeszcze pięć innych samochodów. Hybrydowe Porsche Panamera Turbo S kosztowało 1.049.000 złotych. Nie ma się jednak co dziwić, wystarczy spojrzeć na parametry – 680 KM do dyspozycji, maksymalny moment obrotowy to 850 Nm, 310 km/h prędkość maksymalna, przyśpieszenie do „setki" 3,4 sekundy. 4-litrowy silnik V8 z odmiany Turbo, o mocy 550 KM, łączy się tu z jednostką elektryczną generującą 136 KM. Panamera Turbo S E-Hybrid jest wyposażona w adaptacyjny napęd na obie osie, zawieszenie pneumatyczne,

Fot. Marcin Wiła/Moto3m.pl

Range Rover SVAutobiography Dynamic

ceramiczne hamulce oraz systemy Porsche Dynamic Chassis Control Sport i Porsche Torque Vectoring Plus.

Nieco mnie, bo 1.021.000 złotych kosztował Mercedes-AMG GT 63 S 4-Door Coupe sprzedany listopadzie 2019 roku przez BMG Goworowski. To najszybszy, seryjnie produkowany, czteromiejscowy samochód na świecie! Do setki przyśpiesza w 3,2 s, rozwija prędkość maksymalną 315 km/h. Ważąca ponad 2 tony maszyna napędzana jest doładowanym silnikiem V8 o pojemności 4 litrów i mocy 639 KM, zawieszonym na aktywnych poduszkach. Maksymalny moment obrotowy wynosi 900 Nm i jest rozwijany w zakresie 2500–4500 obr./min.

Dwa samochody kosztujące powyżej miliona złotych sprzedał gdański dealer Land Rovera, British Automotive. W obu przypadkach były to ekskluzywne wersje Range Rover SVAutobiography Dynamic. Pierwszego z nich wyceniono na kwotę 1 mln 18 tys. zł, a drugiego 12 tys. zł mniej. Napęd stanowi w nim 5-litrowy silnik w układzie V8 o mocy 565 koni mechanicznych, generujący 700 Nm momentu obrotowego. Ważący 2.5 tony Range potrzebuje zaledwie 5.4 sekundy by osiągnąć 100 km/h, a maksymalnie może jechać 250 km/h. Co ciekawe, jedną z najdroższych opcji dodatkowych, jaką zażyczył sobie klient, był lakier SVO Spcial Effect o nazwie Spectral Blue. Cena – 41.600 zł.

1.008.000 złotych – taka była cena Porsche 911 Turbo S. 580 KM rozpędzają wersję S modelu 911 Turbo do 330 kilometrów na godzinę. Z tyłu ryczy silnik typu bokser. Turbo S dostało poprawiony układ turbodoładowania z większymi, bardziej wydajnymi sprężarkami. W tym modelu znajdziemy system dynamicznego doładowania, który najbardziej wydajnie ma pracować w trybach Sport i Sport Plus. Porsche 911 Turbo S Coupé osiąga 100 km/h w 2,9 s!

Audi R8 Coupe

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid

NOWE SALONY SAMOCHODOWE W TRÓJMIEŚCIE W 2019 ROKU

AUTOR: MARCIN WIŁA

Nowy rok to czas kolejnych, wielki inwestycji na trójmiejskim rynku motoryzacyjnym. O ile 2018 rok był pod tym względem dość spokojny, o tyle aktualny może okazać się bardzo ciekawy. Wśród salonowych inwestycji kilka jest już na ukończeniu i lada dzień można spodziewać się ich otwarcia.

BMG Goworowski Gdynia

Salon Hyundai Margo

Obecny rok w Trójmieście zdecydowanie należeć będzie do marki Mercedes-Benz. Obaj dealerzy – firma BMG Goworowski z Gdyni oraz Witman z Gdańska stoją u progu gigantycznych zmian. W Gdyni, przy ulicy Łużyckiej 9, nie do poznania zmienia się główna siedziba BMG Goworowski. Imponujący gmach nowego salonu ma aż 4 naziemne kondygnacje, a ich zwieńczeniem jest ogromna gwiazda – symbol marki, o średnicy 5 metrów i wraz z podstawą, wysokości 10 metrów. Ponadto, na najwyższym piętrze przygotowany zostanie taras, głównie z myślą o letnich premierach i pokazach „pod gwiazdami".

Budowa podzielona jest na 3 etapy, aktualnie trwa i na ukończeniu jest 2-gi epizod tej inwestycji. Według ostrożnych planów, zakończenie powinno nastąpić do końca 2019 roku. Kiedy to się stanie, BMG Goworowski będzie dysponowało największym salonem wystawowym marki Mercedes-Benz w północnej Polsce, a wewnątrz znajdzie się ekspozycja nawet 50 samochodów.

Wcześniej, bo najprawdopodobniej w lutym, swoją inwestycję zakończy dealer Mercedes-Benz Witman z Gdańska Oliwy. W miejscu dotychczasowego przedstawicielstwa wybudował on nie jeden, lecz dwa salony. Pierwszy to obiekt Mercedes-Benz, spełniający oczywiście najnowsze wymogi marki ze Stuttgartu zakładane na rok 2020. Drugi to pierwszy w Europie samodzielny salon Mercedes-AMG, czyli dywizji najbardziej sportowych „gwiazd". Takie obiekty powstały dotychczas tylko w Azji, Australii i na Bliskim Wschodzie.

Jedna z najdynamiczniej rozwijających się grup dealerskich w Polsce, czyli imperium Tadeusza Zdunka oczywiście nie zostaje w tyle. W mateczniku firmy, w Gdańsku przy Miałkim Szlaku, czyli miejscu, gdzie 40 lat temu zaczęła się historia firmy Zdunek, trwa już budowa flagowego obiektu i siedziby Grupy. Inwestycja zakłada budowę zupełnie nowego salonu sprzedaży samochodów i motocykli marki BMW, obszernego serwisu z pełnym zapleczem, ale także nowego salonu marek Renault i Dacia z własnym, odrębnym warsztatem.

Chociaż oficjalnie nikt jeszcze o tym nie mówi, w kuluarach od pewnego czasu słyszy się, że w Gdańsku powstaje nowy, dużych rozmiarów salon marki Lexus. Inwestorem jest jego długoletni przedstawiciel – firma Walder, która ponadto już od ponad 25 lat jest przedstawicielem Toyoty na Pomorzu. Dotychczas salon Lexus Trójmiasto działał na zasadzie butikowego obiektu w Gdyni Orłowie, a serwis znajdował się w Chwaszczynie. Po zakończeniu tej inwestycji, zarówno część sprzedażowa, jak i zaplecze warsztatowe znajdą się w tym samym budynku, a salon zlokalizowany będzie w biznesowym centrum Gdańska.

Ten rok to nie tylko wielkie inwestycje marek premium, ale także tych bardziej popularnych. W Gdańsku dobiegła końca budowa nowego salonu marki Hyundai. Inwestorem jest dealer Margo, który posiada już salony w Gdyni i Gdańsku (przy Grunwaldzkiej). Nowy obiekt zlokalizowany jest na Jasieniu, przy Kartuskiej, a jego otwarcia spodziewać się można lada moment. Budowę nowego obiektu rozpoczęła również spółka City Motors, która jest przedstawicielem Volkswagena. Nowy salon powstanie w nowym dla branży miejscu – przy ulicy Uczniowskiej, nieopodal Stadionu Energa Gdańsk oraz tunelu pod Martwą Wisłą. Plany inwestycyjne mają również przedstawiciele marek Porsche oraz Jaguar i Land Rover. W pierwszym przypadku wiadomo tylko, że salon pozostanie w dotychczasowej lokalizacji. W drugim – że przeniesienie się o kilkaset metrów.

Wyprzedaż Hyundai 2018

Suma korzyści do 13 000 zł
+ ubezpieczenie 2,99%

Hyundai Tucson
od 76 900zł

Hyundai i30
od 59 900 zł

Teraz nowoczesne modele Hyundai, które od zawsze dostępne były w atrakcyjnych cenach, objęte zostały jeszcze lepszą promocją w ramach wyprzedaży rocznika 2018. Dzięki wysokim upustom, premii za odkup i promocyjnemu wyposażeniu możesz zyskać aż do 17 000 zł. Skorzystaj też z promocyjnego ubezpieczenia w wysokości 2,99% ceny samochodu przez rok oraz 5-letniej gwarancji bez limitu kilometrów w standardzie.
Promocja obowiązuje dla wybranych wersji i modeli do wyczerpania zapasów.
Sprawdź szczegóły w salonie.

dealer Hyundai Margo

Gdańsk, ul. Grunwaldzka 250
Gdańsk, ul. ul. Kartuska 381 (otwarcie wkrótce)
Gdynia, ul. Morska 511
www.margo.pl

HYUNDAI

5 LAT GWARANCJI BEZ LIMITU KILOMETRÓW

Prezentowane w reklamie ceny „od" są rekomendowanymi cenami detalicznymi i mogą być zmienione przez Dealera. Maksymalna suma korzyści 13 000 zł dotyczy modelu Santa Fe wyprodukowanego w 2018 roku i składają się na nią upust 10 000 zł oraz premia za odkup używanego samochodu przez Autoryzowanego Dealera Hyundai w wysokości 3000 zł. Promocja obowiązuje od 01.01.2019 do odwołania lub wyczerpania zapasów i nie jest ofertą w rozumieniu kodeksu cywilnego oraz nie łączy się z ofertą dla firm oraz grup zawodowych. Promocja nie wyłącza innych promocji Autoryzowanego Dealera. Samochody prezentowane w reklamie mogą różnić się wizualnie od samochodów objętych promocją. Średni poziom spalania paliwa i emisji CO_2 dla prezentowanych samochodów, we wszystkich fazach wynosi: i20 MY19 1.0 T-GDI 7DCT – zużycie paliwa 5,6-6,2 l/100km i emisja CO_2 127-141 g/km; i30 Hatchback i Wagon MY19 1.4 T-GDI 7DCT – zużycie paliwa 6,0-6,4 l/100km i emisja CO_2 137-145 g/km; Tucson MY19 1.6 CRDI 2WD 7DCT – zużycie paliwa 5,8-6,3 l/100km i emisja CO_2 151-166 g/km. Wartości średniego zużycia paliwa i emisji spalin zostały określone znormalizowaną metodą badania WLTP. 5-letnia Gwarancja Bez Limitu Kilometrów Hyundai dotyczy jedynie tych samochodów Hyundai, które były sprzedane Klientowi końcowemu przez Autoryzowanego Dealera Hyundai na warunkach opisanych w książce gwarancyjnej. Szczegóły dot. propozycji cenowej i programu gwarancyjnego, w tym wyłączeń gwarancji, dostępne są u Autoryzowanych Dealerów Hyundai. Zawarta powyżej informacja nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego.

TRÓJMIEJSKIE PREMIERY 2019

AUTOR: MARCIN WIŁA

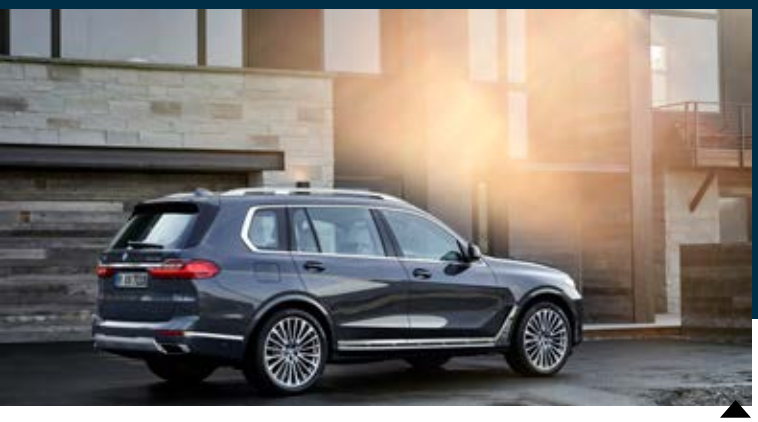
Rok 2019 będzie obfitował w wiele nowych modeli na światowych rynkach. Trzeba się jednak liczyć z tym, że lokalnie, u dealerów, pojawiają się one zwykle z opóźnieniem. Modele, które świat poznał w 2018 roku, teraz trafiają do trójmiejskich salonów. Przedstawiamy więc najważniejsze nowości, które będzie można zobaczyć w tym roku w Trójmieście.

AUDI ETRON

W pełni elektryczny model samochodu, który mocno przypomina SUV'a. Duże rozmiary jasno komunikują, że nie będzie to miejski samochodzik, lecz rodzinne auto do podróżowania na trasie. Moc ponad 400 Km i deklarowany zasięg 400 kilometrów. Rywal dla Tesli Model X!

BMW SERII 3

To będzie najważniejszy model dla dealerów bawarskiej marki w Trójmieście. Seria 3 to uosobienie komfortu, dobrych osiągów i rewelacyjnego prowadzenia w segmencie klasy średniej. Nowa generacja czerpie zarówno technicznie, jak i stylistycznie z większego brata Serii 5.



BMW X7

Największy w ofercie bawarskiej marki SUV zasili w tym roku szeregi gamy „X". X7 to 7-osobowa, luksusowa twierdza na kołach. Samochód idealnie trafiający w gusta amerykanów, być może spodoba się też polskim klientom.

MERCEDES EQC

To stuttgardzka odpowiedź na eTrona od Audi. Crossover w którym można dopatrzeć się podobieństwa do GLC, to pierwszy, seryjny, w pełni elektryczny model Mercedesa. Osiągi podobne do konkurentów, ale deklarowany zasięg trochę większy – 450 km.

PORSCHE 911

Ósme wcielenie legendy – kompletnie nowe, ale jakby znajome. Stylistycznie to 911'tka jaką znamy od lat. Technicznie – nowe silniki, nowy układ jezdny i nowa, lekka konstrukcja, z jeszcze większym udziałem aluminium. Do tego wiele technologicznych nowości znanych między innymi z Panamery i Cayenne.

VW GOLF VIII

Tego samochodu nie trzeba przedstawiać. Przedstawi go natomiast i to w najnowszym wydaniu, Volkswagen. Świat ujrzy go w połowie roku, Trójmiasto najprawdopodobniej pod koniec roku. Wstępne szkice pokazują, że rewolucji nie będzie, a VIII od VII generacji rozpoznają tylko prawdziwi fani tego modelu. Ale do tego Volkswagen już nas przyzwyczaił.

SEAT TARRACO

Zapotrzebowanie na SUV'y nie pozwoliło koncernowi VW odpuścić szansy na prowadzenie tego typu auta do oferty hiszpańskiej marki. SEAT Tarraco to bliźniak Tiguana i Skody Karoq, ale w nieco innym wydaniu. Tarraco trafić ma w gust młodszych i skromniejszych klientów.

CITROEN C5 AIRCROSS

Efektowny, ładny, kompaktowy SUV. Konstrukcja bliźniacza wobec Peugoet'a 3008 i Opla Grandlanda X, ale jak przystało na Citroen – z własnym, indywidualnym stylem!

PEUGEOT 208

Peugeot w tym roku postawił przede wszystkim na nowe jednostki napędowe – w tym hybrydy oraz elektryczne. Ale gdzieś pomiędzy premierami nowych silników, spodziewać się można też debiutu nowego, miejskiego modelu 208.

RENAULT CLIO

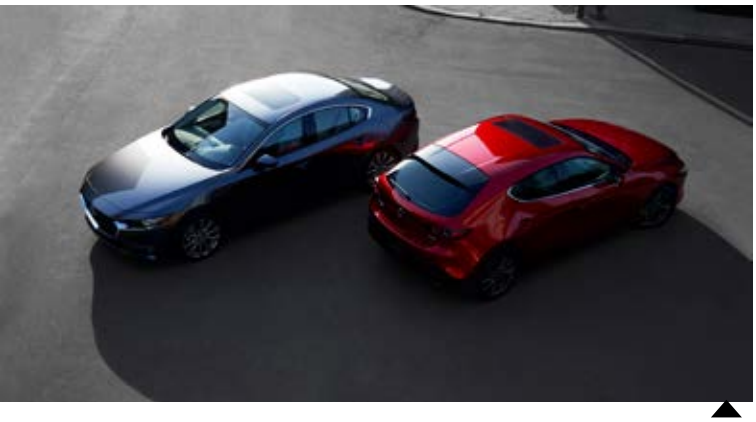
Wyczekiwana premiera! Jeden z ulubionych samochodów flotowych, a w Trójmieście dodatkowo rozpowszechniony przez jedną z firm wypożyczających samochody na minuty. W II połowie roku poznamy najnowsze wcielenie tego samochodu.

RANGE ROVER EVOQUE

Najmniejszy wśród elity off-roadowej motoryzacji Evoque jest ulubieńcem Pań. W najnowszym wydaniu ma się stać „małym Velarem", mamy więc prawdopodobnego zwycięzcę konkursu na najładniejszego małego SUV'a. Debiut w Trójmieście już w lutym!

SKODA SCALA

Rynkową karierę kończy bardzo popularny Rapid, a na jego miejsce wkracza Scala. Nowy, tani kompakt zapewne szybko się zadomowi na rynku i wkrótce trafi do rankingów najpopularniejszych samochodów w Polsce.



MAZDA 3

Kompaktowa Mazda staje się większa i bardziej dojrzała. Nowy model przejął wiele – włącznie ze stylistyką, od większej siostry „6". Nowe modele Mazdy mają być klasyfikowane znacznie wyżej, niż miało to miejsce do tej pory. Czyżby nowy konkurent Lexus'a i Infiniti?

