

wydanie specjalne

prestiz

Moto Trójmia sto

moc i predkość
TRÓJMIEJSKIE SUPERSAMOCCHODY

PORSCHE 911 CARRERA 4S
żółty pocisk

ROLLS-ROYCE
duch i zjaw

moto trendy
HYBRYDY I ELEKTRYKI



VOLVO S90

DOSKONAŁOŚĆ W KLASIE PREMIUM



www.sopot.porsche.pl

**Odwaga. To, co wyróżnia zwycięzców.
Nowe Porsche Panamera.**



PORSCHE
Porsche Centrum Sopot

Auto LELLEK GROUP
Al. Niepodległości 956
81-861 Sopot
Mail: porsche.sopot@lellek.com.pl
Tel. 58 551 911 0

W zależności od wariantu i wersji zużycia paliwa w cyklu łączonym od 2,5 do 9,4 l/100 km, emisja CO₂ od 56 do 214 g/km.
Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na stronie www.sopot.porsche.pl.

NIE MA LEKKO

ALE JEST SERUM DLA TWOJEGO AUTA

GTECHNIQ
SMART SURFACE SCIENCE



Kompozyt Ceramiczny **Crystal Serum** to ekspert w utrzymaniu idealnego wyglądu Twojego samochodu na długi czas.

Skoncentrowana moc **zabezpieczenia ceramicznego** chroni lakier, a efekt wizualny jest nieporównywalny z niczym innym, co dotychczas znałeś.

Usługa dostępna w autoryzowanym salonie:



CAR SPA Gdynia
ul. Chwaszczyńska 172
tel. 505 505 999



SPIS TREŚCI

6	LUKSUS I NOWOCZESNOŚĆ
9	Z DUSZĄ PODRÓŻNIKA
10	IDZIE NOWE!
12	ELEKTRYCZNA PRZYSZŁOŚĆ MOTORYZACJI
16	SIEĆ ELEKTRYCZNYCH STACJI
18	SAMOCHÓD (Z) PRZYSZŁOŚCI
20	HYBRYDA POZWOLI CI ZAPOMNIEĆ O DIESLU
22	SUPERSAMOCHODYW TRÓJMIĘSCIE
26	ROLLS-ROYCE W TRÓJMIĘSCIE
30	WSTĘP DO AUTONOMICZNEJ JAZDY
32	ŻÓŁTY POCISKI
34	KOMFORTOWY ATLETA
36	PIĘKNA KRÓLOWA
38	STYL, INTELIGENCJA, AUTONOMIA
40	MAZDA6 SPORT KOMBI 4X4
42	STYLISTYCZNA REWOLUCJA
44	AUTO JAK BUTY
46	AUTO DETAILING FAKTY I MITY
50	KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO!



wydanie specjalne
prestiz

Szef projektu: Krzysztof Nowosielski
Redaktor wydania: Max Radke
Skład tekstu: Konrad Rószkowski,
Marta Wołejko-Wolejszo
Zespół redakcyjny: Max Radke, Marcin Wiła

Wydawca: Prestiż Trójmiasto Sp. z o.o.
Aleja Niepodległości 735/4, Sopot
Prezes: Michał Stankiewicz
Wiceprezes: Jakub Jakubowski

Dział Reklama:
Krzysztof Nowosielski, tel.: 533 200 779
Katarzyna Okońska, tel.: 533 263 881



GRUPA ZDUNEK



GRUPA ZDUNEK

AUTORYZOWANY DEALER
BMW, MINI, RENAULT, NISSAN I DACIA

WWW.GRUPAZDUNEK.PL



VOLVO S90

LUKSUS I NOWOCZESNOŚĆ

AUTOR: MAX RADKE / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Prawie 5 metrów długości, ponad 2 metry szerokości, przełomowe technologie w zakresie bezpieczeństwa i wspomagania kierowcy, dynamiczne silniki - Volvo S90 intryguje i wzbudza pożądanie od pierwszego wejrzenia, a wraz z pierwszym przejechanym metrem uśmiech z ust kierowcy nie schodzi. Szczególnie, gdy pod maską pracuje silnik benzynowy T6 o mocy 320 KM.



Z autoryzowanego salonu Volvo Drywa w Gdyni odebraliśmy topową wersję Inscription. Samochód na 21. calowych felgach wygląda obłędnie. Widać od razu, że S90 nie jest kontynuacją odchodzącego modelu S80, a zupełnie nowym projektem, który ma wyznaczyć nowe standardy w tej klasie samochodów. Tutaj równie dobrze będziemy się czuli za kierownicą z radością dzierżąc stery w dłoniach, jak i na tylnym siedzeniu odczuwając przyjemność z tego, że kierowca bezpiecznie wozi nas od punktu A do punktu B.

Przednie światła w technologii LED mają charakterystyczny kształt młota Thora, znany z modelu XC90. Tylnie lampy nawiązują do tych, jakie zastosowano w studyjnym modelu Concept Coupe. A co w środku? Warto zacząć od tego, że projektantem wnętrza S90 jest Robin Page, który wcześniej pracował dla najbardziej luksusowych marek samochodowych świata, bo za takie uchodzą Bentley, Bugatti i Rolls-Royce. Volvo wiedziało co robi ściągając go do siebie i oferując mu stanowisko wiceprezydenta koncernu i szefa działu Interior Design.

W środku po prostu luksus i nowoczesność. Bez udawania. Bez kompromisów. Drewna i skóry nie trzeba nawet dotykać, by być pewnym najwyższej jakości. Funkcjami samochodu steruje się poprzez rozbudowany, ale bardzo intuicyjny system informacyjno - rozrywkowy. Jego sercem jest 9-calowy tablet, który powstał przy współpracy z firmą Apple.

Na pokładzie m.in. najnowsze systemy multimedialne, w tym Apple CarPlay, system Volvo On Call pozwalający sterować z telefonu wieloma funkcjami samochodu oraz system audio Bowers&Wilkins, dzięki któremu sa-





mochód zmienia się w mobilną salę koncertową. I nie jest to przesada.

Nowe Volvo S90 już w standardzie wyposażone jest w najnowszą wersję systemu IntelliSafe Assist. Składa się on z aktywnego tempomatu, systemu ostrzegania o konieczności zachowania odległości oraz zaawansowanego systemu wspomagania jazdy Pilot Assist drugiej generacji.

Dzięki niemu możliwa jest jazda, podczas której auto samo utrzymuje właściwy kierunek jazdy w obrębie pasa ruchu. Pilot Assist działa przy prędkościach do 130 km/h i nie potrzebuje już poprzedzającego samochodu, za którym może podążać – teraz wystarczą znaki drogowe. To ostatni krok przed wprowadzeniem całkowicie autonomicznej jazdy.