TOYOTA RAV4

V generacja tego prekursora SUV'ów będzie kontynuować dotychczasowy charakter tego modelu. Średniej wielkości nadwozie, podstawowe możliwości zjazdu z utwardzonej nawierzchni i oczywiście legendarny napęd hybrydowy.

BMW 1

Seria 1 znalazła wielu sympatyków, szczególnie wśród płci pięknej. Nowa „jedynka" będzie miała napęd na przednie koła lub opcjonalnie napęd xDrive. Silniki 3- oraz 4-cylindrowe. W sprzedaży pojawi się jesienią 2019 roku.

MERCEDES CLA

Po sedanie klasy A pojawi się kolejny model z nadwoziem tego typu. Auto będzie miało bardziej sportowe linie nadwozia. W odmianie AMG do dyspozycji będzie ponad 400 KM. Debiut w marcu 2019 r.

ROLLS-ROYCE PHANTOM

"Od swojego debiutu w 1925 roku Rolls-Royce Phantom jest wyrazem najwyższego piękna i potęgi, symbolem bogactwa oraz ludzkich osiągnieć. Jest wreszcie ikoną i wysublimowanym dziełem sztuki, niepowtarzalnym samochodem szytym na miarę będącym nie tylko kolejnym dobrem materialnym, ale najbardziej wymownym manifestem stylu życia zawartego w kilku słowach: luksus, klasa, majestat, szacunek dla tradycji.

TS Invest | Dziękujemy firmie TS Invest za umożliwienie wykonania sesji zdjęciowej na terenie inwestycji Tesoro Residences i Ogrody Tesoro. Informacje o inwestycji dostępne są na stronie www.tsinvest.eu

HK18 MBX

ROLLS-ROYCE PHANTOM

BÓG ZSTĄPIŁ NA ZIEMIĘ

AUTOR: JAKUB JAKUBOWSKI **/ FOTO:** KAROL KACPERSKI

Nie będziesz miał bogów cudzych przede mną – w przypadku tego samochodu przykazanie to jest tylko i wyłącznie formalnością. Rolls-Royce Phantom to obiekt pożądania królów, arabskich szejków, miliarderów kierujących największymi korporacjami. Dzięki uprzejmości Rolls-Royce Motor Cars Warszawa, przez cały dzień mogliśmy testować ten najbardziej luksusowy samochód świata na ulicach Trójmiasta. Jak się jeździ samochodem wartym trzy miliony złotych? Przeczytajcie i jeśli będziecie mieli okazję, nie odmawiajcie sobie tej przyjemności.

Rolls-Royce Phantom to motoryzacyjny Olimp. Klasa luksusu trudna do zdefiniowania. Ten samochód gra w zupełnie innej, stworzonej tylko dla niego lidze, do której wszystkie inne luksusowe limuzyny mogą tylko zapukać, ukłonić się mistrzowi i wrócić na swoje – tak przecież wysokie – miejsce. Phantom to najważniejszy model w rodzinie tej brytyjskiej marki. Pierwszy egzemplarz pojawił się na rynku w 1925 roku. Samochód, którym jeździliśmy jest ósmą generacją. Jak łatwo obliczyć, Brytyjczycy nowy model wypuszczają średnio co kilkanaście lat. W motoryzacji taki czas to epoka, a mimo to Phantom się nie starzeje.

W HOŁDZIE TRADYCJI

Sekret tkwi w niezmienionej od lat polityce firmy, która na pierwszym planie stawia tradycję i konserwatyzm, a nowoczesne technologie, którymi przecież ten samochód jest naszpikowany, są bardzo dyskretne. Phantom nie ma systemów autonomicznej jazdy, nie zaparkuje sam, nie przemówi do Ciebie, nie jest naszpikowany dotykową elektroniką. Ten etap rozwoju go ominął, zresztą zupełnie świadomie.

Nowoczesność ukryta jest we wszystkich możliwych systemach bezpieczeństwa i rozwiązaniach wpływających na komfort podróży. Phantom określany jest jako najcichszy samochód świata. I faktycznie, poziom wyciszenia kabiny jest niespotykany, a to dzięki dwuwarstwowym szybom o grubości 6 mm i różnego rodzaju specjalistycznym materiałom wyciszającym, które w sumie ważą 130 kg! Nawet opony zostały tutaj tak zaprojektowane, by maksymalnie zredukować szumy toczenia. Nazwa opon „Silent Steel" mówi wszystko.

W Phantomie niestraszne nam są arktyczne mrozy. W środku prawie wszystkie elementy, z którymi stykają się pasażerowie są podgrzewane,

od foteli, przez kierownicę, deskę rozdzielczą, po słupki C. A skoro wspomnieliśmy o desce rozdzielczej, to warto dodać, że właściciel może ją dowolnie personalizować i w miejscu zwanym The Gallery, za powłoką z hartowanego szkła, umieścić obraz lub płaskorzeźbę ulubionego artysty, rodzinną fotografię, czy wszystko to, co przyjdzie mu do głowy.

NA TYLNYM FOTELU

Ale nie oszukujmy się, wszystko to co najważniejsze w tym samochodzie, mieści się z tyłu, bo to właśnie na tylnym fotelu najczęściej podróżuje właściciel Phantoma. Nie ma tu problemu z wygodnym wyciągnięciem nóg, a wielkie wygodne fotele i pokryta grubym dywanem podłoga tłumią wszelkie dźwięki, które mogłyby zakłócać komfort podróży. Fotele są regulowane elektrycznie we wszystkich kierunkach, do dyspozycji jest także wiele opcji masażu. Pomiędzy oparciami foteli ukryta jest lodówka na szampana, z dwoma kieliszkami, a w podłokietniku karafka i dwie kryształowe szklanki z logiem R&R.

Do dyspozycji pasażerów ma tylnych fotelach są oczywiście rozkładane stoliki, niezależne monitory z dekoderem TV, kontroler do sterowania ustawieniami samochodu oraz klimatyzacja z indywidualną regulacją temperatury i siły nawiewu.

PATRZĄC W GWIAZDY

Tradycją w samochodach marki Rolls-Royce jest też charakterystyczna podsufitka oświetlana drobnymi diodami LED, które przypominają układ gwiazd na niebie. I co najważniejsze, nie jest to zbędny wodotrysk, a doskonale przemyślane rozwiązanie wpływające na komfort podróży. Jazda po zmroku z gwiaździstą iluminacją przy muzyce brzmiącej jak w sali koncertowej – nie ma chyba bardziej relaksującego uczucia!

O tym, że ten samochód wręcz płynie nie trzeba przekonywać. Za trakcję odpowiada nowe, inteligentne zawieszenie pneumatyczne czuwające nad przechyleniami karoserii i panujące nad odpowiednim torem jazdy. Dlaczego inteligentne? Współpracuje ono z systemem kamer skanujących nawierzchnię drogi przed pojazdem. Sygnał przekazywany jest do komputera sterującego pracą układu. Ten wykonuje miliony obliczeń na sekundę, analizuje stan nawierzchni, przechyły, siły odśrodkowe, drgania i w taki sposób dobiera ustawienia zawieszenia, aby samochód „przepłynął" po nierównościach.

JEST MOC!

Innowacja kryje się też w układzie napędowym. 8-stopniowa skrzynia biegów współpracuje z nawigacją GPS. W jakim celu? Takim, aby zawsze wiedzieć, gdzie znajduje się Phantom i dokąd zmierza. Dzięki temu, analizując trasę, skrzynia biegów "wie", że za chwilę na drodze pojawi się zakręt, zjazd lub podjazd. Dysponując tą wiedzą, przygotowuje ona z odpowiednim wyprzedzeniem kolejny bieg lub jego redukcję, tak aby zmiana była możliwie najbardziej komfortowa.

Jeśli chodzi o dynamikę, ta 2,5 tonowa limuzyna nie odstaje od rasowych „sportowców". Wolnossący, 12-cylindrowy silnik benzynowy o pojemności 6,75 litra dostarcza 563 konie mechaniczne mocy i generuje moment obrotowy wynoszący 900 Nm. Tradycyjnie dla Rolls-Royce'a nie ma tu obrotomierza, zamiast tego zastosowano wskaźnik "rezerwy mocy". Gwarantujemy, tej mocy nie ma prawa zabraknąć.

Od swojego debiutu w 1925 roku Rolls-Royce Phantom jest wyrazem najwyższego piękna i potęgi, symbolem bogactwa oraz ludzkich osiągnięć. Jest wreszcie ikoną i wysublimowanym dziełem sztuki, niepowtarzalnym samochodem szytym na miarę będącym nie tylko kolejnym dobrem materialnym, ale najbardziej wymownym manifestem stylu życia zawartego w kilku słowach: luksus, klasa, majestat, szacunek dla tradycji.

AMG
GA 967CY

NOWY MERCEDES KLASY G

NOWY MERCEDES KLASY G

AMG URYWA...

AUTOR: MARCIN WIŁA **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Jakiekolwiek zmiany przy Klasie G były dla Mercedesa tym, czym operacja na otwartym sercu dla chirurga. Legenda i rynkowa pozycja tego samochodu są tak niezachwiane, że producent „Gelendy" stanął przed ogromnym wyzwaniem zbudowania nowego samochodu, ale przy zachowaniu maksimum z pierwowzoru. Jak się to udało? Sprawdziliśmy dzięki uprzejmość Mercedes BMG Goworowski.

Klasa G w gamie Mercedesa obecna jest od końca lat 70-tych. W tym czasie, samochód ten zyskał wyjątkową sławę i uznanie na rynku, stając się zarazem jednym z najbardziej kultowych samochodów, jakie kiedykolwiek powstały. W swojej niemal 40-letniej karierze Klasa G przechodziła kilka liftingów, ale zawsze zachowywała te same, charakterystyczne, pudełkowate kształty, nadwozie oparte na ramie oraz trzy 100-proc. blokady dyferencjałów.

Najnowsze wcielenie Gelendy jest łudząco podobne do swojego poprzednika, ale zaszły w nim bardzo ważne zmiany. Nadwozie, wciąż oparte o ramę, jest dłuższe i szersze, co poprawiło prowadzenie i zachowanie się w czasie jazdy. Delikatne zaokrąglenie rantów nadwozia poprawiło aerodynamikę i wyciszenie wnętrza. Całkowitej zmianie uległo zawieszenie, a sztywny most zastąpiła konstrukcja wielowahaczowa.

Również wnętrze przeszło fundamentalną metamorfozę i jest ono zupełnie inne niż w poprzednim modelu. W oczy rzucają się elementy, które inspirowane są stylistyką nadwozia – na przykład otwory wentylacyjne, które swoim kształtem nawiązują do okrągłych reflektorów, albo osłony głośników przypominające klosze przednich kierunkowskazów. Wśród znaków rozpoznawczych nowej „Gelendy" wciąż zachowano uchwyt przed fotelem pasażera z przodu oraz zespół przełączników blokad dyferencjałów na centralnej konsoli.

Topowym wcieleniem najnowszej Klasy G, jest testowany przez nas model AMG G63. Pod maską pracuje nowa jednostka napędowa znana między innymi z supersportowego GT. Jest to silnik o pojemności 4 litrów w układzie V8 biturbo, który generuje moc 585 KM oraz maksymalny moment obrotowy o wartości 850 Nm. W efekcie nowy Mercedes-AMG G 63 przyspiesza od 0 do 100 km/h w ciągu 4,5 s, a jego prędkość maksymalna wynosi 220 km/h (lub 240 km/h z pakietem kierowcy AMG).

W celu zwiększenia efektywności i zmniejszenia spalania, silnik wyposażono w układ odłączania cylindrów. Przy częściowym obciążeniu cylindry nr 2, 3, 5 i 8 zostają zdezaktywowane, co pozwala ograniczyć zużycie paliwa. Jak przystało

na AMG, jeździe towarzyszy również emocjonująca ścieżka dźwiękowa zapewniona przez dwudrożny układ wydechowy z końcówkami umieszczonymi tradycyjnie dla Klasy G, pod tylnymi drzwiami.

Nowa Klasa G uległa znacznemu unowocześnieniu. Stała się bardziej przyjazna podczas szybkiej jazdy, oferuje większy komfort jazdy i nowoczesne, bardziej „ekologiczne" rozwiązania. Wciąż jednak pozostaje indywidualistą na rynku. Większą kabinę i wyższy komfort jazdy bez wątpienia zapewni GLS, sportowe doznania będą intensywniejsze np. w Klasie C 63 AMG S. Ale jeśli chodzi o możliwości off-road'owe i niepowtarzalny styl na ulicy – Klasa G wciąż nie ma sobie równych i jest niemal bezkonkurencyjna.

Niestety, jak zawsze w przypadku tak wyjątkowych konstrukcji, mankamentem jest cena. Bazowa wartość Klasy G w wersji 63 AMG wynosi 602 032 zł. Prezentowany na zdjęciach egzemplarz został skonfigurowany przez dealera BMG Goworowski na ponad 946 000 zł.

BMW X5 M50D

GD 345SM

BMW X5 M50D

ALEŻ TO JEŹDZI!

AUTOR: MAX RADKE / **FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Sześć cylindrów i 4 turbiny w trzylitrowym dieslu, 8 biegów w sportowej automatycznej skrzyni, napęd na wszystkie koła, 400 KM mocy i kosmiczne przyśpieszenie – nowe BMW X5 M50d pokazuje, na co stać Sports Activity Vehicle z genami M i xDrive - maksymalna dynamika i zwinność przy optymalnej trakcji. Wrażenia z jazdy są nieziemskie!

Prekursor klasy SAV trafił po raz pierwszy na rynek niemal 20 lat temu i od tamtego czasu znalazł ponad 2.2 miliona nabywców. Czwarta generacja, jak zapewnia producent, to kompletnie nowy samochód. Jest dłuższy, szerszy i wyższy od poprzednika, powiększeniu uległ także rozstaw osi. Wygląda też bardziej mocarnie, wygląd budzi respekt – głównie dzięki nowej atrapie chłodnicy i ostremu kształtowi laserowych reflektorów.

W środku klasa, komfort i luksus. Kokpit wygląda nowocześniej i bardziej elegancko niż w poprzedniej wersji. Elektronika gra tu pierwsze skrzypce, ale nie przytłacza. W centrum kokpitu skórzana kierownica M z przyciskami wielofunkcyjnymi i łopatkami zmiany biegów oraz fotele sportowe z funkcją masażu (przednie). Do tego podświetlane listwy progowe M, podnóżek M dla kierowcy i pedały M. Szklany dach panoramiczny wpuszcza do wnętrza dzienne światło, które wydobywa i podkreśla szlachetność materiałów wykończeniowych. Spora przestrzeń we wnętrzu gwarantuje komfortową podróż kompletowi pasażerów, a ich wysoki wzrost nie będzie sprawiał dyskomfortu.

Na pokładzie w zasadzie wszystkie systemy, jakie tylko można sobie wymarzyć - asystent pasa ruchu, monitowanie martwego pola, kamery z każdej strony samochodu, czujniki parkowania, system ostrzegający przed kolizją, aktywny tempomat, system wykrywania znaków. Innowacyjna koncepcja obsługi BMW Operating System 7.0 umożliwia jeszcze łatwiejszą obsługę funkcji pojazdu za pomocą gestów, mowy, ekranu dotykowego i sterowania iDrive – całkiem intuicyjnie.

Ale najważniejsze jest jak ten samochód jeździ. Napiszę krótko, wrażenia są naprawdę kosmiczne. Każdorazowe wciśniecie pedału gazu to eksplozja mocy i wciskanie w fotel. Nowe X5 z pakietem aerodynamicznym M łapczywie połyka powietrze i dzięki adaptacyjnemu układowi jezdnemu M Professional z blokowanym dyferencjałem tylnej osi i zintegrowanemu aktywnemu układowi kierowniczemu daje prawdziwie sportowe odczucia. Pozytywnie zaskakuje świetna trakcja, duże SUV-y często mają z tym problem.
Podczas gdy inne marki stopniowo odchodzą od diesli, BMW swoje flagowe jednostki unowocześnia. Sercem nowego BMW X5 M50d jest nowy 6-cylindrowy rzędowy silnik

wysokoprężny M Performance TwinPower Turbo z dwoma turbosprężarkami niskiego i dwoma wysokiego ciśnienia. Rezultatem jest jeszcze większa moc, bardzo szybka reakcja i moment obrotowy 760 Nm, który wyraźnie czuć już na niskich obrotach silnika. Ta niezwykle wydajna jednostka generuje 294 kW (400 KM) i przyspiesza BMW X5 M50d od 0 do 100 km/h zaledwie w 5.2 s.

Tak znakomite właściwości jezdne nie byłyby możliwe, gdyby nie idealna symbioza między silnikiem i fantastycznie wysterowaną skrzynią Steptronic. Są jak idealnie dobrana para gorącokrwistych kochanków – rozumieją się bez słów, niemal telepatycznie, a maksimum przyjemności można poczuć operując biegami na idealnie zestrojonych łopatkach. Po włączeniu trybu sportowego zawieszenie wyraźnie nabiera sztywności, ale możemy je regulować dzięki trybowi Sport Individual, który pozwala łączyć delikatniejsze ustawienie amortyzatorów z ostrzejszą charakterystyką silnika i układu kierowniczego. Jeśli wybierzemy tryb jazdy Adaptive, wtedy za ustawienie układu jezdnego odpowiada elektronika. Jest jeszcze najbardziej ekstremalny tryb Sport Plus – w testowanym egzemplarzy włączyłem go raz, i to na chwilę. Poczułem respekt!

Napęd xDrive to sprawdzone rozwiązanie, przez wielu ekspertów uznawane za najlepsze na świecie. Dzięki niemu samochód przykleja się do asfaltu na zakrętach. Zadziwiające, że podczas jazdy w trybie sportowym nie ma odczucia, że ten wysoki i duży przecież samochód się wychyla. Nowe X5 świetnie wybiera też duże i małe nierówności – opcjonalne, pneumatyczne zawieszenie obu osi pracuje wzorowo. BMW chwali się, że nowa generacja X5 spełnia też wszelkie właściwości rasowego auta terenowego. Tutaj znów przychodzi z pomocą elektronika, która oferuje kilka offroadowych trybów jazdy i dobiera odpowiednie dla nich ustawienia. Wierzę na słowo, nie zdecydowałem się jednak tego przetestować, uważam że do specjalnych akcji w terenie przeznaczone są inne samochody.

Za podstawową wersję nowego X5 trzeba zapłacić 330.800 zł. Cena wyjściowa wersji X5 M50d wynosi 442.100 zł. Testowany egzemplarz został skonfigurowany przez BMW Zdunek dość bogato. Wersja wyposażenia opcjonalnego robi wrażenie – to m.in. 22-calowe felgi M, aktywny, zintegrowany układ kierowniczy oraz specjalne pakiety wyposażeniowe – First Class, Business Class i Pakiet Innowacji. Cena testowanego auta zatrzymała się na 570.885 zł brutto. Zapraszamy do BMW Zdunek na jazdę testową.

INFINITI QX60

AZJATA DLA SIEDMIORGA

AUTOR: MARCIN WIŁA **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Konkurencja wśród luksusowych 7-osobowych SUV'ów nie jest zbyt liczna. Audi oferuje Q7, BMW wkrótce dołączy do swojej oferty X7, Mercedes ma GLS'a, a Lexus limitowanego w Polsce LX570. Teraz w segmencie pojawił się nowy gracz – Infiniti QX60. Jest wielki, mocny i luksusowy. Czy to wystarczy, aby nawiązać rywalizację przede wszystkim z niemieckimi rywalami?

W tej klasie królem jest Audi ze swoim topowym SUV'em Q7. Jego cena rozpoczyna się od 284.900 zł, ale nie trzeba znać się na samochodach, aby wiedzieć, że takiego modelu nikt nie kupi. Realna wartość transakcyjna, zarówno Audi jak i pozostałych konkurentów, zbliża się do 400.000 zł. I tu swoją pierwszą przewagę ujawnia Infiniti QX60, które obecnie dostępne jest w promocyjnej cenie 323.900 zł. Jak to zwykło bywać w japońskich samochodach, lista wyposażenia standardowego jest bardzo bogata, a ta z dodatkami jest dość krótka. Samochód w standardzie oferuje niemal wszystko to, czego można spodziewać się w samochodzie takiej klasy. Nie brakuje ani elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, ani za komfort.

Bolączką Infiniti jest natomiast ograniczona oferta silnikowa, która obejmuje tylko jedną jednostkę napędową. Jest to benzynowy silnik o pojemności 3.5 litra w układzie V6 o mocy 262 KM. Najciekawsze jest jednak to, że to silnik skonstruowany według starej (amerykańskiej) szkoły. Bez turbosprężarek, kompresorów – czysta moc z wolnossącego motoru o niemałej przecież pojemności. Pierwsze 100 km/h QX60 osiąga już po 8.4 sekundach, a maksymalnie osiąga 190 km/h. Mimo stosunkowej prostoty, silnik spełnia aktualną normę emisji spalin Euro 6 i to bez filtrów, czy procesu „downsizingu"!

Nadwozie o ponad 5 metrowej długości to największy rozmiar w europejskiej ofercie japońskiej marki Infiniti. QX60 jest o ponad 25 cm dłuższe niż model QX70. W Stanach dostępny jest jeszcze większy QX80, ale w Europie jest on rarytasem. Tutaj to właśnie QX60 zasługuje na miano giganta. Cieszy, że projektanci zaoferowali w tej klasie jednak coś minimalnie innego. Infiniti wygląda nowocześnie i ma zupełnie inny styl niż niemieccy konkurenci. Nie brakuje mu przy tym elegancji w postaci licznych, chromowanych zdobień.

Jazda w mieście tak dużym pojazdem nigdy nie należała do najłatwiejszych, ale samochód na wszystkie sposoby stara się ułatwić pracę swojemu kierowcy. Służą temu ogromne lusterka oraz system kamer 360', chociaż jakość ich obrazu mogłaby być lepsza. W czasie jazdy pasażerowie QX60 cieszą się komfortem. Samochód doskonale wybiera nierówności drogi, jest także dobrze wyciszony. Silnik staje się słyszalny dopiero podczas energicznego przyspieszania, gdy osiąga wysokie obroty.

Irytować może nieco ospały charakter zarówno skrzyni biegów, jak i układu kierowniczego. Ale QX60 nie kupuje się jako sportowego SUV'a – to pozostawmy BMW, lecz dla komfortu – i w tej dziedzinie jest naprawdę dobry! Koronny argument tej klasy SUV'ów, czyli 7 miejsc sprawdza się w QX60 w przypadku dwóch pierwszych rzędów siedzeń. Ostatnie dwa fotele przewidziane są raczej dla dzieci. Warto natomiast podkreślić, że nawet w 7-osobowej konfiguracji, Infiniti wciąż posiada użyteczny bagażnik.

QX60 to dinozaur. Takich samochodów jest już coraz mniej. Producent nie przejął się współczesnym trendem zmniejszania pojemności silnika i stosuje tradycyjne rozwiązanie. Najważniejsze jest jednak to, że robi to skutecznie! Infiniti spełnia obowiązujące normy emisji, oferuje dobre osiągi, ma stały napęd na 4 koła… i tylko pali dość dużo. W mieście wynik 17 litrów benzyny na 100 kilometrów nie powinien szokować. W trasie osiągnąć można mniej, ale wciąż powyżej 10 litrów. Nie będzie to raczej wielki problem dla kogoś, kto w salonie zostawi grubo ponad 300 000 zł.

AUDI Q8

TWÓJ ŚWIAT JUŻ NIGDY NIE BĘDZIE TAKI SAM

AUTOR: JAKUB JAKUBOWSKI **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Potężna moc i zwinność oraz przełomowe rozwiązania techniczne. Wyjątkowe bezpieczeństwo. Sportowe wrażenia. Pełna kontrola. Innowacyjna obsługa. Komfort podróżowania. Tak właśnie brzmi pr-owy opis zupełnie nowego Audi Q8. I wiecie co? Tak jak zazwyczaj w pr-owych tekstach jest sporo przesady i lukrowania rzeczywistości, w tym akurat przypadku wszystko sprawdza się co do joty!

Z Audi Centrum Gdynia odebraliśmy na kilkudniowe testy wersję Q8 50 TDI w pięknym, białym kolorze z kontrastowym, czarnym grillem i czarnymi felgami. To jedna z najbardziej wyczekiwanych, motoryzacyjnych premier ostatnich lat i odpowiedź koncernu z Ingolstadt na BMW X6, Mercedesa GLE Coupe, czy Range Rovera Sport.

POŁĄCZYĆ OGIEŃ Z WODĄ

Połączenie nadwozia w stylu coupe z luksusowym SUV-em to zazwyczaj godzenie ognia z wodą. W przypadku Audi udało się to znakomicie i bez konieczności pójścia na kompromisy. Wizualnie Q8 jest podobne do modelu Q7, ale wystarczy chwila by zauważyć, że młodszy brat jest bardziej wyrazisty i ma bardziej agresywną sylwetkę. Ma 4,99 m długości, 2 m szerokości, 1,7 m wysokości i od Q7 jest nieco niższy, krótszy i szerszy. Idealne proporcje zwiastujące sportowy charakter i wygląd, który nie pozostawia obojętnym. Z tyłu uwagę przyciągają reflektory, które zostały połączone pasem świetlnym LED biegnącym przez całą szerokość pokrywy bagażnika.

PRZEWAGA DZIĘKI TECHNICE

Poza stylistyką Q8 może kusić także rozwiązaniami technicznymi. Drogę przed samochodem oświetlają reflektory diodowe HD Matrix LED. Precyzyjny strumień światła doświetla zakręty i automatycznie dostosowuje się do sytuacji na drodze. Dzięki temu reflektory nie oślepiają innych uczestników ruchu, a droga pozostaje dobrze widoczna.

Ale zanim przejdziemy do wrażeń z jazdy, usiądźmy na chwilę w środku. Zarówno z przodu, jak i z tyłu jest przestronnie, komfortowo i luksusowo. Mamy tu trzy duże ekrany, w tym dwa dotykowe i wirtualny kokpit (12,3 cala). Wyświetlacze idealnie wpisują się w stylistykę wnętrza, wyglądają jak spójna całość, a nie jak dołożony tablet. Innowacyjny system MMI touch response zastępuje większość przycisków i gwarantuje proste i intuicyjne zarządzanie systemami i funkcjami samochodu.

WSZYSTKO CZEGO DZIŚ CHCESZ

Audi Q8 jest jednym z najbardziej skomputeryzowanych samochodów na rynku. Mamy tu około 400 różnego rodzaju ustawień oraz 39 systemów wsparcia kierowcy. Generalnie, ten samochód ma wszystko, czego możemy oczekiwać. Najciekawsze opcje? Na przykład profil użytkownika zapisywany w kluczyku. Każdy, kto jeździ tym samochodem może sobie skonfigurować ustawienia według własnych upodobań, a Q8 zidentyfikuje je po kluczyku i natychmiast przygotuje się do jazdy wg wymagań danego kierowcy.

Co jeszcze? Innowacyjny system nawet pięciu czujników radarowych, dwunastu czujników

JACEK ZBĄSKI
AUDI CENTRUM GDYNIA

Model Q8 wzbudza ogromne zainteresowanie klientów od kiedy został zaprezentowany jako concept car. Najlepszym dowodem jest fakt, że klienci Audi Centrum Gdynia dokonywali zakupu jeszcze w fazie produkcji, widząc samochód jedynie na zdjęciach, powiem więcej nie znając nawet ceny finalnej samochodu. Sylwetka modelu Q8 to klucz do sukcesu, muskularna ośmiokątna osłona chłodnicy singleframe i wysunięty przedni spoiler oraz mocno zaakcentowane wloty powietrza i poszerzane nadkola potwierdzają sportowy charakter. Elegancję i dbałość o szczegóły widać w każdym elemencie wnętrza. Szczególną atmosferę buduje pakiet opcjonalnego oświetlenia konturowego. Q8 to przełom w gamie modelowej Audi, ale też rewolucja w segmencie sportowych SUV-ów. To najładniejszy i najbardziej zaawansowany technicznie samochód w tym segmencie. Zapraszam serdecznie do Audi Centrum Gdynia na jazdę testową.

ultradźwiękowych, sześciu kamer i skanera laserowego rozpoznaje i ocenia sytuację na drodze i reaguje w sytuacjach krytycznych. Dzięki nim liczne systemy wsparcia kierowcy dbają o bezpieczeństwo i komfort jazdy. Asystent jazdy nocnej ze zintegrowaną kamerą termowizyjną poprawia bezpieczeństwo w niekorzystnych warunkach oświetleniowych, wizualizując na ekranie otoczenie jezdni.

WSPARCIE W MIEŚCIE I NA TRASIE

Ciekawy i przydatny jest pakiet systemów wspomagających kierowcę w ruchu miejskim. Asystent skrzyżowań śledzi ruchliwe skrzyżowania, asystent zmiany pasa ruchu monitoruje zbliżające się pojazdy na sąsiednim pasie, asystent ruchu poprzecznego z tyłu rozpoznaje pojazdy poruszające się za samochodem wyjeżdżającym z zaparkowanego miejsca. Także w trasie sprzymierzeńcem kierowcy jest pakiet systemów, takich jak adaptacyjny asystent jazdy z adaptacyjnym asystentem prędkości oraz asystentem utrzymania toru jazdy, asystent wydajności, asystent omijania przeszkód i asystent skrętu.

W Audi Q8 mamy też jeden z najbardziej zaawansowanych, aktywnych tempomatów. Współpracuje on z kamerą w przedniej szybie, czujnikami, pobiera też dane z nawigacji. Dzięki temu możliwa jest jazda bez dotykania pedału gazu i hamulca. System samodzielnie reaguje na ograniczenia prędkości, automatycznie też zwalnia przed poprzedzającym samochodem, także przed rondami i skrzyżowaniami.

QUATTRO I NIC NIE TRZEBA DODAWAĆ

Skoro już jesteśmy za kierownicą to wypada napisać co drzemie pod maską. Z Audi Centrum Gdynia wyjechaliśmy modelem wyposażonym w 6-cylindrową, wysokoprężną jednostkę 3.0 TDI o mocy 286 KM i automatyczną skrzynię biegów tiptronic. To jak na razie jedyna dostępna wersja, ale lada moment pojawią się w ofercie kolejne, w tym mocno oczekiwane wersje SQ8 i Q8 RS.

Nowe Audi Q8 sprawdza się w każdych warunkach. Adaptacyjne zawieszenie pneumatyczne wybiera nierówności z gracją Franka Sinatry, a w przypadku jazdy w trudniejszym terenie jednym przyciskiem podnosimy samochód do góry. Napęd quattro z samoblokującym centralnym mechanizmem różnicowym to czysta poezja. Jego jakość odczujemy podczas szybkiego pokonywania zakrętów, kiedy to wewnętrzne koła łagodnie hamują, a na kołach zewnętrznych moment napędowy jest zwiększany. Oznacza to lepszą trakcję i dynamikę na zakrętach oraz bardziej neutralne zachowanie się podczas jazdy.

TYLNA OŚ SKRĘTNA

Prawdziwą perełką jest jednak dynamiczny układ kierowniczy wszystkich kół z tylną osią skrętną zwiększający dynamikę i komfort jazdy w całym zakresie prędkości. Przy małej prędkości poprawia to zwrotność samochodu. Tylne koła skręcają się w przeciwnym kierunku niż przednie, zmniejszając promień zawracania. Przy większej prędkości skręt tylnych kół w tym samym kierunku co przednich poprawia dynamikę i stabilność jazdy.

Audi Q8 wygląda świetnie, jeździ świetnie i z pewnością będzie rynkowym przebojem. Cena Cena Audi Q8 50 TDI z trzylitrowym dieselm o mocy 286 KM została ustalona na 369 tys. zł. To oczywiście punkt wyjścia, a personalizacja potrafi mocno wywindować cenę. Egzemplarz, który wypożyczyliśmy do testów z salonu Audi Centrum Gdynia wyceniony został na 507 tys. zł.

NOWA MAZDA 6
JESZCZE BARDZIEJ DOSKONAŁA?

AUTOR: MARCIN WIŁA **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Mazda 6 należy do najpopularniejszych modeli segmentu klasy średniej i od wielu lat skutecznie rywalizuje z niemiecką konkurencją. Sam producent pozycjonuje swoje produkty bardziej w kategorii klasy Premium, niż aut „dla ludu". W swojej najnowszej odsłonie „szóstka" pozostała wierna swojemu poprzednikowi i wizualnie nie jest łatwo ją odróżnić od dotychczasowych wariantów. Wiele zmieniło się natomiast w środku.

Poliftingowa wersja na pierwszy rzut oka niemal nie różni się od swojego poprzednika. Może to dobrze, bo ten model należał do wyjątkowo udanych – najwyraźniej więc nie było sensu poprawiać go na siłę. Mazda do niedawna była dość niszowym producentem. Stosunkowo niedawno ta marka pojawiła się w Polsce i po początkowych trudnościach w zdobyciu zaufania naszych rodaków, aktualnie znajduje się w czołówce sprzedaży. „Szóstka" jest także najpopularniejszym modelem w historii tej marki w naszym kraju. W ciągu 10 lat istnienia Mazdy Motor Poland sprzedano ponad 18 tys. sztuk tego bardzo udanego modelu.

Mazda 6 jest stosunkowo dużym samochodem jak na swój segment. W tej klasie podobny zabieg zastosował np. Opel z modelem Insignia, ale jeśli porównamy oba te samochody np. z Mercedesem Klasy C, który klasyfikowany jest w tej samej grupie, ten ostatni okażę się dość filigranowy. Zmiany zewnętrzne w nowym modelu Mazdy najłatwiej zauważyć spoglądając na nowy grill i jego obramowanie. Zmieniły się również delikatnie przednie reflektory i kształt zderzaka. Z tyłu inaczej poprowadzoną chromowaną listwę na klapie bagażnika oraz zastosowano inne światła.

Drobiazgi? Pewnie tak, ale wpływają one na pozytywny odbiór tej odświeżonej stylistyki. Nie ma wątpliwości co do tego, że Mazda 6 to jeden z najbardziej wyrazistych samochodów w klasie średniej. Nie było więc potrzeby wprowadzać tutaj jakichś radykalnych zmian. Swój charakterystyczny wygląd, samochód ten zawdzięcza filozofii KODO konsekwentnie stosowanej przez tego producenta od kilku lat w swoich nowych modelach. Mazda zachwala ją jako „duszę ruchu", która nawiązuje do płynności i zwinności zwierząt, np. geparda.

Od tego ekskluzywnego wizerunku i zastosowania nie odstaje także wnętrze. Wyraźne zmiany zaszły na kokpicie. Nowy projekt wnętrza uzupełniony został dodatkowo niedostępnymi dotąd elementami wyposażenia, takimi jak wentylowane siedzenia, wyświetlacz head-up na przedniej szybie dostępny teraz seryjnie w każdej wersji wyposażenia oraz unowocześniony cyfrowy zestaw wskaźników z ekranem TFT w centralnej części. Użyte do wykończenia materiały nie pozostawiają złudzeń, że Mazda bardzo mocno chce być „Premium" i konsekwentnie to realizuje. Chrom, aluminium, staranne przeszycia i miękkie wykończenia na pulpicie.