Nowe S90 potrafi wykryć znajdujących się na drodze pieszych, rowerzystów oraz - jako pierwszy samochód na świecie - duże zwierzęta. Samochód ostrzeże kierowcę o niebezpieczeństwie zderzenia i, w razie braku reakcji, samodzielnie zahamuje, także po zmroku. Ostrzeże również o ryzyku kolizji z poruszającym się wolniej lub nieruchomym pojazdem.

Testowany egzemplarz napędzany był topowym silnikiem benzynowym T6 o mocy 320 KM i 400 Nm momentu obrotowego, który zapewnia szwedzkiej limuzynie istic sportowe osiągi, jak 5,9 s do „setki” i osiągnięcie elektronicznie ograniczonej prędkości 230 km/h. Jazda w mieście, jak i w trasie jest bardzo komfortowa, szczególnie gdy korzystamy z elektrycznego podparcia ud, pleców i odcinka lędźwiowego.

Gama jednostek napędowych oparta jest o silniki 4-cylindrowe zasilane benzyną oraz olejem napędowym. W ofercie są dwie wersje wysokoprężne: D4 o mocy 190 KM i D5 AWD o mocy 233 KM oraz benzynowe, oparte o silniki 2.0 Drive-E. Oprócz testowanej przez nas wersji T6 AWD, jest jeszcze wersja T5 o mocy 245 KM. W ofercie również wersja hybrydowa T8 - 407 KM z dodatkowym silnikiem elektrycznym o mocy ponad 62 kW.

Ceny Volvo S90 zaczynają się od 171.600 zł brutto. Wersja, którą jeździliśmy diler Volvo Drywa wycenił na 387.300 zł brutto. Czy szwedzka limuzyna jest warta tych pieniędzy? Naszym zdaniem, nie ma co do tego najmniejszych wątpliwości. ■





VOLVO V90 CROSS COUNTRY

Z DUSZĄ PODRÓŻNIKA

AUTOR: MAX RADKE

Marka Volvo stworzyła i spopularyzowała uterenowione kombi. Najnowszy model V90 Cross Country ma umocnić pozycję firmy w tym wymagającym segmencie aut, które nadają się nie tylko do pokonywania utartych, asfaltowych szlaków.

V90 Cross Country kontynuuje tradycję uterenowionych kombi, które pojawiły się w ofercie Volvo niemal 20 lat temu. Auto ma wszystkie najlepsze cechy pozostałych modeli serii 90. Jest piękny, luksusowy i bezpieczny. Dodatkowo ma też być bardzo uniwersalny. Zadbano o to, aby napęd na cztery koła i duży prześwit podwozia.

Volvo wyspecjalizowało się w segmencie luksusowych kombi, które są równie uniwersalne jak SUV-y i świetnie nadają się do okazjonalnych jazd w lekkim terenie. Twórcy tego auta chwalą się, że nie mogli stworzyć innego samochodu pochodząc z kraju, którego 77% powierzchni zajmują lasy i jeziora i który ma najsurowsze zimy na świecie.

- Nasze samochody są znane ze swojej trwałości i poziomu bezpieczeństwa. Z napędem na cztery koła, znacznie podniesionym prześwitem nadwozia i odpowiednio przygotowanym zawieszeniem udało nam się stworzyć auto równie piękne i pojemne jak V90, ale z duszą i zacięciem podróżnika – powiedział Peter Mertens, szef działu badawczo – rozwojowego Volvo.

To właśnie w jego dziale samochód poddawano morderczym testom. Obejmowały one zimowe jazdy w Północnej Szwecji podczas mrozów sięgających -40

stopni Celsjusza, a także testy na pustyni w Arizonie podczas największych upałów.

Do napędu V90 Cross Country posłużą cztery silniki z rodziny Drive-E stosowane w pozostałych modelach serii 90. W ofercie znajdują się dwa Diesle: D4 AWD 190 KM oraz D5 AWD 235 KM. W wersji D5 zastosowano technologię Power Pulse. Jednostki benzynowe osiągały moc 254 KM (T5 AWD) i 320 KM (T6 AWD).

Samochód ma duży prześwit nadwozia wynoszący 21 cm. To więcej niż w niektórych samochodach typu SUV. Kąt natarcia wynosi 18,9 stopnia, a zejścia: 17,7 stopnia. Samochód ma też funkcję Hill Descent Control ułatwiający pokonywanie stromych zjazdów. Wszystkie wersje, poza wersją D4, są dostępne wyłącznie z ośmiostopniową automatyczną skrzynią biegów.

Samochód ma długość 494 cm i może ciągnąć przyczepy o wadze od 2200 do 2500 kg. Oferowany jest z kołami o rozmiarach od 18 do 21 cali. Zastosowane ogumienie będzie miało inny profil niż w modelu V90, aby pojazd lepiej nadawał się do pokonywania nawierzchni o gorszej jakości. Mimo, że samochód waży niemal dwie tony (od 1920 do 1966 kg), jego droga hamowania ze 100 km/h wynosi jedynie 35 m.



Audi Centrum Gdynia

Nowy salon Mazdy firmy BMG
Goworowski przy ul. Łużyckiej w Gdyni

IDZIE NOWE!

AUTOR: MARCIN WILA

Myli się ten, kto uważa, że branża dealerska to stabilna gałąź usług w Trójmieście. Rok 2016 był pod tym względem wyjątkowy – zaszło wiele zmian, niektóre spodziewane, a niektóre rewolucyjne. Podsumujmy co się w tym roku działo wśród trójmiejskich dealerów.

Rok rozpoczął się od oficjalnego potwierdzenia informacji, która do mediów dotarła pod koniec grudnia 2015 roku. Grupa Zdunek, należąca do przedsiębiorcy Tadeusza Zdunka i zarazem jednego z motoryzacyjnych potentatów nie tylko w Trójmieście, przejęła większość pakietu udziałów w firmie KMJ Kaszubowscy, która od wielu lat była jedynym przedstawicielem Nissana w Trójmieście.

Przedmiotem transakcji była nie tylko autoryzacja sprzedaży i serwisowa, ale również oba salony firmy – w Gdańsku i Gdyni. Budynek w Gdańsku przechodzi aktualnie przebudowę. Po jej zakończeniu salon spełni najnowsze standardy rynkowe japońskiego producenta. Wzbogaci się również o autoryzację na sprzedaż i obsługę serwisową elektrycznego modelu Leaf. Grupa Zdunek rozpoczęła tym samym rok z przystupem i trwała przy nim przez kolejnych dwanaście miesięcy.

We wrześniu firma uruchomiła zupełnie nowy salon i serwis BMW i MINI w Olsztynie. Autoryzacja producenta obejmuje naprawy mechaniczne, ponadto odbywa się tam sprzedaż aut używanych obu marek. Odświeżeniu uległ też obiekt w Gdańsku, który dostosowany został do aktualnego trendu architektonicznego obowiązującego w BMW. Unowocześnienie dotknęło również serwis, prze-

budowano także kompletnie salon jednośladow bawarskiej marki. Z kolei salon BMW Zdunek w Gdyni wzbogacił się o agenturę BMWi, w którym oferowane są modele elektryczne i hybrydowe – i3 oraz i8.