Do tego wyśmienity komfort jazdy i bardzo poprawne zachowanie się na drodze. „Szóstka" jest dostojna, elegancka, ale przy tym dynamiczna. Bez przeszkód może pełnić rolę reprezentacyjnej limuzyny, albo eleganckiego kombi do dalekich podróży. W testowanym egzemplarzu kierowcom spragnionym wrażeń może brakować mocy. Dwulitrowa, benzynowa jednostka o mocy 165 koni mechanicznych,

poprzez brak turbodoładowania, ma raczej łagodne usposobienie. Do pierwszej „setki" przyspiesza w nieco ponad 9 sekund, a maksymalnie może osiągnąć 214 km/h na godzinę. Okupione jest to zapotrzebowaniem na paliwo na poziomie średnio około 8 litrów na 100 km.

Mazda 6, szczególnie w wersji, którą testowaliśmy, nie ma sportowej natury, ale za to nadrabia komfortem. Nierówności pokonuje bez dyskomfortu dla kierowcy, na łukach drogi trzyma się sztywno, a układ kierowniczy jest bardzo precyzyjny. Warto także podkreślić wysoką kulturę pracy manualnej skrzyni biegów. Dla tych, którzy oczekują więcej osiągów w tym eleganckim otoczeniu, producent oferuje silniki diesla oraz mocną, benzynową jednostkę 2.5 o mocy 194 koni mechanicznych.

Nowa Mazda6 dostępna jest w 4 poziomach wyposażenia: SkyMOTION, SkyENERGY, SkyPASSION i najbogatszej SkyDREAM. Cennik modelu rozpoczyna się od kwoty 98 900 zł. Dotyczy ona zarówno warianty limuzyny jak i kombi. Prezentowany na zdjęciach model w wydaniu SkyPASSION to koszt 134 820 zł. W tej cenie zawarte jest warte około 6000 zł wyposażenie dodatkowe (między innymi lakier Snowflake White za 2600 zł, system Apple CarPlay za 1115 zł). Zapraszamy do salonów Mazdy BMG Goworowski na jazdę próbną.

MINI HATCH

ZWINNOŚĆ TRIUMFUJE NAD MOCĄ

AUTOR: MAX RADKE / **FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Jeszcze szybsze, zadziorne i pełne frajdy. Gwarantuje gokartowe wrażenia z jazdy, nietuzinkową stylistykę i ogromną dawkę pozytywnych emocji. Nowe MINI Hatch zachwyca pod każdym względem, szczególnie w topowej odmianie Cooper S z pakietem stylistycznym John Cooper Works. Taki właśnie samochód użyczył nam do testów dealer MINI Zdunek.

Gdy w 1959 roku Alec Issigonis zaprezentował pierwsze Mini, motoryzacyjny świat był w szoku. Proste, innowacyjne, szybkie i niezwykle małe auto zapoczątkowało rewolucję w samochodowym świecie. Mini było autem zupełnie innym niż to, co oferowała konkurencja, i wyprzedzało ją technicznie o lata. Nowatorska konstrukcja z poprzecznie ustawionym silnikiem i napędem przednim dała zaskakująco dużo miejsca wewnątrz auta, a poza tym nieznane dotąd możliwości na drodze. Zasadzie tej hołdują dzisiejsi spadkobiercy tradycji, czyli koncern BMW, do którego należy ta marka.

SPORTOWE DNA

Indywidualny wygląd i gokartowe właściwości jezdne sprawiły, że od roku 1959 Mini szybko zaskarbiło sobie sympatię. Jego stylistyka odzwierciedlała nowoczesny styl życia i trafiała w ówczesne potrzeby. I chociaż twórca Mini widział w nim efektywny środek lokomocji dla mas, to samochód zachwycił również artystów i celebrytów. Szczególnie po tym, kiedy ekspert od wyścigów, John Cooper, odkrył potencjał klasycznego Mini w motorsporcie. Krótkie zwisy karoserii i niewielka masa umożliwiały spektakularne dryfty, które przyniosły Mini Cooperowi niezliczone zwycięstwa w rajdach przeciwko konkurentom o znacznie mocniejszych silnikach. Od tamtego czasu Mini pokazuje, że zwinność może triumfować nad mocą.

Z biegiem lat MINI rosło i rozwijało się wraz

z ludźmi i ich potrzebami. Ale sedno jego charakteru stanowi nadal kreatywna koncepcja jego twórcy, Aleca Issigonisa - kompaktowe wymiary, krótkie zwisy karoserii, niski środek ciężkości i szeroki rozstaw kół zapewniają sportową frajdę z jazdy i maksymalną zwrotność. 3-drzwiowy MINI Hatch w wersji Cooper S nie zamierza kryć swojego sportowego charakteru. 192 konie mechaniczne drzemiące w dwulitrowym, trubodoładowanym silniku benzynowym, niemalże rozrywają ważące zaledwie 1270 kg nadwozie, czego efektem jest przekroczenie 100 km/h w niespełna 7 sekund i prędkość maksymalna na poziomie 235 km/h.

PRZYKLEJONY DO DROGI

Adaptacyjny układ jezdny zapewnia dodatkowe możliwości poprzez dowolnie wybierane tryby MINI Driving Modes. W trybie SPORT zapewnia odczuwalnie sztywniejszą pracę układu jezdnego, a tym samym jeszcze bardziej sportowe, gokartowe właściwości jezdne,

które pozwalają pozwalają łatwo i precyzyjnie kierować samochodem przez ciasne zakręty lub wąskie uliczki. MINI Hatch jest wręcz przyklejony do jezdni i z pewnością pozwala na wiele więcej niż inne, większe samochody. Każdy kto szuka w samochodzie i w jeździe nim emocji, tutaj z pewnością je znajdzie. Już sam, rasowy dźwięk silnika powoduje dreszczyk na plecach. Warto jednak podkreślić, że nowe MINI z agresywnego sportowca równie łatwo zmienia się w spokojnego mieszczucha, wystarczy obrócić pokrętło trybu jazdy w domyślną pozycję Mid.

Emocji dostarcza nie tylko jazda, ale też nieograniczone możliwości konfiguracji, które sprawiają, że ten właśnie samochód wybierają najchętniej indywidualiści, przedstawiciele wolnych zawodów, artyści. Personalizacji podlega tutaj tak duża ilość elementów, że praktycznie niemożliwe jest spotkanie na ulicy dwóch identycznych samochodów. Fantazyjne kolory lakieru, przeróżne grafiki boczne, grafiki dachowe, pokrywy lusterek, dodatkowe reflektory, fantazyjne dywaniki, niestandardowe felgi, wloty powietrza, spojlery, fotele, kierownice, podświetlenia, indywidualne napisy na progach, czy na kierunkowskazach – to tylko niektóre z możliwości personalizacyjnych.

UNION JACK

Nowe MINI pod względem stylistyki to na pewno ewolucja, a nie rewolucja względem poprzedniego modelu. Najbardziej spektakularna nowość to tylne światła - diodowe lampy w chromowanej ramce tworzą znany z brytyjskiej flagi wzór Union Jack. We wnętrzu auta znajdziemy dotykowy ekran o przekątnej 8,8 cala, nowy joystick do obsługi dwusprzęgłowej skrzyni biegów oraz szereg nowinek multimedialnych wpływających na komfort oraz bezpieczeństwo podróży.

Auto, które testowaliśmy posiada stylistyczny pakiet John Cooper Works, co sprawia, że wygląda naprawdę agresywnie. Wyróżniają go nie tylko lusterka zewnętrzne oraz dach w kolorze Chili Red (niedostępne do tej pory dla wersji Cooper S), ale także zupełnie inaczej wyglądające zderzaki czy 18-calowe, dwukolorowe felgi z linii stylistycznej JCW i podwójny wydech umiejscowiony w środkowej części zderzaka. Z przodu zaś nowością są reflektory adaptacyjne w technologii matrycowej, co wpływa w znacznym stopniu na bezpieczeństwo.

RADOŚĆ WARTA CENY

Mini to samochód wyjątkowy. Budzi emocje, czasami skrajne, ale jedno nie ulega wątpliwości – ten samochód nikogo nie pozostawia obojętnym. Można grymasić, że kosztuje dużo, że w tej cenie można kupić coś lepszego. Można porównywać go z mocniejszymi hot hatchami, jak np. Honda Civic Type R, Ford Focus RS, czy Seat Leon Cupra, ale.. po co? To dyskusja tak samo bezcelowa jak udowadnianie, że iPhone jest lepszy od Samsunga i na odwrót. Ważne, że MINI, tak jak iPhone, jest jedyny w swoim rodzaju. I to wystarczy całej rzeszy fanów tej marki!

Skoro wspomnieliśmy o pieniądzach, to na koniec garść liczb. Ceny nowego MINI Hatch zaczynają się od 82 100 zł. Wersja pięciodrzwiowa jest droższa o 4 tys. zł. silniki benzynowe 1.2, 1.5 lub 2.0 albo diesla o pojemności 1.5 i 2.0 l. Testowana przez nas wersja Cooper S z pakietem stylistycznym John Cooper Works wyceniona została przez MINI Zdunek na kwotę 185 tys. brutto. Radość z jazdy warta tej ceny!

ARTUR GLIWA
BRAND MANAGER MINI ZDUNEK

Użytkownicy tej marki mówią, że MINI to filozofia, styl życia. Co się za tymi słowami kryje?
Wystarczy spojrzeć na jakiekolwiek MINI żeby zrozumieć co mają na myśli. Ponadczasowa sylwetka nawiązująca do pierwowzoru MINI, który przez ponad 40 lat wyjeżdżał na drogi z fabryki w Oxfordzie. Wnętrze również nawiązuje do Mini znanego chociażby z filmów o Jasiu Fasoli. Ten kto choć raz dozna przyjemności z jazdy tymi autami, na pewno dostrzeże jego zalety. Proponuję Wam pewnego rodzaju eksperyment. Poruszając się po drogach, zwróćcie proszę uwagę na osoby poruszające się MINI. Samochody będą bardzo różne. Nowsze, starsze modele. Za każdym razem, za kierownicą będzie siedziała radosna i uśmiechnięta osoba. Zapraszam też na naszą Paradę Rodziny MINI, organizowaną zawsze na początku czerwca. Myślę, że klimat tego spotkania najlepiej pokaże na czym polega styl życia i filozofia MINI.

MINI słynie z szerokich możliwości personalizacji - jak to wygląda w przypadku modelu Hatch?
To prawda, mówi się, że ciężko spotkać na ulicy dwa identyczne MINI'aki. Znakiem rozpoznawczym naszych aut od lat 60-tych jest m.in. kontrastowy dach czy pasy na masce – te elementy są powiązane z rajdową historią naszej marki. Mamy szeroką gamę akcesoriów zmieniających wygląd auta. Możemy o tym rozmawiać godzinami, najbardziej znanymi są elementy dekoru dachu, zmienne obudowy lusterek zewnętrznych, czarne obramowania świateł oraz przedniego grilla. Już na etapie konfiguracji, możemy dobrać praktycznie każdy element według naszego gustu czy zachcianki. Szeroki wybór tapicerek, elementów wykończeniowych, elementy MINI Your's, ambientowe podświetlenie z ogromną ilością kolorów oraz odcieni. Podświetlana listwa na desce rozdzielczej w kształcie flagi brytyjskiej i wiele wiele innych. Konfigurowanie samochodu pod siebie daje dużo frajdy i wiele radości kiedy już możemy zasiąść w Mini zaprojektowanym przez siebie.

Dlaczego warto jeździć MINI?
Najprościej się o tym przekonać odwiedzając nasz salon w Gdyni przy ul. Druskiennickiej 1a w celu odbycia jazdy testowej. Samochody mogą być wyposażone w silniki benzynowe bądź silniki diesel'a. Posiadamy również MINI w wersji hybrydowej. Każda osoba jest w stanie dobrać wersję oraz moc silnika do swoich potrzeb i oczekiwań. Kiedy przyjrzymy się z zewnątrz widać, że koła są umiejscowione niemalże w rogu auta. Wielowahaczowe, niezależne zawieszenie tylnej osi, nisko osadzony środek ciężkości pozwala na idealne panowanie nad autem. MINI to samochód, który uwielbia zakręty. Dzięki jego właściwościom trakcyjnym, systemom takim jak m.in. Dynamiczna Kontrola Stabilności Toru Jazdy, Dynamiczna Kontrola Trakcji, samochód oprócz radości z prowadzenia, jest też bardzo bezpiecznym autem. Nowa generacja MINI to także duży komfort podróżowania.

Jakie są opcje finansowania MINI?
Mamy do wyboru szerokie spectrum możliwości w tym aspekcie. Oprócz oczywiście możliwości zakupu gotówkowego, możemy wybrać kredyt w kilku wersjach czy leasing. Leasing jest przygotowany zarówno dla firm, jak i dla osób fizycznych. Od kilku już lat oferujemy produkt o nazwie Comfort Lease, który łączy w sobie zalety standardowego leasingu operacyjnego oraz najmu długoterminowego. Przy połączeniu z pakietem serwisowym (będącym bezpłatną opcją w naszej marce) możemy cieszyć się jazdą MINI z niską ratą i zerowymi kosztami serwisowymi. Ważną rzeczą jest fakt, że wszystkie formalności związane z zakupem MINI od konfiguracji, doboru różnego rodzaju akcesoriów po wybór formy finansowania, ubezpieczenia auta możemy przeprowadzić podczas jednego spotkania i przy jednym biurku.

MERCEDES KLASA C

ODŚWIEŻONY HIT W WERSJI KOMBI

AUTOR: MARCIN WIŁA **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Świadoma strategia, czy lenistwo stylistów? Takie pytanie można sobie zadać, patrząc na gamę modelową marki Mercedes Benz. Konsekwentny konserwatyzm stylistyczny chyba jednak się sprawdza, gdyż firma bije rekordy sprzedaży, a każdy kolejny model wtapia się w stylistyczne tło. Nie inaczej jest z odświeżoną klasą C.

Nawet nam, dziennikarzom motoryzacyjnym, którzy obcują z samochodami na co dzień, zdarza się pomylić Klasę C, z Klasą S, albo z Klasą E. GLC Coupe w ruchu bardzo przypomina GLE Coupe, a już niebawem przyglądając się jadącemu na przeciwko Mercedesowi, pojawią się pytania – to Klasa A czy CLS?

Teraz Mercedes poszedł utartym szlakiem wprowadzając na rynek odświeżoną Klasę C. Jedni powiedzą, że jest to szczyt lenistwa stylistów, inni zaś, że zamierzona strategia, która brzmi mniej więcej tak: „ten samochód jest tak dobry, że nie ma sensu go poprawiać". Współczesne trendy są takie, że każdy chce się wyróżniać, być indywidualistą. Kolorowa odzież, co sezon zmieniane dodatki, operacja plastyczne, botoks tu i ówdzie. Niektórzy chcą za wszelką cenę zwrócić na siebie uwagę. Tymczasem Klasa C na pierwszy, drugi i nawet trzeci rzut oka, wygląda tak samo jak poprzednik. Nie ma więc mowy o „przyszpanowaniu" nowym samochodem.

Klasa C jest jednym z najchętniej kupowanych nowych modeli Mercedesa. W „nowym" wydaniu najłatwiej rozpoznać ją po wnętrzu. Kierownica została przejęta z modeli Klasy A oraz S i posiada teraz dotykowe przyciski. Zmienił się także centralny monitor oraz wyświetlacz przed oczami kierowcy. Zegary z analogowych, stały się cyfrowe.

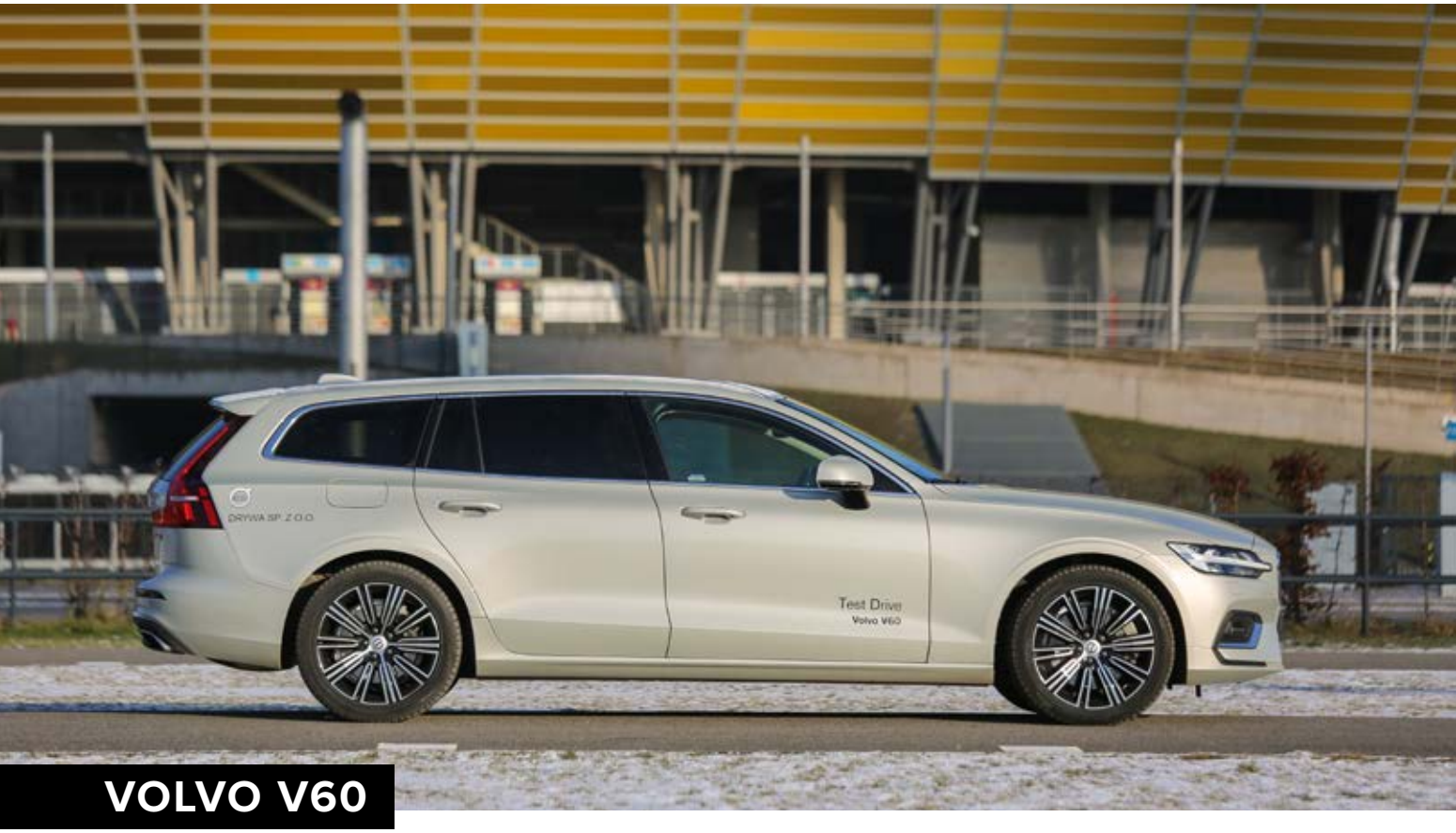
Z zewnątrz jedyną nowością są przednie reflektory wykonane w technologii Multibeam LED. Wersje nadwoziowe pozostały niezmienione i klienci mogą wybrać sedana, kombi, coupe oraz kabriolet. My z salonu BMG Goworowski odebraliśmy wersję kombi. Wygląda ładnie, ale gdy ktoś wybiera kombi, to jednak najważniejsza jest funkcjonalność. Z tym w Mercedesie, jak zwykle jest bardzo dobrze. W bagażniku Klasy C Kombi można umieścić nieporęczne przedmioty prawie tak samo wygodnie jak pasażerów. Oferuje on pojemność maksymalną 490 litrów, a po złożeniu tylnej kanapy nawet 1510 litrów. Warto zamówić opcjonalną, elektrycznie otwieraną i zamykaną pokrywę bagażnika.

Przydatny będzie też pakiet schowków. Zawiera on wiele półek, schowków i mechanizmów mocujących do wnętrza samochodu i bagażnika. Dzięki praktycznym ułatwieniom w utrzymaniu porządku wszystko znajdzie swoje właściwe miejsce. Mały i duży bagaż można optymalnie przymocować we właściwym miejscu, aby nie przemieszczał się nawet w przypadku mocniejszego hamowania.

W odnowionej Klasie C debiutuje nowa rodzina 4-cylindrowych silników benzynowych. To właśnie egzemplarz z takim motorem trafił do testów w naszej redakcji od dealera BMG Goworowski. Model oznaczony jako C200 posiada 4-cylindrowy, 1.5 litrowy silnik, który generuje moc 184 koni mechanicznych. Dodatkowo, samochody te dysponują instalacją 48 V, które czynią z nich tak zwane „miękkie hybrydy". 48-woltowy generator rozruchu wspomaga silnik spalinowy wtedy, kiedy zachodzi zwiększone zapotrzebowanie na moc, ale także podczas tzw. żeglowania albo hamowania. System odzyskuje wówczas energię.

Na papierze wszystko to wygląda dobrze – pierwsze 100 km/h w 7.7 sekundy, a prędkość maksymalna to aż 239 km/h. W praktyce jednak, mimo pokaźnej mocy silnika, 9-biegowa skrzynia 9G-TRONIC, mając do wyboru aż tyle przełożeń, czasami gubi się w momencie wciśnięcia gazu w podłogę i szuka odpowiedniego biegu. Jest za to idealna podczas spokojnej, dostojnej jazdy.

Nowa Klasa C dostępna jest od 124 300 zł w wersji sedan oraz od 131.300 zł za odmianę kombi. Prezentowany na zdjęciach egzemplarz wyceniony został na blisko 240.000 zł. Model dostępny jest w wielu różnych programach finansowania. Zapraszamy na jazdę testową do salonów BMG Goworowski.



VOLVO V60

KWINTESENCJA KOMBI

AUTOR: WIKTOR WIKTOROW **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Volvo V60, średniej wielkości kombi segmentu premium łączy w sobie dwie cechy, do których Szwedzi są niezwykle przywiązani: jest piękne, a przy tym uniwersalne i praktyczne. Jest też wręcz stworzone do zaspokajania potrzeb współcześnie żyjących rodzin.

Szwedzi słyną z pięknego, użytecznego designu i właśnie takie jest ich najnowsze kombi. Model V60 jest dla szwedzkiej marki centralnym punktem odniesienia. Jest eleganckie, ma świetne proporcje nadwozia, wysoką jakość wykończenia, a przy tym jest praktyczne i uniwersalne. Nowe Volvo V60 korzysta z tej samej płyty podłogowej SPA, na której osadzono obsypane nagrodami wcześniejsze modele koncernu: XC60 oraz XC90. To właśnie te dwa modele przyczyniły się do pobicia rekordów sprzedaży podczas kilku ostatnich lat.

WIĘCEJ PRZESTRZENI

Zastosowanie nowoczesnej płyty podłogowej pozwoliło przeszczepić powiązane z nią rozwiązania i funkcje do segmentu średniej wielkości kombi. Tak jak pozostałe modele w ofercie Volvo, model V60 może pochwalić się pięknym, luksusowo wykończonym wnętrzem zaawansowanymi funkcjami connectivity oraz najnowszymi rozwiązaniami z zakresu bezpieczeństwa i systemów wspomagających kierowcę. Co istotne, znacznie powiększono przestrzeń w kabinie w porównaniu do wcześniejszej generacji V60.

Nowe Volvo V60 jest o ponad 12 cm dłuższe od dotychczasowego modelu i mierzy 476,1 cm. O 10 cm urósł też rozstaw osi (do 287,1 cm). Wysokość samochodu wynosi 143 cm, a szerokość z lusterkami – 204 cm. To oznacza, że samochód jest o 5 cm węższy i niższy od poprzednika. W kabinie zwiększono przestrzeń na nogi pasażerów przednich siedzeń i tylnej kanapy.

Konstruktorzy przyłożyli się też do pojemności bagażnika, która wynosi 530 litrów. W porównaniu do poprzedniej generacji V60, przybyło aż 100 litrów na bagaże. Pojemność bagażnika jest mierzona do linii okien. Przy załadunku bardziej foremnych przedmiotów nowe V60 zyska jeszcze mocniej. Tylna część nadwozia nie została tak mocno ścięta jak w poprzedniku. Bagażnik jest foremny i przestrzenny.

BEZPIECZEŃSTWO TO PRIORYTET

Wprowadzając nowy model firma Volvo Cars udowadnia, że jej plany dotyczące elektryfikacji aut są bardzo poważne. W V60 znajdziemy dwie hybrydy typu plug-in bazujące na turbodoładowanych silnikach benzynowych. Są to wersje T6 Twin Engine AWD 340 KM oraz T8 Twin Engine AWD 390 KM. Ofertę uzupełniają dwie wersje benzynowe T5 (254 KM) i T6 (310 KM) oraz dwa Diesle – D3 150 KM i D4 190 KM.

Volvo V60 otrzymało wszystkie systemy bezpieczeństwa znane z takich modeli jak XC60, czy XC90. Wiele zaawansowanych funkcji podnoszących bezpieczeństwo i wspomagających kierowcę, jest oferowanych jako wyposażenie standardowe. Szwedzi zapowiadali, że będzie to jeden z najbezpieczniejszych samochodów na świecie.

System City Safety z funkcją automatycznego hamowania zmniejsza ryzyko kolizji z innymi pojazdami, ale także z pieszymi, rowerzystami i dużymi zwierzętami. Pod tym względem jest

to jedyny taki system na świecie. System potrafi łagodzić skutki zderzeń czołowych, a w wielu przypadkach zupełnie ich uniknąć.

System Pilot Assist wspomaga kierowcę podczas monotonnej jazdy autostradowej. Samochód w tym trybie utrzymuje właściwy pas ruchu, hamuje, przyspiesza i skręca. W najnowszym modelu V60 wprowadzono poprawioną wersję systemu, która lepiej radzi sobie także z nieco ostrzejszymi zakrętami niż dotąd. System działa do prędkości 130 km/h. Model V60 jest także wyposażony w funkcję Run-off Road Mitigation, Oncoming Lane Mitigation i inne systemy wspomagające.

KOMFORT JAZDY

Nowe V60 dynamicznie się prowadzi, a jego podwozie gwarantuje nadzwyczajne panowanie nad samochodem. Zawieszenie z przodu wyposażone jest w podwójne wahacze, zaś z tyłu w innowacyjny układ ‚integral-link'. Nowoczesne, lekkie materiały ograniczają wagę konstrukcji i poprawiają szybkość reakcji. Poza sportową charakterystyką, nowe V60 zapewnia typowe dla Volvo możliwości i komfort jazdy. W nowym V60 możesz wybrać tryb jazdy dopasowany do Twoich upodobań. Pokrętłem między przednimi fotelami łatwo przełączasz między trzema ustawieniami silnika, skrzyni biegów, układu kierowniczego i hamulcowego, stabilizacji jazdy i systemu start/stop. Możesz także ustawić własny tryb Individual.

Opcjonalne zawieszenie aktywne Four-C to elektronicznie sterowany system amortyzatorów, dzięki któremu V60 jeszcze lepiej dopasowuje się do Twoich preferencji. Układ przeprowadza 500 obliczeń na sekundę, oceniając warunki drogowe i styl jazdy, po czym tak dobiera sztywność amortyzatorów, by zapewnić optymalną równowagę między komfortem a precyzją prowadzenia. Podczas przełączania trybów jazdy, system Four-C zmienia też charakterystykę zawieszenia. W położeniu ‚Comfort' kładzie nacisk na miękkość pokonywania nierówności, zaś w trybie ‚Dynamic' wyostrza działanie układu kierowniczego i poprawia szybkość reakcji zawieszenia. W położeniu ‚Individual' kierowca tworzy własną kombinację ustawień.

V60 to pierwsze kombi, które dołączyło do programu Care by Volvo – najbardziej kompleksowego abonamentu samochodu na rynku. W ramach stałej, miesięcznej opłaty użytkownik może korzystać z pojazdu, ubezpieczenia, serwisu i wielu innych benefitów. Wszystkie formalności są ograniczone do minimum, a kupowanie samochodu jest proste jak umowa na używanie telefonu komórkowego.

CORAZ WIĘCEJ SAMOCHODÓW

AUTOR: MAX RADKE

W 2018 roku na Pomorzu zarejestrowanych zostało blisko 8% więcej nowych samochodów, niż miało to miejsce w 2017 – wynika z najnowszego rankingu co roku publikowanego przez IBRM Samar raportu rejestracji nowych samochodów, a ogólna liczba rejestracji to blisko 34 000 nowych samochodów osobowych. My zapytaliśmy kilku trójmiejskich dealerów o wyniki osiągnięte w ubiegłym roku.

273 nowe samochody sprzedano w 2018 roku w Porsche Centrum Sopot! Największym zainteresowaniem wśród klientów cieszyły się SUV-y, ale najdroższym sprzedanym autem był model sportowy 911 GT2 RS w cenie 1.658.113 zł.

MACAN NAJPOPULARNIEJSZY

Z sopockiego salonu wyjechało aż 127 modeli Macan, w większości z silnikiem benzynowym 2.0. To aż 47 procent ogółu sprzedaży. 56 klientów zdecydowało się na większego brata, czyli model Cayenne. To efekt nie tylko stale rosnącej popularności samochodów typu SUV, ale też fakt, że w roku 2018 oba modele doczekały się nowych wersji. Na najniższym stopniu podium pod względem sprzedaży plasuje się Panamera. Porsche Centrum Sopot wydało w ubiegłym roku 47 egzemplarzy tego modelu. Kultowe 911 znalazło 25 nabywców, a model 718 w wersji Cayman i Boxster sprzedał się w liczbie 18 sztuk.

W 2018r odnotowano również większe zainteresowanie samochodami z napędem hybrydowym - te właśnie samochody stanowiły 5% całej sprzedaży. Warto wspomnieć, że Porsche Polska w 2018 r podjęło decyzje o zaprzestaniu produkcji samochodów z silnikiem diesla. W całym 2018 r. W Sopocie sprzedano zaledwie 7 samochodów z takim napędem, pozostałe to silniki benzynowe. Nadal najlepiej sprzedającym się kolorem w 2018 r był kolor czarny, prawie połowa sprzedanych aut była w tym kolorze.

XC60 RZĄDZI!

Około 600 samochodów sprzedał trójmiejski dealer Volvo, firma Drywa, w roku 2018. Zdecydowanie najpopularniejszym modelem było średni SUV XC60 – znalazł on 241 nowych właścicieli. Taka sprzedaż modelu XC60 nie może dziwić. To od lat najpopularniejszy model w gamie Volvo, nie tylko w Trójmieście, a w skali ogólnopolskiej. Niewiele ponad rok temu zadebiutowała kolejna generacja tego niezwykle udanego modelu. Jego większy brat, XC90 znalazł w Trójmieście 66 nowych nabywców. Najdroższym samochodem sprzedanym przez Volvo Drywa był właśnie XC90 T8, który kosztował 424.650 zł. Sporą popularnością cieszyła się ubiegłoroczna nowość, najmniejszy SUV w gamie modelowej, XC40 – zdecydowało się na niego 58 klientów. Trójmiejski przedstawiciel szwedzkiej marki sprzedał też 48 sztuk V40 oraz 40 egzemplarzy luksusowej limuzyny S90.

Najpopularniejszą jednostką napędową był silnik D5 z napędem na 4 koła o mocy 235 KM i automatyczną, ośmiobiegową skrzynią Geartronic – aż 126 samochodów było wyposażonych właśnie w taki napęd. 83 klientów zdecydowało się na benzynowy silnik T5 AWD o mocy 250 KM, również z automatem. Najpopularniejsze kolory nadwozia to Onyx Black (116), Osmium Grey (92), Ice White (83) i Luminous Sand (45).

ŚWIETNY WYNIK FORD EURO-CAR

Ponad 1100 samochodów sprzedał gdyński dealer Forda, firma Euro-Car. Zdecydowanie sprzedaż napędzał Ford Focus, który „zapracował" na 50 procent ogólnego wyniku! Największa limuzyna w ofercie, Ford Mustang stanowił 11 procent ogółu sprzedaży, SUV Kuga 7 procent, miejska Fiesta 6 procent, a sportowy Mustang 5 procent. Aż 76 procent stanowiły samochody z silnikami benzynowymi.

WYPRZEDAŻ ROCZNIKA 2018

JUŻ TERAZ BOGATO WYPOSAŻONE MODELE FORDA W WYPRZEDAŻY ROCZNIKA 2018.

PRZYJDŹ I WYBIERZ SWOJEGO FORDA, ZANIM ZROBI TO KTOŚ INNY.

RABAT DO 19600 PLN*

NA MODELE Z ROCZNIKA 2018

FordStore EURO-CAR

Gdynia, ul. Owsiana 13, tel. 58 760 52 26
salon@eurocar.pl, **www.eurocar.pl**

Ford

* Korzyść finansowa wyliczona jest dla Forda Kuga, 1.5 EcoBoost, 150 KM. Zawiera upust od firmy Ford Polska oraz Autoryzowanego Dealera Forda i dotyczy wyłącznie klientów indywidualnych (detalicznych). Oferta limitowana, ograniczona w czasie, obowiązuje do wyczerpania zapasów pojazdów objętych promocją. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. O rabaty na inne modele zapytaj Autoryzowanego Dealera Forda.

Zużycie paliwa oraz emisja CO_2: Ford Kuga, 1.5 EcoBoost, 150 KM, M6, Euro 6.2: 7.5 – 7.8 l/100 km, 169 – 177 g/km; Ford EcoSport, 1.0 EcoBoost, 125 KM, M6, Euro 6.0: 4.6 l/100 km, 105 g/km; Ford Mondeo, 1.5 EcoBoost, 165 KM, M6, Euro 6.2: 6,6 l/100 km, 150 g/km (zgodnie z rozporządzeniem WE 715/2007 z późniejszymi zmianami w WE 692/2008, cykl mieszany).
Na zdjęciu samochody z wyposażeniem opcjonalnym.

ELEKTRYCZNE NOWOŚCI

AUTOR: GREENWAY POLSKA

Elektryki… Nie ma dzisiaj żadnego liczącego się producenta samochodów, którego nazwa jednoznacznie kojarzy się szerokiej publiczności z motoryzacją, a który nie miałby w ofercie lub nie planowałby choćby jednego modelu elektrycznego. Nawet w gruncie rzeczy niszowe pod względem ilości sprzedawanych egzemplarzy marki (Rolls Royce, Bentley czy Ferrari), mają lub lada miesiąc będą je miały.