W 2016 roku ważne zmiany zaszły również u drugiego z potentatów trójmiejskiego rynku samochodowego. Grupa Plichta została lokalnym monopolistą marki Skoda, przejmując całkowicie swojego konkurenta – Skoda Auto Lellek z Sopotu. Z tej okazji bardzo szybko w „dealer parku” przy ulicy Lubowidzkiej w Gdańsku – Szadółkach otwarto zupełnie nowy, największy i najnowocześniejszy w regionie salon czeskiej marki.

Czwartym obiektem firmy, w tej samej lokalizacji był natomiast drugi w Trójmieście salon Seata. Rozwinął się również segment premium firmy Aleksandra Plichty - w Gdyni otwarto kolejne, drugie w portfolio firmy Centrum marki Audi. Nowoczesny budynek powstał w biurowej części miasta, w bliskim sąsiedztwie innego potentata – firmy BMG Goworowski, przedstawiciela marki Mercedes-Benz.

To jednak nie koniec inwestycji w Gdyni. Po długich przygotowaniach w tym roku zakończyła swoją inwe-



Nowy salon Skody firmy Plichta przy ul. Lubowidzkiej w Gdańsku



BMW Zdunek w Gdyni został oficjalnym agentem BMWi

stycję również firma K&K Wojtanowicz, która oddała do użytku swój flagowy salon. Zbudowany od podstaw budynek umiejscowiony na końcu trójmiejskiej obwodnicy stał się jednym z nielicznych w Trójmieście multisalonów. Sprzedawane i serwisowane są tam samochody KIA, Suzuki, a także Mitsubishi, które jest nowością w ofercie tego dealera. Autoryzację na nią, przejął on od Grupy Plichta, która postanowiła skupić się na markach z grupy Volkswagen-Audi.

Nie można również zapomnieć o licznych inwestycjach, które rozpoczęły się w bieżącym roku, ale zakończą w kolejnym. Ważne zmiany szykują się w sieci Mercedes-Benz. Obaj trójmiejscy dealerzy niemal równocześnie rozpoczęli budowy swoich nowych salonów. Powstają one w miejscach dotychczasowych. Mercedes-Benz Witman w Gdańsku, przy Alei Grunwaldzkiej a BMG Goworowski w Gdyni, przy Łużyckiej. Skoro jesteśmy przy firmie BMG to warto odnotować, że na początku roku

2016 w nowym salonie odbywa się sprzedaż samochodów marki Mazda.

Nowy salon buduje także nieobecna dotąd w Trójmieście marka Infiniti. Swoje budynki odświeżają również Serwis Haller (Opel w Gdyni) oraz salon luksusowych samochodów Unique-Cars z Redy. Grupa Lellek, będąca właścicielem Porsche Centrum Sopot zaadoptowała natomiast budynek po przedstawicielstwie Skody na potrzeby salonu używanych aut premium różnych marek.

Nie wszystkie zmiany są jednak pozytywne dla rodzimych przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej. Pod koniec roku 2016 z rynku całkowicie zniknęła spółka Fota-Groblewski. Dwóch dawnych potentatów sprzedało swoją firmę koncernowi PGA. Nowa spółka funkcjonująca pod marką City Motors przejęła salon Volkswagena i Audi znajdujący się w Gdańsku-Przymorzu. Według planów już w przyszłym roku chce jednak rozpocząć budowę swojego nowego obiektu. ■

ELEKTRYCZNA PRZYSZŁOŚĆ MOTORYZACJI

AUTOR: MARCIN WIŁA

W 2006 roku, amerykański reżyser Chris Paine, w swoim filmie „Kto zabił elektryczny samochód?” (oryg. Who Killed the Electric Car?) przedstawił spiskową teorię, według której koncerny samochodowe i paliwowe, a także rząd Stanów Zjednoczonych, świadomie i celowo blokowały rozwój elektrycznej motoryzacji. Po 10 latach prąd staje się jednak coraz bardziej powszechnym źródłem napędu, a wiele takich samochodów pojawia się także w regionie Pomorza.

Współczesna historia tego typu samochodów jest zawiła i skomplikowana. Samochody strictly elektryczne w Polsce praktycznie nie istnieją. Spośród wielu milionów zarejestrowanych w naszym kraju pojazdów zaledwie kilkaset legitymuje się tylko elektrycznym źródłem napędu...

HYBRYDY

Bardziej „popularne” są natomiast hybrydy. To właśnie od nich zaczęła się cała historia. Połączenie napędu spalinowego z elektrycznym na masową skalę po raz pierwszy zaproponowała Toyota. Początkowo te samochody były mocno niedojrzałe. Nie oferowały ani szczególnie zadowalających osiągnięć, ani tym bardziej tego, do czego zostały stworzone – czyli dużych oszczędności i komfortu użytkowania niskoemisyjnego samochodu.

Z czasem hybrydy zostały doprowadzone niemal do perfekcji. Dzisiaj tego typu samochody znajdują się w ofercie nie tylko popularnych producentów w niskich segmentach rynkowych. Swoje hybrydy pokazał już Lexus, Mercedes, Porsche, BMW i Audi, a nawet tak niszowe marki jak Ferrari czy McLaren.

TANKOWANIE PRĄDU

W Trójmieście spotkanie hybrydy nie jest niczym niezwykłym. Toyoty Auris z takim właśnie napędem jeżdżą masowo jako taksówki, a wielu vipów korzysta z luksusowych, hybrydowych Lexusów. Coraz więcej powstaje też stacji ładowania „elektryków”. Znaleźć je można między innymi obok centrum biurowego w Gdańsku-Oliwie, na stacji benzynowej w środku Gdyni, albo koło urzędu

BMW i8



miasta w Sopocie. Również dealerzy dbają o nabywców takich samochodów. Ładowarki znajdują się na przykład przed salonem Porsche Centrum Sopot, Renault Zdunek w Gdańsku czy Volkswagen Plichta przy obwodnicy na Szadółkach.

SAMOCHÓD W PEŁNI ELEKTRYCZNY

Kolejnym etapem elektryfikacji są samochody zasilane tylko poprzez „tankowanie” z gniazdka. Takie, w których całkowicie wyeliminowano napęd spalinowy i jakkolwiek, bezpośrednią emisję gazów. Ten sektor wciąż jest w fazie rozwoju. Na polskim rynku nie ma jeszcze dużego wyboru w tym segmencie, ale sytuacja dynamicznie się zmienia.