Tesla Elona Muska, za sprawą sprawnego marketingu i z reguły dobrej prasy, to dziś symbol sukcesu tego typu napędu. Czy jednak Tesla pozostanie jedynym „sensownym" samochodem elektrycznym, skoro globalni giganci depczą jej po piętach? Elektryki nieodwołanie stały się codziennością dla świata motoryzacji. Mimo, że samochody elektryczne to dzisiaj wciąż niewielki sektor, dość szybko jednak staje się coraz istotniejszym elementem globalnego rynku produkcji i sprzedaży nowych samochodów.

Kia ogłosiła dalsze szczegóły dotyczące swojego kompaktowego elektrycznego SUVa, e-Niro. Większa z dwóch przygotowywanych dla tego modelu baterii ma oferować zasięg 485 kilometrów. Wprowadzenie modelu na rynek zaplanowano na początek 2019 roku. Podobne zasięgi do tej pory były raczej tylko w samochodach, które są znacznie droższe i zdecydowanie klasyfikowane w segmencie klasy wyższej. Jedyne samochody, które wydają się mieć szansę konkurowania ceną i osiągami to zbliżone miejskie crossovery Hyundai Kona z siostrzanej koreańskiej firmy i Opel Ampera z zasięgiem do 423 km wg WLTP i zbliżoną technologią.

Tak duży zasięg e-Niro możliwy jest dzięki zastosowaniu baterii o pojemności 64 kWh. Będzie ona dostępna tylko razem z napędem o mocy 150 kilowatów. Akumulator będzie można naładować prądem o mocy 100 kW, z pośrednictwem złącza CCS, do poziomu 80% pojemności znamionowej w ciągu 54 minut. Jeśli potencjalny nabywca nie potrzebuje tak dużego zasięgu, Kia oferuje także model z mniejszą baterią. Przy pojemności 39 kWh zasięg do 312 kilometrów można uznać za bardzo dobry wynik. Podstawowy model ma również nieco słabszy napęd o mocy 100 kW.

Na targach motoryzacyjnych w Paryżu BMW zaprezentowało nową, mocniejszą wersję modelu i3. To już drugi upgrade dla tego modelu, który wprowadzono w 2013 roku, choć jego zewnętrzna sylwetka pozostała do dziś praktycznie niezmieniona. W chwili pojawienia się na rynku, pojemność baterii była na poziomie 22 kWh, w 2016 wzrosła do 33 kWh, zaś najnowsza wersja ma teraz do 42 kWh. To prawie dwukrotny wzrost pojemności w ciągu pięciu lat. Dobry wynik. Dla nowej baterii BMW określa zasięg wg WLTP na 285 – 310 km, zatem w codziennych warunkach powinien on wynosić około 260 km.

Do nowego modelu i3 możliwe jest opcjonalnie zamówienie zawieszenia sportowego, pochodzącego z wersji sportowej, czyli i3s. Obejmuje on zawieszenie obniżone o 10 milimetrów, nieco szerszy rozstaw kół i 20-calowe koła ze stopów lekkich. Kolejną nową opcją są adaptacyjne reflektory LED, selektywnie przystosowujące ich pracę w trybie świateł drogowych (długich) tak, że rzucany do przodu snop światła nie oślepia kierowców pojazdów nadjeżdżających z przeciwka, a pozostały obszar jest doskonale widoczny.

12 kilowatów lub 16 KM – tyle wynosi wzrost mocy samochodu elektrycznego Renault ZOE R110 w porównaniu do wciąż dostępnej w sprzedaży wersji R90. ZOE R110 można zamówić tylko razem z większym z dostępnych dwóch opcji akumulatora. Przy pojemności rzędu 41 kilowatogodzin, bateria powinna zapewniać zasięg rzędu 300 km. Podobnie jak w przypadku R90, ładowanie odbywa się z maksymalną mocą 22 kW prądu przemiennego. Renault (nada ładujemy tylko AC) podaje czas ładowania 1:45 godziny dla 80 procent naładowania.

Z wyjątkiem mocniejszego silnika, tak naprawdę nie ma różnicy w porównaniu z modelem R90. Dzięki niemu nowy model porusza się sprawniej i wygodniej dla prowadzącego. Mimo wszystko, brak możliwości szybkiego ładowania, jest niejakim mankamentem dla niecierpliwych. Prawie 2 godziny to trochę długo, choć cena rekompensuje tę niedogodność.

RENAULT
Passion for life

Nowe

Renault **KADJAR**

SUV Renault

Już od

78 900 zł

Najnowszy SUV Renault z nowoczesnymi technologiami, nowymi silnikami oraz inteligentnym napędem 4×4*

* Wersja z napędem 4×4 dostępna wkrótce. Szczegóły w salonach Renault. Cena dotyczy wersji Life z silnikiem TCe 140 FAP. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym dla różnych wersji modelu Nowe Renault Kadjar wynosi od 4,3 do 6,1 l/100 km, a emisja CO_2 od 113 do 139 g/km. Wyżej wymienione wartości określone zostały na podstawie pomiarów w cyklu WLTP (zgodnie z Rozporządzeniem (UE) 2017/1151, ze zmianami), a następnie przeliczone według reguł stosowanych do cyklu NEDC, aby umożliwić ich właściwe porównanie, zgodnie ze stosownymi przepisami prawa europejskiego. Stan na dzień 7.01.2019. Zużycie paliwa oraz emisja CO_2 w spalinach konkretnego pojazdu w rzeczywistych warunkach drogowych mogą się różnić od podanych wyników pomiarów, gdyż na wartości te wpływają m.in. takie czynniki, jak: masa pojazdu (zależna od liczby pasażerów i obciążenia, a także od zainstalowanego wyposażenia dodatkowego), jego stan techniczny (np. ciśnienie w oponach), umiejętności i zachowania kierowcy oraz warunki drogowe (natężenie ruchu, stan nawierzchni itp.). Koncern Renault w ramach programu Driving ECO2 wyposaża swoje samochody w rozwiązania, które pomagają kierowcy aktywnie wpływać na ekonomiczną i ekologiczną jazdę i tym samym przyczyniają się do ochrony środowiska. Samochody koncernu Renault budowane są również, zgodnie z przepisami dotyczącymi wymogów ochrony środowiska, z wykorzystaniem części i materiałów pochodzących z odzysku i recyklingu. Szczegółowe informacje dotyczące spełniania wymogów ochrony środowiska znajdują się na renault.pl i u Autoryzowanych Partnerów Renault.

Renault zaleca ELF

renault.pl

P.U.H. Zdunek Sp. z o.o.

GDAŃSK, ul. Miałki Szlak 43/45

tel. 786 201 102

GDYNIA, ul. Morska 517A

tel. 786 201 202

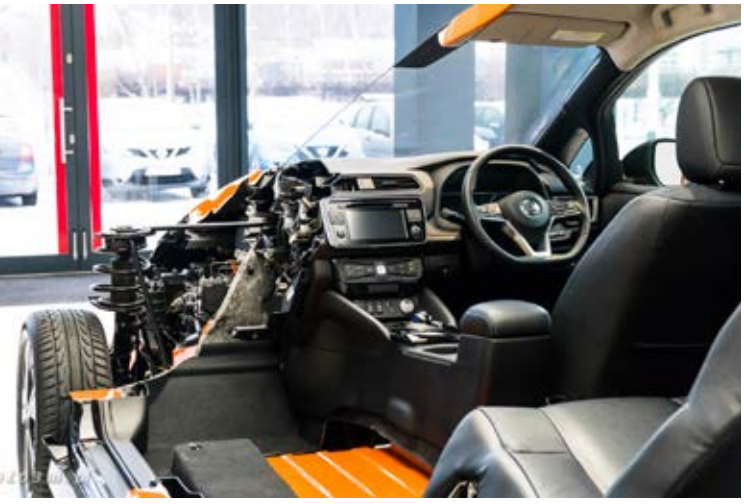
SOPOT, Al. Niepodległości 940

www.renault.zdunek.pl

ZAJRZYJ DO WNĘTRZA NISSANA LEAF

AUTOR: MARCIN WIŁA **/FOTO:** MARCIN WIŁA/MOTO3M.PL

Unikatowy, bo przepołowiony, Nissan LEAF trafił do gdyńskiego salonu Nissan Zdunek KMJ. Samochód już na etapie produkcyjnym został przygotowany do takiej roli. Ku zaskoczeniu – egzemplarz, który do 2 lutego można zobaczyć w gdyńskim salonie Nissana, jest w pełni mobilny i samodzielnie jeździ!



Nissan LEAF to najpopularniejszy samochód elektryczny świata. Niedawno było o nim głośno w Trójmieście nie tylko z powodu debiutu najnowszej generacji, ale także dlatego. ponieważ trójmiejski podróżnik – Marek Kamiński przejechał takim samochodem z Polski do Japonii pokonując ponad 16 000 kilometrów przez kraje takie jak Rosja czy Mongolia, gdzie samochody elektryczne (i stacje ich ładowania) są niezwykle rzadkie.

LEAF, którego można obejrzeć w Gdyni to wyjątkowa okazja, aby z bliska zobaczyć, w jaki sposób konstruowane są współczesne samochody. Na przykładzie LEAF'a doskonale widać umiejscowienie kluczowych, konstrukcyjnych elementów samochodu, budowę zawieszenia, a także grubość szyb czy materiałów wygłuszeniowych. Warto też zwrócić uwagę na wielkość akumulatorów zasilających silnik, które umiejscowione są pod przednimi fotelami.

Prezentowany egzemplarz jest w pełni mobilny. Nie posiada oczywiście homologacji drogowej, a jego prędkość ograniczona jest do "spacerowego" tempa, ale działa w nim nawet mechanizm przedniej wycieraczki! Zmiany jakie zaszły w konstrukcji, to między innymi przeniesienie akumulatora rozruchowego, zastosowanie szyb przedniej i tylnej, z pleksi oraz wsporniki mocowania przedniej, lewej kolumny MacPhersona, ze względu na brak tzw. kielicha.

Nowy LEAF to druga generacja tego zeroemisyjnego modelu. Trafił on na rynek 7 lat temu i w tym czasie znalazł ponad 300 000 nabywców. Najnowsza odmiana, oferuje zwiększony do 378 km zasięg na jednym ładowaniu, a elektryczny zespół napędowy rozwija 110 KW (150 KM) mocy i 320 Nm momentu obrotowego. Cennik Nissan'a LEAF zaczyna się od 155 500 zł.

NISSAN

Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

X-TRAIL | JUKE | MICRA | QASHQAI

WYPRZEDAŻ NISSANA

WYBIERZ SWÓJ ULUBIONY MODEL NISSANA I **ZYSKAJ DO 14 100 ZŁ**

UMÓW SIĘ NA JAZDĘ TESTOWĄ JUŻ DZIŚ

Gdańsk, Grunwaldzka 295 | Gdynia, Wielkopolska 250B

tel.: 881 209 209

www.zdunekkmj.pl

ZDUNEKKMJ

Zdjęcia są jedynie ilustracją. Dane i fakty podane w niniejszej reklamie służą wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowią oferty zawarcia umowy. Oferta jest ważna od dnia 11. 11. 2018 do dnia 09. 12. 2018. Rabat 14 100 zł dotyczy nowego Nissana Qashqai 1.5 dCi 115 KM z roku produkcji 2018.

TRANSPORT AUT SPORTOWYCH NA LAWECIE

ROZMAWIAŁ: MAX RADKE

Masz sportowy, nisko zawieszony lub poprostu lubisz dbać o swój samochód? Zastanawiasz się jak bez ryzyka przetransportować go na tor, do warsztatu lub do car spa? Z pomocą przychodzi specjalistyczna laweta, a o jej specyfice opowiada Bartosz Połomski, współwłaściciel firmy Motorsport Factory Sopot.

Dlaczego transport samochodów o niskim zawieszeniu jest tak trudny i skomplikowany.
Nie jest trudny, jeśli ma się do dyspozycji specjalistyczną lawetę. Tradycyjne lawety nie są bowiem przystosowane do załadunku samochodów sportowych o bardzo niskim prześwicie – często dochodzi do uszkodzeń samochodu, zarysowania karoserii czy podwozia. Na wielu filmach w internecie można zobaczyć różne chałupnicze metody, np. podkładanie desek, by zmniejszyć kąt najazdu. Te deski często pękają, samochody się ześlizgują, spadają. Warto unikać takiego ryzyka, tym bardziej, że samochody te często warte są powyżej miliona złotych.

Jakie są zatem różnice między specjalistyczną lawetą a tą tradycyjną?
Nasza laweta ma tonaż wynoszący 3 tony i jest jedyną tego typu lawetą w północnej Polsce. Hydrauliczne zawieszenie umożliwia załadunek pod bardzo małym kątem, co sprawia, że bez problemu możemy obsłużyć auta z najniższym możliwym prześwitem. Laweta jest w pełni zabudowana, zatem podczas transportu na przewożony samochód nie działają warunki atmosferyczne – nie pada na niego deszcz lub śnieg, nie jest zachlapywany od spodu i co najważniejsze, samochód z każdej strony jest chroniony przed wszelkimi odpryskami od latających kamyków. W samochodach luksusowych, kolekcjonerskich, czy zabytkowych zabezpieczenie lakieru to kwestia priorytetowa. Kolejny aspekt to boczne otwieranie skrzyni ładunkowej, dzięki czemu przy wysiadaniu z samochodu po załadunku nie uszkodzimy drzwi.

Załadunek auta o dużej wartości to duża odpowiedzialność...
Tak, ale z pełną świadomością się polecamy. Przede wszystkim mamy pełne ubezpieczenie, monitoring GPS, tachograf a nasz kierowca ma olbrzymie doświadczenie. To zawodowy kierowca, z licencją, i wieloletnim doświadczeniem w zakresie transportu samochodów premium. Przewoziliśmy już najróżniejsze auta większości marek luksusowych, w tym samochody kolekcjonerskie o wartości kilku milionów złotych. Przed załadunkiem zawsze spisywany jest protokół zdawczo/odbiorczy, dokładnie oglądamy samochód, robimy zdjęcia, a po transporcie robimy odbiór. Nic nie ma prawa się stać.

Skąd w ogóle pomysł na taką lawetę?
Jak to zwykle bywa, pomysł narodził się z potrzeby. Jesteśmy pasjonatami motorsportu, samochodów sportowych, sami jeździmy, jesteśmy czynnymi kierowcami wyścigowymi i rajdowymi, ścigamy się i uwielbiamy tory i odcinki rajdowe. Lawetę kupiliśmy głównie dla siebie, ale też szybko okazało się, że jest na nią spore zapotrzebowanie. Otworzyliśmy też Motorsport Factory w Sopocie – to warsztat, w którym naprawiamy i serwisujemy nie tylko zwykłe samochody, ale też te rajdowe i wyścigowe, budujemy też samochody do sportów motorowych. Wszystko narodziło się z naszej pasji, która stała się naszym sposobem na życie.

AUTO-PERFECT
WASH & SPA

Nasza firma specjalizuje się w myciu i praniu samochodów osobowych, busów, usuwaniu zabrudzeń wszelkiej maści, auto-detalingu.

WIELOLETNIE DOŚWIADCZENIE

Dzięki wieloletniemu doświadczeniu nasze usługi są wykonywane sprawnie, szybko i dokładnie.

ŚRODKI CZYSZCZĄCE

Używamy środków czyszczących wysokiej jakości, co sprawia że samochód pielęgnowany u nas wyjeżdza z myjni jeszcze bardziej czysty!

WYKONUJEMY

powłoki ceramiczne 9h, powłoki kwarcowe,
powłoki hydrofobowe syntetyczne i naturalne,
korekta powłoki lakierniczej, pranie wnętrz i zabepieczanie
tkanin i skór powłoką, kompleksowa myjnia ręczna.

Sopot
ul Cieszyńskiego 15
rezerwacje: 732 500 008
www.myjniasopot.pl

Czynne:
pon-pt
9:00 - 18:00
sobota
9:00 - 15:00

PIOTR ZALESKI

Z BENZYNĄ WE KRWI

ROZMAWIAŁ: JAKUB JAKUBOWSKI

Lata 80. nazywane są złotą erą w historii motoryzacji. To wtedy produkowano najlepsze i najbardziej niezawodne samochody na świecie. Miłością do tych samochodów zapałał Piotr Zaleski, a na dodatek jest to miłość podszyta adrenaliną. Trójmiejski biznesmen „ujeżdżający" klasyczne Porsche 911, zbudowane dokładnie według specyfikacji Porsche Motorsport z 1980 roku, zwyciężył w cyklu Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.

Mogłoby się wydawać, że wygranie cyklu rajdowych mistrzostw Polski prowadząc taki samochód jak Porsche, to nic trudnego...

Nic bardziej mylnego. Powiem nawet, że to tak nieoczywiste, że uznawane jest za jedno z największych osiągnięć w polskim motosporcie. W Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski ścigają się znakomite samochody. Po raz pierwszy w historii, a pewnie i po raz ostatni, 36-letnie auto jednonapędowe wygrało z dużo nowszymi, czteronapędowymi, turbodoładowanymi, dużo mocniejszymi autami. I to nie w jednym rajdzie, ale w całym cyklu!

Gdzie tkwi tajemnica sukcesu tego wyniku, że ogrywa Pan kierowców, którzy dysponują teoretycznie dużo lepszymi samochodami?

To nie jest tylko kwestia mocy samochodu i tego jak ten samochód przyspiesza, ale umiejętności szybkiej jazdy na zakrętach. Nie jest sztuką wygrać jedną bitwę, trzeba wygrać całą wojnę. Te siedem tegorocznych rund rozgrywanych było w skrajnie różnych warunkach, zarówno jeśli chodzi o charakterystykę trasy, jak i warunki pogodowe. Najlepszym kierowcą jest ten, który potrafi sobie poradzić w tych wszystkich warunkach. My we wszystkich rajdach byliśmy bardzo wysoko w czołówce i przede wszystkim niezawodnie dojeżdżaliśmy do mety. Samochód został poddany ekstremalnym próbom, ale nigdy nie zawiódł, ani w tym roku, ani w latach ubiegłych. Samochody nowej generacji nie wytrzymywały takich obciążeń, a ten dał radę, mimo że jeździliśmy bez punktatorstwa, na granicy możliwości swoich i auta.