W 2016 roku w Gdyni otwarto agenturę BMWi w salonie Grupy Zdunek. Do oferty trafiły dwa modele – całkowicie elektryczne i3 oraz hybrydowe i8. Również Volkswagen Plichta zaoferował swoim klientom taki samochód. eGolf to popularny kompakt w którym nie uświadczymy silnika spalinowego. Kolejnym krokiem będzie zaoferowanie w 2017 roku przez Nissan Zdunek KMJ modelu LEAF.

WADY I ZALETY

Profitów z posiadania samochodów nisko lub zeroemisyjnych w Trójmieście praktycznie nie ma. Sopot i Gdańsk wspomaga właścicieli takich pojazdów poprzez ulgi w strefach płatnego parkowania, jednak korzyści finansowe z tego płynące w żaden sposób nie są w stanie wpłynąć na decyzję nabywców.

Gdynia natomiast nie wspiera takich kierowców wcale. Prezydent miasta Marek Stępa, mówi wprost:

Gdynia nie przewiduje ulg na parkowanie w centrum dla samochodów o napędzie elektrycznym i hybrydowym. Powód: samochody elektryczne ujawniają swoją przewagę wtedy, kiedy jeżdżą, a nie podczas postoju.

Sytuacja wygląda inaczej zagranicą. Strefy środowiskowe Umweltzone działające w Niemczech umożliwiają wjazd samochodem do samego centrum miasta, jeśli spełnia on określone normy emisji spalin. Oczywiście, o ile zarówno auta elektryczne jak i hybrydowe zawsze otrzymują zieloną plaketkę, zapewniającą dowolność poruszania się np. po Berlinie lub Monachium, o tyle trudno nazwać to profitem z posiadania tego typu samochodu, bo takie same przywileje przysługują właścicielom diesla np. z 2012 roku. Inną kwestią są rządowe dopłaty (nawet 30%) do takich samochodów, ale w Polsce zapewne na długie lata taką możliwość wyczerpie program 500+.

NIEZAWODNOŚĆ

Aspekt niezawodności tego typu napędu również nie odbiega od tradycyjnych źródeł napędu, a nawet je przewyższa.

– Jak dotąd tylko dwa razy wymienialiśmy baterię – mówi Tomasz Wyszomirski z Toyota Carter Gdańsk. – Oba przypadki dotyczyły uszkodzeń z przyczyn poza eksploatacyjnych. Kiedyś z powodu pożaru a ostatnio kolizji. Akumulatory, stosowane przez Toyotę w Hybrydach zostały objęte specjalną gwarancją producenta, która wynosi aż 10 lat. W praktyce działają bezproblemowo znacznie dłużej, co obserwujemy, po ponad dziesięcioletnich Priusach.



Eksplotacja „elektryków” poza procesem tankowania/ładowania nie odbiega od typowych samochodów. Współczesne hybrydy oferują zasięg znacznie większy niż benzynowe odpowiedniki, a w niektórych przypadkach na jednym tankowaniu i pełnym ładowaniu przejechać można więcej kilometrów niż dieslem.

W przypadkach samochodów stricte elektrycznych eksploatacja ich odbywa się raczej w mieście i póki co nie są one popularne w przypadku podróży na przysiółkowych trasach. Wynika to głównie z ich wciąż jeszcze nie wielkiego zasięgu (od 200 do 500 km) oraz stosunkowo długiego czasu ładowania (w najlepszym przypadku 40-50 minut, zazwyczaj kilka godzin).

RYNKOWA OFERTA

Wybór samochodów z elektrycznym źródłem napędu jest już bardzo duży. Ogółem na rynku trójmiejskim w ofercie jest blisko 40 różnych modeli z napędem hybrydowym i kilka z napędem tylko elektrycznym. Z tej ostatniej kategorii w Trójmieście oficjalnie można kupić BMW i3 w BMW ZAdunek, VW eGolf w VW Plichta, Renault ZOE w Renault Zdunek i od stycznia 2017 roku Nissan LEAF od Nissan Zdunek KMJ.

Hybrydy to między innymi najtańsze i najpopularniejsze modele, które oferuje np. Toyota – z modelem Yaris Hybrid (od 64 400 zł) albo KIA Niro (od 86 900 zł). Ponadto, na rynku dostępne są samochody z wyższej półki z takim łączonym napędem. Ma je w swojej ofercie Audi, które w Trójmieście oferuje model A3 Sportback za 172 300 zł, BMW z modelem i8 czy też Porsche Panamera 4 E-Hybrid (490 740 zł).

Lexus LC 500h



Toyota Auris Hybrid

Mercedes elektrycznie - spalinowe układy napędowe oferuje w modelach Klasy C, E oraz S. Natomiast liderem segmentu premium w tej dziedzinie jest Lexus, którego praktycznie każdy model dostępny jest z takim „ekologicznym” napędem. Wśród modeli klasy średniej hybrydy oferują również Ford (Mondeo HEV) i Volkswagen (Golf GTE, Passat GTE). Rozpiętość modelowa hybryd obejmuje zarówno samochody popularne, klasy miejskiej i kompakt, jak też i duże, luksusowe limuzyny oraz SUV’y, a także auta sportowe. ■



Nissan LEAF

Wyprzedaż rocznika 2016

Skorzystasz niezawodnie



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY



Oto moment, na który czekali wszyscy kierowcy! Toyota rozpoczęła wyprzedaż rocznika 2016! Najnowocześniejsze samochody, które łączą w sobie legendarną niezawodność i zdumiewający design, teraz w jeszcze lepszych cenach! Przyjdź do salonów Toyota, bo nic, co dobre, nie trwa wiecznie!

**Tylko w Toyota Carter Gdańsk
z tym kuponem atrakcyjna oferta na zakup
samochodu z wyprzedaży**

Carter

Gdańsk

Zapraszamy!

Poniedziałek - piątek 09:00 - 19:00

Sobota 10:00 - 15:00

Polub nas na FB @ToyotaCarterGdansk

Toyota Carter Gdańsk, Al. Grunwaldzka 260, 80-314 Gdańsk, telefon: 58 340 22 22, repcja@carter.pl