Piotr Zaleski

Proszę zatem więcej powiedzieć o tym wyjątkowym samochodzie.

To jest porsche 911 SC, czyli super carrera. Kupiłem go jako auto seryjne i zacząłem je odtwarzać w wymarzonej konfiguracji rajdowej, ale wbrew pozorom, ilość przeróbek i modernizacji nie jest duża, na pewno dużo mniejsza niż w przypadku innych samochodów rajdowych z tego okresu. Regulaminy historycznych rajdów w Europie dopuszczają auta do 89 roku. Baza mojego Porsche to jest samochód z z 1983 roku będący rozwinięciem konstrukcji z roku 1963 i potem ta baza była rozwijana przez kolejne lata. Parametry samochodu to trzylitrowy silnik, 220 albo 270 KM w zależności od wersji, czy rajdowa, czy wyścigowa, pięciobiegowa skrzynia biegów o skróconych przełożeniach, płytkowa szpera, hamulce od Porsche 930 turbo. Wszystkie ciężkie elementy nadwozia zostały zamienione na elementy o lekkiej konstrukcji i to w dużej mierze wszystkie przeróbki.

Można powiedzieć, że jest to samochód, który nie tylko jest legendarny, kultowy, ale który ma duszę...

Zdecydowanie tak, to dla mnie wręcz czynnik kluczowy. Człowiek utożsamia się z samochodem. Kocham motoryzację, kocham motosport, ale zdecydowanie sercem jestem w latach 70, 80, 90. W tych autach nie ma żadnej elektroniki, nie ma wyścigu zbrojeń związanego z najnowszymi osiągnięciami techniki, liczy się tylko kierowca i samochód. Cieszę się, że w czasach współczesnych można poczuć tego ducha, właśnie dzięki rajdom historycznym, które są dzisiaj jedną z najszybciej rozwijających się dyscyplin sportu motorowego.

Pierwsze Pana zetknięcie z marką Porsche to rok 1980...

Tak. To początek mojej fascynacji tą marką. Międzynarodowy Rajd Warszawski. Na starcie między innymi mistrz Europy Antonio Zanini i równie znakomity Bernard Beguin. Obaj w Porsche 911. To był zupełnie inny świat, prawdziwy kosmos. Samochody, które po pierwsze tak znacząco odbiegały wyglądem od innych, po drugie o tak innej, widocznej gołym okiem technice prowadzenia. Tam, gdzie pozostałe samochody już hamowały, Porsche nadal jechało. Opóźnianie hamowania przekładało się na czas.

Pamięta Pan swoją pierwszą przejażdżkę samochodem marki Porsche? Co to był za model i kiedy to było, w jakich okolicznościach?

Wczesne lata 80, będąc w Niemczech, jeden z kierowców rajdowych, dał mi się przejechać takim samochodem, z tym, że cywilnym. Wrażenie było ogromne. Ten charakterystyczny, najpiękniejszy dźwięk silnika na świecie, ten gang wydechu jest niepowtarzalny. No i ta najbardziej rozpoznawalna sylwetka na świecie. Długo samochód ten pozostawał w sferze marzeń. Swoje pierwsze Porsche kupiłem dopiero w latach 90, oczywiście było to 911, choć potem było też i 928.

Pamięta Pan początki swojej motoryzacyjnej pasji?

Motoryzacją pasjonowałem się od dziecka, a w wieku 16 lat wygrałem już swój pierwszy rajd. To było krótko po otrzymaniu prawa jazdy. Gdańsk, stare lotnisko na Zaspie. Wystartowałem Fiatem 125, pożyczonym od taty, który oczywiście nie wiedział, że zamierzam się nim ścigać. Na pasie startowym 50 różnych, przygotowanych do rajdu samochodów. Nikt nie przypuszczał, że ten 16-letni chłopaczek może utrzeć nosa bardziej doświadczonym zawodnikom. Tymczasem wygrałem, potem byłem pierwszy w dwóch kolejnych rajdach, błyskawicznie zdobyłem licencję rajdową. Niestety, nie mogłem całkowicie poświęcić się rajdom, byłem wtedy uczniem szkoły średniej, no i też finanse nie pozwalały. Wybrałem drogę kierowcy wyścigowego. Automobilklub Morski w Gdyni postawił na mnie i na klubowym sprzęcie ścigałem się w Formule Easter i Formule Polonia. To były jednoosobowe bolidy, podobne do tych z Formuły 1, oczywiście dużo słabsze i wolniejsze, ale dające przedsmak profesjonalnych wyścigów. Zdobyłem wtedy pierwszy tytuł mistrza Polski będąc najmłodszym kierowcą w stawce. Miałem otwartą drogę do kariery w motosporcie, ale wybrałem jednak biznes. Sport zawsze traktowałem jak pasję. Tak jest do dzisiaj.

No właśnie, dzisiaj może Pan sobie pozwolić na dość drogą zabawę, jaką są rajdy...

Ciężko pracowałem na to całe życie, a pasja nigdy we mnie nie wygasła. Cieszę się, że w moje ślady idzie mój syn, z którym czasami razem startujemy. Całe życie jeździłem w wyścigach, natomiast bardzo tęskniłem za rajdami. Tylko, że przez te wszystkie lata motoryzacja mocno się zmieniła, zmieniły się też rajdy. Te współczesne nie bardzo mnie interesowały, dlatego wybrałem rajdy historyczne. Ścigamy się nie tylko w Polsce, ale też za granicą, np. w słynnych rajdach w San Marino, czy w Monte Carlo. Wszędzie wzbudzamy olbrzymie zainteresowanie, a nasza rywalizacja jest równie widowiskowa, jeśli nie bardziej, niż rywalizacja samochodów współczesnych.

Startuje Panie nie tylko w Porsche, ale też Polonezem...

Tak, to Polonez 2000 Rally. Rajdowa wersja popularnego „Poldka" została wyprodukowana przez FSO w 1978 roku i została wyposażona m.in. w czterogaźnikowy, 180-konny silnik Fiata, hamulce od Porsche 911 RS czy specjalne felgi ATS. Ten model to kawał historii polskiej motoryzacji, który... poszedł na złom. Dowiedziałem się, że wszystkie wyprodukowane egzemplarze zostały zezłomowane. Postanowiłem ocalić rajdowego „Poldka" od zapomnienia i zrekonstruowałem go praktycznie od podstaw. Polonezem 2000 Rally startowałem m.in. w 10 edycji prestiżowego Rallylegend w San Marino. Na starcie ikoniczne samochody i największe legendy motosportu, takie jak Carlos Sainz, czy Markku Alen, ale to nasz Polonez robił największą furorę.

Jak jeździł?

Pierwszorzędnie. My kojarzymy Poloneza powolnego, ociężałego, a faktycznie był to wynik zastosowania polskich, przestarzałych silników. Oryginalna wersja Rally to de facto całkiem inny samochód. Pamiętam też rajd w Monte Carlo. Jechaliśmy bardzo widowiskowo, wręcz brawurowo, a kibice wręcz oszaleli. Inni zawodnicy patrzyli na nas też jak na straceńców, ale nikt nie wiedział, że tym akurat samochodem nie da się jechać inaczej, bo z powodu specyficznej konstrukcji po prostu nie zmieściłby się na zakrętach. Jego trzeba stawiać w uślizgu już przed zakrętem. Prowadzi się go gazem, a nie kierownicą. Porsche to niewykonalne, Polonezem jak najbardziej.

Kolekcjonuje Pan samochody?

Tak. Jest wspomniany Polonez 2000 w pełnej specyfikacji rajdowej, Polonez 1600 coupe - jedyny, oryginalny samochód rajdowy, który przetrwał z tamtych lat w Polsce, Polonez coupe, trzydrzwiowy, też w pełnej specyfikacji rajdowej. Posiadam Renault 5 turbo z silnikiem centralnie umieszczonym w miejscu tylnego siedzenia. Jest tak brzydki, że aż piękny. Jest też samochód, do którego mam wielki sentyment, Talbot Sunbeam Lotus, ostatni tylnonapędowy mistrz świata. Posiadam również Opla Asconę 400 - auto, którym Walter Röhrl zdobył tytuł mistrza świata w 1982 roku. Z samochodów trochę nowszych dysponuję legendarną Lancią Delta Integrale. To jedyny samochód, który sześciokrotnie wygrał rajdowe mistrzostwa świata.

A jeżeli chodzi o markę Porsche? Oprócz tego 911 SC coś stoi jeszcze w garażu?

Tak. Emocjonalnie jestem bardzo związany z Porsche 911 Turbo model 965, wyprodukowany w miesiącu i roku urodzenia mojego syna. Mam też ostatniego klasyka chłodzonego powietrzem, czyli 911 model 993. Wyprodukowany 20 lat temu, a jakością jazdy nie ustępuje współczesnym modelom. Kolejne to 911 Carrera 3.2 wyprodukowane w 1988 roku na 25-lecie modelu 911. Na rekonstrukcję czeka też Porsche 912 z pierwszej serii z 1965 roku, w trakcie odbudowy jest też 911 Targa z 1968 roku. No i dwa rajdowe 911 SC Rally – ten, którym się ścigam i jego następca, którym jechałem już ostatni rajd w tym sezonie. Jak widać, miłość do marki Porsche nie tylko nie zanika, ale się rozwija. To również wynik dbałości o właścicieli tej marki, czego najlepszym dowodem jest zaangażowanie dyrektora Porsche Centrum Sopot Pawła Chałupki, bez wsparcia którego nie byłoby możliwe zdobycie tak cennego trofeum.

BOGDAN GOWOROWSKI

MERCEDES MOJA MIŁOŚĆ. ALE NIE JEDYNA!

ROZMAWIAŁ: JAKUB JAKUBOWSKI **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Pasjonat motoryzacji i tenisa. Nurkuje, wędkuje, jeździ na Harleyu. Prawie 30 lat temu rzucił biznes w Szwecji i wrócił do Polski, a skusiła go szansa pracy dla Mercedesa. Duże pieniądze zamienił na mniejsze pieniądze, ale też na prestiż i możliwość budowania od zera polskiego rynku motoryzacyjnego po przemianach ustrojowych. Życie pokazało, że była to słuszna decyzja. Dzisiaj firma BMG jest jednym z największych i najlepszych dealerów Mercedesa i Mazdy w Polsce, a jej prezes Bogdan Goworowski zapewnia, że w biznesie nie powiedział jeszcze ostatniego słowa.

Co Pan czuje, gdy przejeżdża Pan obok gdańskiego Zieleniaka?
(uśmiech) Przejeżdżając tamtędy, zawsze się odwracam. Tam się wszystko zaczęło. Rok 1991. Byłem szefem gdańskiego oddziału firmy Sobiesława Zasady, generalnego przedstawiciela Mercedesa w Polsce. Powiem szczerze, że to był wspaniały dla mnie okres. Biuro mieściło się na 12 piętrze Zieleniaka, po samochody ustawiały się kolejki. To co dzisiaj może dziwić i jest zupełnie niemożliwe, to fakt, iż wtedy nie mieliśmy salonu wystawowego, samochody sprzedawaliśmy z katalogów, których i tak mieliśmy mniej niż zapotrzebowanie. Ludzie przychodzili z gotówką, podpisywali umowę ze sprzedawcą, pieniądze przekazywali kasjerce, dostawali pokwitowanie i czekali na samochody. Te czasy bezpowrotnie minęły. Potem na parterze Zieleniaka otworzyliśmy salon, mieliśmy już dość pokaźną ekspozycję, samochody testowe, sklep z akcesoriami i częściami zamiennymi, więc była to już taka bardziej profesjonalna sprzedaż.

Jak Pan trafił w ogóle do tego biznesu motoryzacyjnego, w jaki sposób Sobiesław Zasada dowiedział się, że w Trójmieście warto postawić na Bogdana Goworowskiego?
Pomogły mi koneksje rodzinne. Żona Sobiesława Zasady, Ewa, jest z domu Goworowska. Połączyła ich pasja do rajdów samochodowych. On był świetnym kierowcą rajdowym, ona jego pilotem, razem wygrali ponad 50 rajdów. Z kolei mnie i Sobiesława Zasadę połączyły szachy. Jako młody dzieciak miałem sporo osiągnięć w szachach. Kiedyś graliśmy razem partię, potyczkę obserwowała cała, około trzydziestoosobowa rodzina. Wygrałem, miałem wtedy 12 lat. Nigdy później nie podjął próby odegrania się. Koniec moich studiów na Politechnice zbiegł się z otwarciem przedstawicielstwa Mercedesa. Sobiesław Zasada potrzebował kogoś zaufanego w regionie, zaproponował mi pracę. Ja miałem już wtedy bardzo dobrze funkcjonujące dwie firmy w Szwecji, natomiast propozycja była na tyle interesująca, że przyjąłem pracę.

Co Pan robił w Szwecji?
Jedna firma zajmowała się dystrybucją reklam, druga sprzątaniem biur i również miała zlecenia sprzątania dworca centralnego w Sztokholmie. To było o tyle fajne, że były duże pieniądze do zarobienia, ale jeśli chodzi o prestiż, to żaden. Zupełnie odwrotnie niż w przypadku Mercedesa, marki rozpalającej w tamtych czasach wyobraźnię. Na dodatek była to praca w branży, w której się wykształciłem, i którą się pasjonowałem. Decyzję o pracy dla Sobiesława Zasady podjąłem w ciągu 15 minut, przy obiedzie.

Pamięta Pan swojego pierwszego sprzedanego Mercedesa?
Tak, to pierwszego Mercedesa kupił mój świętej pamięci tata. To był model 230E, z silnikiem benzynowym. Jeździł nim kilkanaście lat.

Jak sprzedaje się ojcu samochód no to wiadomo, że musi być cycuś glancuś.
Jakie wtedy były możliwości personalizacji?

Bardzo małe. Wtedy samochody były głównie pakietowe – określony silnik, kolorystyka, wyposażenie i można było podejmować decyzję – kupuję lub nie. W tym pierwszym okresie sprzedaż tak dobrze szła, że nawet ludzie nie patrzyli nawet na kolorystykę samochodów, na wyposażenie, po prostu liczył się silnik. 300D, 250D, to były te silniki najbardziej poszukiwane. No najbogatsi to wtedy kupowali 300 D turbo, albo 190 D 2,5, albo 2,5 turbo.

U Sobiesława Zasady pracował Pan 7 lat. Jak to się stało, że z dyrektora oddziału stał się Pan samodzielnym dealerem?
Postanowiłem skorzystać z szansy jaka się otworzyła. Koncern Daimler oficjalnie otworzył swój oddział w Polsce i importerzy, tacy jak Sobiesław Zasada musieli ograniczyć swoją działalność. Wynikało to przede wszystkim z narzuconych standardów. Sobiesław Zasada mógł zostawić sobie tylko te punkty, w których był zarówno salon, jak i serwis. W Gdańsku był tylko salon. Postanowiłem go odkupić. Miałem kapitał, bo równocześnie z pracą jako dyrektor gdańskiego oddziału Mercedesa, prowadziłem swoją firmę spedycyjną. Wcześniej kupiłem obiekt przy ul. Łużyckiej w Gdyni i w 1997 roku otworzyłem tam swoje pierwsze, prywatne dealerstwo marek Chrysler i Jeep. Z Sobiesławem Zasadą i Mercedesem dogadaliśmy się bardzo szybko i w 1998 roku byłem już samodzielnym dealerem Mercedesa. W kwietniu minie okrągłe 20 lat.

Chrysler i Jeep z jednej strony, Mercedes z drugiej. Amerykański luz i niemiecki pragmatyzm. Łatwo było się w tym odnaleźć?
Niełatwo, szczególnie po fuzji Chryslera i Daimlera. Ja umowę z Mercedesem podpisałem kilkanaście dni przed ogłoszeniem tej fuzji, to był czysty przypadek, zbieg okoliczności. Z punktu widzenia organizacyjnego i logistycznego te połączenie było mi na rękę, ale mentalności Amerykanów i Niemców nie dało się pogodzić i najsłynniejsza fuzja w historii motoryzacji musiała się rozpaść. Ja natomiast zrezygnowałem z Chryslera i Jeepa w momencie kiedy marki te przejął Fiat.

Życie nie znosi próżni. Postawił Pan na Mazdę...
I bardzo się z tego cieszę. Mazda to niezwykle ważna część mojej firmy, dzisiaj generuje mi 35-40 procent obrotu. Dla porównania, Chrysler i Jeep to było 10-15 procent. Rocznie sprzedajemy około 1000 różnych modeli Mazdy, jesteśmy czołowym dealerem w Polsce, podobnie jak w przypadku Mercedesa.

Od lat widać u Pana biznesową konsekwencję. Podczas gdy wielu innych dealerów dokonuje roszad w swoim portfolio, tracą autoryzacje lub pozyskują kolejne, u Pana jest stabilnie i niezmiennie. Planuje Pan coś dołączyć do swojego portfolio?
Raczej nie. Niedawno, gdy pojawiła się możliwość przejęcia Harleya Davidsona, mocno się nad tym zastanawiałem. To marka legendarna, z tradycją, historią, mocno związana z określonym stylem życia, na dodatek marka, której jestem wielkim miłośnikiem, sam jeżdżę na Harleyu. Wiedziałem jednak, że kilka milionów złotych, które trzeba zainwestować, nigdy się nie zwróci. Stwierdziłem, że wydawanie takich pieniędzy na swoją zachciankę nie ma sensu.