Toyota Corolla – zużycie paliwa i emisja CO₂ w zależności od wariantu i wersji auta od 3,8 do 6,3 l/100 km i od 100 do 144 g/km (cykl średni). Toyota RAV4 Hybrid – zużycie paliwa i emisja CO₂ w zależności od wariantu i wersji auta od 5,1 do 5,2 l/100 km i od 118 do 122 g/km (cykl średni). Toyota Auris Touring Sports Hybrid – zużycie paliwa i emisja CO₂ w zależności od wariantu i wersji auta od 3,5 do 4,0 l/100 km i od 81 do 92 g/km (cykl średni). Toyota Yaris Hybrid – zużycie paliwa i emisja CO₂ w zależności od wariantu i wersji auta od 3,3 do 3,6 l/100 km i od 75 do 82 g/km (cykl średni). Podane zużycie paliwa i emisja CO₂ zostały zmierzone zgodnie z wymaganiami określonymi w Rozporządzeniu UE 715/2007 z późn. zm. i aktami wykonawczymi, dla różnych wersji wyposażenia na rynek europejski. Informacje o działaniach dotyczących odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji: www.toyota.pl. Zestawienie zużycia paliwa i emisji CO₂ zawierające dane wszystkich nowych samochodów osobowych jest dostępne nieodpłatnie w każdym punkcie sprzedaży pojazdów. Zużycie paliwa i emisja CO₂ w konkretnym pojeździe w warunkach drogowych mogą różnić się od podanych wyników pomiarów. Na zużycie paliwa i emisję CO₂ wpływa sposób prowadzenia pojazdu oraz inne czynniki (takie jak warunki drogowe, natężenie ruchu, stan pojazdu, ciśnienie w oponach, zainstalowane wyposażenie, obciążenie, liczba pasażerów itp.). Liczba aut jest ograniczona. Promocja trwa do wyczerpania zapasów.

SIEĆ ELEKTRYCZNYCH STACJI ŁADOWANIA POJAZDÓW

Greenway Infrastructure Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni chce umożliwić swobodną podróż samochodem elektrycznym po Polsce. W realizacji tej misji pomóc ma 75 punktów szybkiego ładowania tego typu pojazdów, które firma chce zbudować do końca 2018 roku.

Rynek samochodów elektrycznych jest jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi światowego przemysłu. W 2015 roku osiągnięty został próg 1 miliona pojazdów elektrycznych będących w użyciu na świecie.

Liderami dynamicznego rozwoju rynku są nadal takie kraje jak USA, Japonia i Chiny, jednak kraje europejskie konsekwentnie nadrabiają opóźnienie. Samochody elektryczne stanowią obecnie 23% wszystkich samochodów w Norwegii, oraz 10% w Holandii. Dynamiczne wzrosty obserwowane są również w pozostałych krajach Unii Europejskiej.

Infrastruktura ładowania samochodów elektrycznych od kilku lat gwałtownie rośnie w Europie, pokrywając obecnie już jej większą część i umożliwiając kierowcom coraz dalsze podróże. Niestety przyjazd tych kierowców do Polski jest niemożliwy, ze względu na brak takiej infrastruktury w naszym kraju.

Dokładnie z tego samego powodu, polscy kierowcy rezygnują z szeregu korzyści płynących z zakupu samochodu elektrycznego i pozostają przy silnikach spalinowych. Stacja ładowania jest w swej istocie pionowym słupkiem o wysokości 2 metrów, oraz głębokości i szerokości 70 cm, usytuowanym na fundamencie o powierzchni 1 m². Do słupka przylegają dwa miejsca parkingowe, zarezerwowane wyłącznie do korzystania przez ładujące się samochody elektryczne.

Ładowanie pojazdu jest bardzo prostym procesem, przynoszącym kierowcy relaksującą przerwę od prowadzenia:

1. Kierowca parkuje samochód na jednym z miejsc parkingowych bezpośrednio przyległych do słupka.
2. Następnie podchodzi do słupka, przykładając kartę RFID do czytnika lub wprowadza swój login poprzez terminal. Przy tym, jeżeli kierowca nie jest zarejestrowany w sieci Greenway, również będzie mógł skorzystać ze słupka w modelu pay-per-use, przy użyciu karty kredytowej.
3. Następnie wystarczy wybrać odpowiednią dla danego pojazdu wtyczkę oraz podłączyć ją do gniazda w samochodzie.
4. Ładowanie rozpocznie się automatycznie. Czas ładowania będzie zależny od pojemności baterii, stopnia jej rozładowania oraz wybranego złącza, jednak średnio wyniesie on około 30 minut.
5. Po naładowaniu samochodu, wystarczy odłączyć kabel od gniazda i odwieźć go na słupku, wsiaść do swojego samochodu elektrycznego i ruszyć w dalszą podróż – oczywiście nie zostawiając za sobą żadnych spalin.





WYPRZEDAŻ SEAT-A Z ROCZNIKA 2016



TYSIĄCE KM RADOŚCI NAWET 10 000 ZŁ RABATU

TECHNOLOGY TO ENJOY

PLICHTA-GDYNIA.SEAT-AUTO.PL
PLICHTA-GDANSK.SEAT-AUTO.PL

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu łączonym już od 3,6 do 6,0/100km, emisja od 94 do 138 CO₂ g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na stronie <http://www.seat-auto.pl/>. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego. Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa.

SEAT PLICHTA GDYNIA, MORSKA 318 T. 58 506 65 50
SEAT PLICHTA GDAŃSK, LUBOWIDZKA 40 T. 58 506 67 00

BMW i3

SAMOCHÓD (Z) PRZYSZŁOŚCI

AUTOR: MARCIN WILA

BMW i3 to pierwszy seryjny, w pełni elektryczny samochód bawarskiego producenta. Niespełna 4 metry długości, 1,77 m szerokości i „aż” 1,57 wysokości sprawia, że każdy kto widzi ten samochód po raz pierwszy, dwa razy zastanawia się, czy to na pewno BMW. Jazda rozwiewa jednak wszelkie wątpliwości.

Pierwszy kontakt z nowym i zarazem najmniejszym obecnie produkowanym BMW jest zaskoczeniem. Samochód zwraca na siebie uwagę unikalną stylistyką i... rozmiarami. Widząc charakterystyczne dla tej marki „nerki” z przodu samochodu można się spodziewać czegoś... dużego i ekstrawaganckiego. I o ile ekstrawagancji i3 nie można odmówić, o tyle okazałych rozmiarów w stylu 7er, X5 czy X6 już tak.

ZAWARTOŚĆ

Odwrotnie ma się do tego wnętrze i jego obszerność. Z racji elektrycznego napędu, a co za tym idzie brakiem wielu elementów jak skrzynia biegów, bak paliwa, czy oczywiście spalinowego silnika (ten jest dostępny, ale w opcji), miejsca jest tu pod dostatkiem, a i3 bliżej do BMW serii 3, niż – wydawać by się mogło – klasowego odpowiednika w postaci serii 1.

Samo wnętrze, jak na BMW, czyli producenta segmentu Premium przystało prezentuje się wybornie, przede wszystkim w tej najbogatszej wersji „suite”, za którą musimy dopłacić 13 tys. zł. Tutaj, jak przystało na BMW, nie ma kompromisów – skórzana tapicerka, piękne przeszycia i chromowane akcenty.

TECHNOLOGIA

Warto również dodać, że BMW i3 to nie tylko bezemisyjny (CO₂) napęd elektryczny, ale także czysta ekologia w produkcji. Samochód zbudowany jest w 95% z w pełni odnawialnych surowców, a fabryka w Lipsku, gdzie powstaje samochód jest zasilana w energię elektryczną z pobliskiej elektrowni wiatrowej. Źródłem napędu samochodu jest elektryczna jednostka generująca moc odpowiadającą 170 KM. W całym zakresie jazdy do dyspozycji kierowcy jest 250 Nm.

Jakkolwiek trudno nam to jeszcze odnieść do typowych silników benzynowych, to krótko mówiąc osiągi, jak na miejski samochód, są dużo więcej niż wystarczające. Przyspieszenie od 0 do 100km/h w 7,2 sekundy, ale od 0 do 60 km/h już imponujące 3,7 sekundy. Prędkość maksymalna ograniczona jest elektronicznie do 150 km/h.

CISZA

Wrażenia z jazdy, dla kogoś kto nigdy wcześniej nie miał styczności z elektrycznymi autami są dość zaskakujące. To na co zwrócimy uwagę od razu po „włączeniu samochodu”, bo trudno mówić tu o odpaleniu jak w przypadku tradycyjnych silników spalinowych, to ci-



CO MUSISZ WIEDZIEĆ:

jest to pierwsze, seryjne w pełni elektryczne BMW

Kabina pasażerska wykonana jest z wysokowytrzymałego karbonu, celem zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych i zmniejszenia masy pojazdu.

Pełne ładowanie baterii w warunkach domowych od 6 do 8 h (docelowo w specjalnych, przewidzianych do tego punktach nawet w 0,5 h)

Zbudowany jest z ekologicznych materiałów w ekologicznej fabryce i nadaje się w 95% do powtórnego przetworzenia.

Zasięg samochodu wynosi w zależności od stylu jazdy i warunków od 120 do 170 kilometrów.

Istnieje możliwość doposażenia w silnik spalinowy o pojemności 647 ccm, na wypadek rozładowania się baterii, wydłużający całkowity zasięg do 240-300 kilometrów.

BMW i3 może komunikować się za pomocą aplikacji z Twoim smartfonem informując o stanie naładowania baterii, czasie pozostałego ładowania. Uruchomić w ten sposób można też klimatyzację czy klakson, pomimo, że w samochodzie nikogo nie ma.

W trybie elektrycznym emisja CO₂ emitowana przez pojazd to 0g na 100 km

Banalna obsługa i prosta budowa – wymiana oleju, rozrządu – zapomnij!

2 lata gwarancji na samochód i 8 lat na układ elektryczny

sza i gotowość do jazdy na pełnych obrotach, bowiem nie trzeba tu czekać na rozgrzanie silnika.

W czasie jazdy – podobnie. Do uszu kierowcy ewentualnie dociera delikatny szum wiatraka klimatyzacji i mocno stłumione przez wąskie opony szumy tocznienia.

Samochód nie ma tradycyjnej skrzyni biegów. Obsługa



JEDZIEMY!

W czasie jazdy jednak, zachowanie jest już zupełnie inne – puszczając pedał przyspieszenia samochód dość energicznie zwalnia – można to porównać z lekkim hamowaniem w tradycyjnych samochodach. W ten sposób działa system znany z Formuły 1 pod nazwą KERS, który doładowuje akumulatory. Z kolei puszczając pedał hamulca nie powinniśmy spodziewać się, że samochód delikatnie ruszy jak w przypadku „automatów”. Stoi na swoim miejscu dopóki nie wciśniemy gazu.

Do tego dochodzą inteligentne tryby jazdy, które dostosowują charakterystykę samochodu do zamiarów kierowcy – są wśród nich COMFORT, ECO PRO i ECO PRO+. Zadaniem tych ostatnich jest maksymalnie wydajne wykorzystanie energii, co przekłada się na wydłużenie zasięgu samochodu. Reakcja na to jest natychmiastowa – nie ma przestojów w podawaniu mocy na tylną, napędową oś. W ruchu miejskim trudno trafić na godnego rywala w wyścigu spod świateł. Dynamika jazdy zmniejsza się wraz z osiągnięciem prędkości około 90-100 km/h, ale w dalszym ciągu pozostaje satysfakcjonująca.

FINAŁ

Podsumowując – bardzo fajny, nowoczesny samochód, którym przejechanie 100 kilometrów na pewno nie zmęczy, nawet w ruchu miejskim, a kosztować będzie około 6-8 zł. Do tego dużo zabawek w środku, jak np. aplikacja wyświetlająca wskazówki na głównym ekranie jak jechać bardziej efektywnie i wydłużyć zasięg. Możliwość współpracy z naszym smartfonem, za pomocą którego możemy uruchomić klimatyzację, bądź ogrzewanie w samochodzie, czy też włączyć klakson, by łatwiej odnaleźć samochód na zatłoczonym parkingu.

Sprawdzić możemy też on-line poziom naładowania baterii w swoim samochodzie, a także aktualny stan ładowania. Niestety, jak zawsze na ziemię sprowadza nas cena za tę nowoczesność. Bazowe 152 tys. zł wydaje się kwotą dużą. Może trochę za dużą, tym bardziej, że chcąc z przyjemnością patrzeć na swój nowy samochód musimy go doposażyć, a wówczas cena wzrasta do blisko 200 tys. zł.

Rekompensatą za to wydają się korzyści płynące z posiadania elektrycznego samochodu, a więc przede wszystkim ogromna oszczędność na paliwie, możliwość bezpłatnego parkowania w wyznaczonych miejscach w centrach miast, z czasem być może także przywilej korzystania z BUS-pasów, a w miastach w Europie Zachodniej przede wszystkim możliwość dojeżdżania samochodem do samego centrum. ■

FORD MONDEO HEV

HYBRYDA POZWOLI CI ZAPOMNIEĆ O DIESLU

AUTOR: MARCIN WIŁA / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Hybryda od Forda? Do tej pory ten producent słynął raczej z diesli TDCi oraz benzyniaków EcoBoost. Jednak od pewnego czasu inżynierowie tej marki serwują hybrydę. Od wielu lat są one sprzedawane w salonach Forda za Oceanem. Teraz czas na Europejczyków!

Ford Mondeo w hybrydowej odmianie zachowuje wszystkie cechy typowe dla tego modelu. Mamy więc obszerną i wygodną kabinę, świetny układ jezdy, ale niestety też pomniejszony o 142 litry, przez litowo-jonowe baterie o pojemności 1,4 kWh, bagażnik. Inżynierowie odpowiedzialni za ten projekt poświęcili wiele uwagi, aby cały układ był maksymalnie wydajny. I w praktyce faktycznie tak jest. Poprzez prąd zasilana jest klimatyzacja i pompy wody, które odpowiadają za chłodzenie akumulatorów oraz kontrolera sterującego całym układem.