Jest pan związany z marką Mercedes od dwudziestu kilku lat. Czy przez te dwadzieścia parę lat, obserwując zmiany, nowe modele, czy ma Pan takie swoje ulubione, najukochańsze modele Mercedesa?
Zawsze uważałem, że jeśli coś się kocha, to warto to mieć. Uważam, że takim topowym samochodem w ofercie Mercedesa jest S Klasa coupe. W przyszłym tygodniu powinienem otrzymać nowy model po face liftingu. Na razie jeżdżę S Klasą czterodrzwiową. Oczywiście mówię o wersji 63AMG. Takim drugim samochodem, z którego korzystam, gdy jest ładna pogoda, jest Mercedes AMG GTC Cabrio. Ze starszych modeli najwięcej radości sprawiła mi S Klasa z roku 1998, wersja W220, która zastąpiła W140. Pięciolitrowa benzyna o potężnej mocy, niesamowity komfort. Ten samochód wyznaczał trendy. Mimo, że co pół roku mogłem wymieniać samochód na nowe demo, to nie decydowałem się na to. Tą S Klasą jeździłem 6 lat i nie chciałem zmieniać.

Jakie jest Pana zdanie na temat trendów, zmian zachodzących w motoryzacji? Z jednej strony ekologia, coraz mniejsze silniki, pójście w stronę hybryd, elektryczności, z drugiej strony coraz bardziej kosmiczny design, autonomia jazdy, samochody same parkują... Czy ta dzisiejsza motoryzacja nie traci jednak duszy?
Na pewno tak, dlatego mówię, że my sprzeda-

jemy teraz ostatnie samochody z silnikami dużymi, takimi 6-6,5 litra. Wydaje mi się, że kiedyś odczuwało się większą radość z jazdy, szczególnie, gdy miało się samochód, w którym to jednak kierowca był najważniejszy, a nie dziesiątki systemów, które myślą za kierowcę i go wyręczają. Oczywiście, te systemy poprawiają bezpieczeństwo, komfort jazdy, ale jednak to „coś" ginie.

Zbudował Pan dużą firmę, która osiąga biznesowe sukcesy, ale przecież nie samą pracą człowiek żyje. W tenisa jeszcze Pan często grywa?

Staram się codziennie. Najczęściej biorę trenera, z którym 20 lat już gram i się przyjaźnię, umawiamy się na kortach Arki o godzinie 7, gramy dwie godziny, szybki prysznic i o 9:15 jestem już w garniturze. Mogę zaczynać pracę. Lubię aktywnie spędzać czas, a tenis jest sportem, bez którego ciężko by mi było funkcjonować. Gram od lat, w singla, jak i w debla.

Z kim zagrałby Pan najchętniej?

Moim guru od lat, od momentu, gdy wygrał turniej w Sopocie, jest Rafael Nadal. Radek Szymanik, który przez wiele lat był w Polsce odpowiedzialny za turniej Davis Cup, opowiadał mi bardzo fajne historie o Nadalu. To jest otwarty człowiek, który potrafi do domu na Majorce zaprosić dopiero co poznanych ludzi, nie odgradza się od świata, nie buduje ściany wokół siebie. Imponuje mi jego osobowość, jego postawa na korcie, to, że nigdy się nie poddaje. Za dawnych czasów zaś kochałem Andre Agassiego. Z nimi dwoma na pewno chętnie bym poodbijał.

Wspomniał Pan turniej w Sopocie. Nie żal Panu, że nie ma już tego wielkiego turnieju?

Ryszard Krauze zrobił wielką rzecz dla tenisa i dla regionu. Przyjeżdżali najlepsi zawodnicy z całego świata, turniej Prokom Open miał renomę, to było niepowtarzalne. I obawiam się, że prędko się nie powtórzy. Świat poszedł do przodu, piękne korty w Sopocie wymagają olbrzymich inwestycji, aby spełnić standardy ATP. Pozostaje nam żyć wspomnieniami i wspierać rozwój tenisa na tyle, na ile jest to możliwe.

Inne pasje Bogdana Goworowskiego?

Niewątpliwie nurkowanie. Nurkuję z moją żoną, mam za sobą około 700, a moja żona 400 zejść pod wodę. Mamy wszystkie wymagane kursy i uprawnienia. Nurkowaliśmy na Malediwach, na Galapagos, w Afryce, w krajach śródziemnomorskich. Nie nurkowaliśmy jeszcze na wielkiej rafie w Australii, chcielibyśmy też poznać podwodny świat Meksyku i USA. A w ogóle ciekawość tego jak wygląda życie pod wodą wzięła się od wędkowania. Uwielbiam wędkować i zawsze chciałem dowiedzieć się, jak zachowują się ryby pod wodą. Nurkowanie dostarcza niesamowitych emocji, schodzimy na duże głębokości, 50-60 metrów. Podwodny świat jest piękny, ale też groźny. W RPA przeżyliśmy chwile grozy, gdy pojawiły się owiane złą sławą rekiny tygrysie, które dość często atakują ludzi.

Wspomniał Pan o żonie. Wspólne pasje łączą?

Oczywiście. W kwietniu tego roku będziemy obchodzić 30 lat pożycia małżeńskiego. Żona jest moją miłością, przyjaciółką, podporą. I to się liczy w życiu, Mam córkę, mam syna, mam dwie wnuczki, także w rodzinie jest wszystko poukładane. To pomaga w prowadzeniu biznesu. Ja wiem, dla kogo ja pracuję, wiem dla kogo to buduję.

Szykuje się Pan do sukcesji?

Mam 54 lata. Nie można wiecznie pracować, myślę już o przekazaniu sterów młodszym. Chcę zostawić firmę na pewno bez kredytów. Wszystkie nasze inwestycje do tej pory realizowane są ze środków własnych, nie posiłkujemy się finansowaniem zewnętrznym. To ważne, bo dzięki temu nasz biznes jest stabilny i rozwojowy, nawet w czasach kryzysu. Liczę, że firma BMG Goworowski zostanie w rękach rodziny. To moje marzenie. Włożyłem w budowę firmy mnóstwo serca, potu, łez. Ale dzięki temu nie czuję, żebym przychodził do pracy. Ja tu mogę być w sobotę, w niedzielę, w nocy, o każdej godzinie. Zresztą nie tylko ja. Zarząd firmy to długoletni pracownicy, partnerzy, przyjaciele, są ze mną od ponad 25 lat. Teraz jesteśmy wszyscy skupieni na dokończeniu budowy nowego salonu. Przy ul. Łużyckiej trwa rozbudowa obiektu, w jej efekcie powstanie nowoczesny, naszpikowany technologiami salon Mercedes Benz, w którym będziemy mogli wyeksponować 50 samochodów. Będziemy też mieli odrębną strefę AMG i Maybacha, a także rozbudowany i wielostanowiskowy serwis, parking podziemny wraz z magazynem części zamiennych oraz zaplecze administracyjne. Zaraz po tej inwestycji zabieramy się za budowę nowoczesnej blacharni i lakierni. Działka już jest.

Serwis:

Profesjonalny warsztat samochodowy należący do sieci ,,OK Serwis'' kompleksowo zajmujący się naprawą samochodów osobowych i dostawczych, klientów indywidualnych oraz flot firmowych. Zakres usług: mechanika, elektryka, serwis bieżący, szybki serwis olejowy, geometria 3D, serwis i naprawa klimatyzacji, diagnostyka komputerowa.

Car Spa:

BMP CarSpa & TuningKingz Shop Gdańsk to profesjonalne studio auto detailingu oraz sklep z kosmetykami samochodowymi. Autoryzowany punkt aplikacji amerykańskich powłok ceramicznych Optimum Car Care. Zakres usług: korekty lakieru, aplikacje powłok ceramicznych, aplikacje wosków, czyszczenie i impregnacja tapicerki skórzanej oraz tekstylnej i inne.

BMP CarSpa & Tuningkingz Shop
BMP OK Serwis
Piekarnicza 12
SPA: 600 600 798
Serwis: 888 771 774
www.facebook.com/pg/BMPcarspa
www.facebook.com/BMP-OK-Serwis-Gda
www.bmp.okserwis.pl

PORSCHE MACAN PREMIEROWO W CSG

AUTOR: MAX RADKE **/ FOTO:** KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Spektakularna premiera drugiej generacji Porsche Macan w industrialnych przestrzeniach Centrum Stocznia Gdańska! Wśród technologicznych nowinek, w deszczu konfetti, wśród buchającego dymu blisko 500 gości premierowo zapoznało się z samochodem, który z pewnością powtórzy sukces poprzednika i wywinduje słupki sprzedaży marki Porsche.

Za modelem Macan stoi historia prawdziwego sukcesu. Połączenie typowych dla Porsche osiągów w każdym terenie z wysokim stopniem praktyczności na co dzień od samego początku zaimponowało klientom: od 2014 r. Porsche sprzedało ponad 350 tys. sztuk tego kompaktowego SUV-a. Nic zatem dziwnego, że premiera drugiej generacji Macana to jedno z najważniejszych wydarzeń w roku dla Porsche Centrum Sopot.

Hala CSG zachwycała grą świateł, laserów, zarówno na zewnątrz, jak i w środku. Już od wejścia gościom towarzyszyły technologiczne nowinki – zdjęcia w technologii 3D, strefy wirtualnej rzeczywistości, bardzo realistyczny symulator jazdy wyścigowej, czy strefa haftu komputerowego, w której można było spersonalizować koszulkę lub buty. Logo Porsche na sneakersach New Balance? Proszę bardzo, dla specjalistów z firmy Embro nie ma rzeczy niemożliwych.

Bohaterem wieczoru był jednak Macan. Ustawiony na środku hali, na obrotowym podeście wabił piękną sylwetką i zatrzymywał funkcjonalnym, ergonomicznym wnętrzem. Dzięki wielu przemyślanym zmianom w nadwoziu nowe Porsche Macan zyskało jeszcze bardziej sportowy i nowoczesny wygląd. Najpoważniejsza zmiana to trójwymiarowy, diodowy pas tylnych świateł. Technika LED standardowo jest również obecna w reflektorach głównych.

Lista głównych innowacji obejmuje: 11-calowy ekran dotykowy nowego systemu Porsche Communication Management (PCM), przeprojektowane i przeniesione otwory wentylacyjne oraz sportową kierownicę GT znaną z modelu 911. PCM daje dostęp do nowych cyfrowych funkcji, takich jak inteligentne sterowanie głosowe czy nawigacja online – dostępnych w standardzie. Wachlarz wyposażenia z zakresu komfortu poszerza asystent jazdy w korku, jonizator powietrza oraz podgrzewana przednia szyba.

Znacznych zmian dokonano w układzie jezdnym. Zmodyfikowane podwozie zapewnia większy komfort i jest przyjemniejsze w prowadzeniu. Nowe Porsche Macan jak na razie dostępne jest z 2-litrowym, turbodoładowanym silnikiem benzynowym o mocy 245 KM i 370 Nm maksymalnego momentu obrotowego oraz z 7-biegową, dwusprzęgłową automatyczną skrzynią biegów. Ceny zaczynają się od 248.800 zł brutto.

- SPRAWDZONE AUTA Z NIEMIEC Z GWARANCJĄ TECHNICZNĄ
- REALIZACJA INDYWIDUALNYCH ZAMÓWIEŃ
- STARANNIE WYSELEKCJONOWANE POD KĄTEM ESTETYCZNYM
- WYNAJEM AUTOLAWET

GERMAN MOTORS
SALON SAMOCHODOWY W GDYNI

GERMAN MOTORS
SALON SAMOCHODOWY W GDYNI
UL. STRYJSKA 24, 81-506 GDYNIA REDŁOWO

WWW.GERMANMOTORS.PL
WWW.FACEBOOK.COM/GERMANMOTORSPL
JACEK@GERMANMOTORS.PL
KONTAKT: 537 878 401

Strefa Tuningu

HAMOWNIA 4x4 ⚙ CHIP TUNING ⚙ POWER BOX

Strefa Tuningu
Gdynia ul. Stryjska 24
www.strefatuningu.pl

office@strefatuningu.pl
/strefatuningu
667 997 461

WATKINS M001

KOSMICZNY MOTOCYKL

AUTOR: MAX RADKE **/ FOTO:** WATKINS.PL

Jest ze wszech miar wyjątkowy. Powiedzieć o nim, że wygląda niebanalnie, to w zasadzie szczyt banału. Określenie rozwiązań konstrukcyjnych jako innowacyjnych z pewnością jest zgodne z prawdą, ale słowo rewolucyjne pasuje o wiele bardziej. Mowa o motocyklu Watkins M001 zaprojektowanym przez Jacka Czyżewicza, naukowca i konstruktora z Gdańska.

Watkins M001 wygląda jak pojazd kosmiczny. Rozwiązania w nim zastosowane zaczerpnięto ze stosowanych w lotnictwie oraz ciężkim przemyśle maszynowym. Do zaprojektowania motocykla wykorzystano zaawansowane komputerowe narzędzia konstruktorskie i obliczeniowe oraz technikę skanowania 3D.

- Chciałem zbudować motocykl codziennego użytku. Taki, na który da się wsiąść i pojechać do pracy, nie narażając siebie przy tym ani na zbędą niewygodę, ani na nerwy związane z kłopotliwą obsługą czy prowadzeniem. Od początku czułem, że forma będzie odbiegać od typowych rozwiązań. Nie wiedziałem tylko jak bardzo **– mówi Jacek Czyżewicz.**

Czym różni się Watkins M001 od klasycznego motocykla? Jak przekonuje konstruktor, na papierze niczym. Masy, wymiary, długości, pojemności, użyte podzespoły spisane jeden pod drugim nie zwiastują nic szczególnego. Natomiast te same parametry odczytane po wcześniejszym zobaczeniu motocykla pozostawiają sporą dozę niedowierzania.

Rama wykonana została z dwóch dużych elementów blaszanych laserowo wycinanych i wielokrotnie giętych. Jest to niespotykane na co dzień rozwiązanie konstrukcyjne, które jednocześnie nadaje charakterystyczny wygląd. Zbiornika paliwa próżno szukać w typowym miejscu ponad silnikiem. W tym przypadku został przeniesiony pod siedzisko.

Motocykl nie posiada klasycznego widelca teleskopowego przedniego zawieszenia. Został on zastąpiony bardzo rzadkim rozwiązaniem z wykorzystaniem poziomego wahacza z dwoma stabilizatorami i poziomymi amortyzatorami. Na pierwszy rzut oka, zupełnie nie wiadomo jak skręca przednie koło i czy w ogóle skręca. Nie jest również jasne, jak sprzężona jest kierownica z kołem i co sprawia, że kierowca ma szansę kierować.

- Przednie zawieszenie zbudowane zostało wokół tzw. piasty zwrotnicowej. Idea rozwiązania polega na przeniesieniu mechanizmu skrętu koła z główki ramy do wnętrza piasty przedniego koła. Mamy tu do czynienia z aranżacją około 100 elementów, które tworzą współpracujące ze sobą podzespoły. Każdy z elementów został również przeanalizowany pod kątem bezpieczeństwa i spełnia bardzo jasno określone wymagania wytrzymałościowe **– tłumaczy Jacek Czyżewicz.**

Watkins M001 wykorzystuje standardowy silnik z BMW 1150 RT z 2002 roku. Katalogowo gwarantuje ok. 95 KM. Motocykl powstał z myślą o użytkowaniu w miejskim ruchu ulicznym. Pozycja za kierownica zapewnia dobrą widoczność, silnik dba o osiągi, zbiornik paliwa pozwala zapomnieć o lokalizacji najbliższej stacji benzynowej. Uruchomienie to kwestia naciśnięcia guzika. Potem już tylko sprzęgło, jedynka i tu nadciąga spore zaskoczenie, bo wszystko działa zupełnie normalnie. Watkins M001 różni się od typowego motocykla wszystkim, jednocześnie nie różniąc się od niego niczym.

PIĄTA GENERACJA LEGENDARNEGO SUV'A

Dni otwarte z nową Toyotą RAV4
23-24.02.2019r.

ZUPEŁNIE NOWY DESIGN

ZNAKOMITE POŁĄCZENIE NOWOCZESNYCH LINII NADWOZIA
Z MASYWNOŚCIĄ SYLWETKI SUV'A.

NOWY 2.5L NAPĘD HYBRYDOWY

PŁYNNIE DECYDUJESZ CZY DYNAMICZNIE PRZYSPIESZASZ,
CZY PODRÓŻUJESZ KOMFORTOWO, CICHO I EKONOMICZNIE.

www.TOYOTA-RAV4.com.pl

SALON CHWASZCZYNO, ul. Oliwska 58
SALON RUMIA, ul. Jana III Sobieskiego 28

TOYOTA
WALDER

Lease&drive 1%

Leasing 100%

Kredyt 0% 50/50

Nasza odpowiedź na zmianę przepisów.

Choć od nowego roku zmieniły się przepisy dotyczące leasingu dla firm, to w dalszym ciągu możesz skorzystać z naszej wyjątkowej oferty. Bo już teraz samochody z rocznika 2018 dostępne są w jeszcze lepszych cenach i w korzystnym finansowaniu 0%.

Odwiedź salon Mercedes-Benz lub mercedes-benz.pl i poznaj szczegóły oferty.

BMG Goworowski Sp. z o.o.
Gdynia, ul. Łużycka 9, tel.: 58 660 49 49 • Gdańsk, ul. Elbląska 81, tel.: 58 322 22 22 • Bolesławice, ul. Słupska 6, tel.: 59 848 70 70

Znajdź nas na Facebook