Do napędu Mondeo energia z akumulatorów używana jest dość często, a sam układ, szczególnie w jeździe miejskiej szybko się doładowuje. Wszystkie te działa-

nia mają przełożenie na zużycie paliwa, a wynik jest naprawdę doskonały. Mondeo HEV średnio zużywa około 5.5 litra paliwa na 100 kilometrów. Nawet przy dość agresywnej jeździe średnie spalanie utrzymuje się na poziomie 8 litrów benzyny na 100 kilometrów. Pojemność zbiornika paliwa to 53 litry, więc zasięg pojazdu usatysfakcjonuje podczas długich podróży.

Jednostka spalinowa łączy się bardzo delikatnie i nie patrząc na wskaźniki, czasami ciężko wyczuć moment przełączenia się źródła zasilania. Ogólnie rzecz biorąc, Mondeo jest świetnym samochodem. Oferuje wysoki komfort jazdy, ma przestronną kabinę, zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa oraz dysponuje bogatym, standardowym wyposażeniem. Nad swoimi konkurentami góruje przede wszystkim wielkością, bowiem nie licząc limuzyn segmentu premium, jest to w tej chwili jedna z największych hybryd na rynku.

Czyżby byłaby to dobra propozycja dla „zielonych” kierowców? Należy jeszcze podkreślić, że wybór hybrydowego Forda wiąże się z możliwością zakupu jedynie wersji 4-drzwiowej, typu sedan, bowiem kombi i liftback nie występują w tej wersji napędowej. Bazowa cena Mondeo Hybrid wynosi 130 500 zł. Na jazdę testową hybrydowym Fordem Mondeo zapraszamy do Gdyni do salonu Euro-Car. ■



WYBIERZ
KLASĘ
W NIEDOŚCIGNIONEJ CENIE



Szukasz samochodu dla swojej firmy?
Skorzystaj z limitowanej oferty dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Tylko teraz nowy

FORD FOCUS LIMOUSINE

4rd Trend 1,6i 105KM

W BEZKONKURENCYJNEJ CENIE

49 800,-

BRUTTO

FORD LEASING OPCJE

343,-

NETTO/MIES.*

DOSTĘPNY OD RĘKI!



*Wyliczenie dla Forda Focus 4-drzwiowego Trend, 1.6 Ti-VCT 105 KM, w cenie promocyjnej 40488 zł netto z dodatkowymi opcjami, na okres 24 miesięcy przy całkowitym przebiegu 80 000 km, opłata wstępna 25%, WIBOR 1,708%, wartość końcowa 65%, rata miesięczna 343 zł netto w Ford Leasing Opcje. Niniejsza oferta jest ograniczona w czasie, dotyczy przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Na zdjęciu samochód z wyposażeniem opcjonalnym.

FordStore | EURO-CAR

Gdynia, ul. Owsiana 13 | tel. 58 6673222 | salon@eurocar.pl | www.eurocar.pl

 FordStoreEurocar

SUPERSAMOCHODY W TRÓJMIĘŚCIE

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN WIŁA

Najbardziej emocjonująca kategoria samochodów, czyli kolokwialnie brzmiący segment „supersamochodów”, rozwija się w Trójmieście z imponującą szybkością. Daleko wprawdzie nam do Warszawy, ale i tak jest niezłe. Jakie samochody i dlaczego upodobał sobie mieszkańcy Trójmiasta? Przede wszystkim sportowe i w najwyższej możliwej konfiguracji.



Porsche 911 GT3 RS w salonie Unique Cars

Na początku warto zadać sobie pytanie czym taki supersamochód jest? Najprostszym kryterium wydaje się cena. Dolną granicą jest najczęściej 500 000 zł, ale tak naprawdę o samochodzie można powiedzieć, że jest „super”, gdy jego wartość w momencie zakupu jest kwotą siedmiocyfrową.

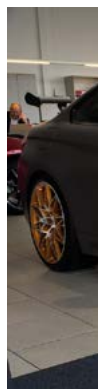
Pościg za supersamochodami doprowadził do pewnych absurdów i odwrócenia dotychczasowej sytuacji. Weźmy pod lupę aktualną generację Mercedesa Klasy S. Najtańszy model z silnikiem diesla to wydatek minimum 377 000 zł. W sprzedaży dominuje jednak wariant – 63 AMG za ponad 700 000 zł.

Równocześnie zainteresowanie kiedyś „popularnymi” S500 i S600 kosztującymi od 500 000 do 700 000 zł

mocno podupadło. I to właśnie dlatego są one teraz prawdziwymi rarytasami. Widok współczesnej, legendarnej „szejesy” (sic!) budzi dzisiaj większe uznanie niż wersji z magicznym emblematem AMG, który trochę się spopularyzował.

Sytuacja materialna trójmiejskiego establishmentu jest na tyle dobra, że nikt nie zwraca sobie głowy praktycznością „a’la sportowych” odmian wykorzystywanych do ruchu miejskiego. Liczy się szyk, głośny wydech i logo, które ma robić wrażenie na innych.

W firmie Mercedes-Benz BMG Goworowski bardzo często można też spotkać innego Mercedesa – model G500 4x42. Ten kosztujący ponad 1 000 000 zł bezkonkurencyjny pojazd terenowy nie oferuje nawet roz-



**Dodge Viper w Porsche Approved****BMW M4 GTS w Porsche Approved****Porsche 911 GT3 RS w salonie Unique Cars**

budowanej listy opcji. Klient może wybrać kolor, wzór felg i na dobrą sprawę na tym kończą się możliwości personalizacji.

Mimo jego absurdów i niepraktyczności, która z racji wysokości nadwozia nie pozwala nawet skorzystać z parkingów w galeriach handlowych, sprzedaje się świetnie. Na Łużyckiej w Gdyni regularnie można zobaczyć kolejne egzemplarze tego oryginalnego pojazdu. Pierwszy był w kolorze czarnym, kolejny biały, następnie limonkowy, a ostatnio także pomarańczowy.

W sprzedaży takich drogich i rzadkich samochodów wyspecjalizowały się salony Unique-Cars w Redzie oraz Porsche Approved Centrum Samochodów Uży-

wanych. W ich ofercie regularnie znajdują się auta, uważane powszechnie za motoryzacyjny „top”.

Niepozorny salon na granicy Redy i Wejherowa „skrywa” dwa egzemplarze Lamborghini Huracan – w wersji z zamkniętym nadwoziem coupe oraz otwartym Spider. Ponadto unikatowe i pożądane w całej Europie Porsche 911 GT3 RS, jeden z 150 egzemplarzy Nissana GT-R Track Edition oraz dobrze znanego z trójmiejskich ulic Mercedes-AMG GT S Edition 1.

W Sopocie, w salonie obok Centrum Porsche, w tym roku zakupiono przynajmniej kilka unikatowych modeli. W ostatnim czasie ogromne emocje wzbudził zaprezentowany tam Dodge Viper w wersji przygotowanej do jazdy torowej – ACR. Zakupiony został przez klienta,

który w rozliczeniu za swoją nową zabawkę, zostawił inny, również niezwykle samochód. BMW M4 GTS to jeden z 700 wyprodukowanych egzemplarzy i zarazem jeden z zaledwie trzech w Polsce.

O zmianie nastawienia klientów może świadczyć też to, jakimi flotami samochodów demonstracyjnych dysponują salony sprzedaży. W Audi Centrum Gdyni chętni mogą na przykład skorzystać z jazdy testowej ultraluksusowym i piekielnie mocnym Audi S8 Plus z ponad 600-konnym silnikiem za 645 000 zł. Klienci zainteresowanymi mocnymi BMW mają do wyboru sportowy i zarazem hybrydowy model i8, który regularnie parkuje przed salonem firmy Zdunek w Gdyni, albo modelem M3 sedan.

Jeszcze kilka lat temu przejazdowi Mercedesa w wersji AMG, Audi RS, albo BMW M GmbH przez Sopot towarzyszyły wskazania palcami i przynajmniej kilku spoterów fotografujących te wówczas rzadkie i niezwykle samochody. Dzisiaj, na taką sytuację zasługują już tylko najbardziej renomowane światowe marki.

W Trójmieście i okolicach przybywa firm, które zajmują się ich odsprzedażą. Do wyboru są niemal wszystkie prestiżowe modele. Ferrari? Ma je w ofercie kilka firm, wśród nich Morska Motors z Gdyni, gdzie nabyć można najnowszy fabryczni nowy model 488 GTB za 1 300 000 zł.

Coraz więcej mówi się także o salonach sprzedaży, które powstać mają w Trójmieście. Od lat regularnie Pomorze odwiedzają firmy Maserati

Chodzeń i Ferrari Katowice. Pierwsza z nich już oficjalnie zapowiada, że Trójmiasto jest pierwsze w kolejce do budowy kolejnej stacji dealerskiej tej marki. Ferrari natomiast coraz chętniej prezentuje tu swoje samochody podczas różnego rodzaju imprez.

W tym roku, w Sopocie, odbyła się bardzo ważna, bo ogólnopolska premiera najnowszego modelu z wierzgającym koniem w logo. Podczas regat Sopot Match Race zadebiutował GTC4 Lusso – jedyny w ofercie, 4 miejscowy model Ferrari.

Zmieniają się również gusta lokalnych przedsiębiorców, którzy doceniają myśl współczesnej inżynierii motoryzacyjnej i samochód przestaje być dla nich jedynie środkiem transportu, ale staje się również pasją i zabawą. Świadczą o tym najlepiej wybitnie sportowe modele, używane do jazdy torowej i zarazem kompletnie nieprzydatne na co dzień.

Lamborghini Huracan w Unique Cars

Mercedes G500 4x4²

WYPRZEDAŻ ROCZNIKA 2016



LEXUS CT
Z KORZYŚCIĄ 28.000 PLN
~~117.900 PLN~~ **89.900 PLN**

LEXUS NX
Z KORZYŚCIĄ 29.200 PLN
~~194.400 PLN~~ **165.200 PLN**



LEXUS RX
Z KORZYŚCIĄ 41.690 PLN
~~268.090 PLN~~ **226.400 PLN**



Trójmiasto

www.lexus-trojmiasto.pl

GDYNIA
NOWE
ORŁOWO



ROLLS-ROYCE W TRÓJMIĘŚCIE

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN WIŁA



Najbardziej emocjonująca kategoria samochodów, czyli kolokwialnie brzmiący segment „supersamochodów”, rozwija się w Trójmieście z imponującą szybkością. Daleko wprowadzie nam do Warszawy, ale i tak jest nieźle. Jakie samochody i dlaczego upodobali sobie mieszkańcy Trójmiasta? Przede wszystkim sportowe i w najwyższej możliwej konfiguracji.

Rolls-Royce ma ponad 5.2 m długości i niemal 2 m szerokości



Do naszej dyspozycji, w Trójmieście były dwa modele będące w aktualnej ofercie - usportowiony, 2-drzwiowy model Wraith należący do klasy GT oraz luksusowa limuzyna Ghost w wersji EWB, czyli z wydłużonym rozstawem osi.

ROLLS-ROYCE WRAITH

Nocne niebo usłane gwiazdami. To pierwsze skojarzenie jakie nasuwa się na myśl, po zajęciu miejsca w tym niezwykłym coupe. Za ten efekt odpowiada 1340 małych diod LED, które „rozrzucone” zostały na podsufityce modelu Wraith (ang. Zjawy). Dokładność i precyzja z jaką został wykonany ten samochód poraża swoją doskonałością. Trudno jest go do czegośkolwiek porównać, bo klasa tego samochodu nie ma sobie równych.

Rolls-Royce zachwyca swoim majestatem. Samochód jest ogromny, ma ponad 5.2 metra długości i niemal 2 metry szerokości, mimo to sylwetka wydaje się lekka i zwiewna. Za kierownicą sprawia wrażenie znacznie lżejszego i mniejszego niż jest w rzeczywistości. Otwierane w przeciwną niż zwykle stronę drzwi skrywają obszerną kabinę dla 4 osób. Każda z nich siedzi na indywidualnym fotelu delektując się ledwie słyszalnym pomrukiem silnika V12 o mocy ponad 600 KM.

REZERWA MOCY

Szczegóły techniczne nie mają znaczenia – Rolls-Royce zawsze osiągi swoich samochodów określa jako „wystarczające”, a na wskaźnikach na próżno szukać

obrotomierza. Zamiast niego kierowca ma procentowy wskaźnik dostępnej mocy. Powiedzieć można tylko tyle, że trudno sprawić, aby wskazał 0%.

I taki właśnie jest Rolls-Royce, tajemniczy, ale niezwykły. Samochody tej marki trwają od ponad 100 lat i z taką polityką producenta, jeszcze przez kolejne długie lata będą zachwycać i nobilitować. Cena? Dżentelmeni o pieniądzach nie rozmawiają, więc i w tym przypadku nie wypada o nich wspominać...

ROLLS-ROYCE GHOST

„Duch” to mniejszy z braci rodziny ultra luksusowych limuzyn Rolls-Royce’a. W prezentowanej wersji EWB Extended Wheelbase – z wydłużonym o 17 centymetrów rozstawem osi, to limuzyna stworzona z myślą o pasażerach tylnej kanapy. Przestrzeń jest praktycznie nieograniczona. Dodatkowo pasażer na najbardziej prestiżowym miejscu, czyli z tyłu, po prawej stronie, może sterować fotelem pasażera przed sobą.

Tylna kanapa ukształtowana w formie dwóch indywidualnych foteli ma rozkładane oparcia i możliwość regulacji wysokości oraz długości siedziska. Jest też regulacja temperatury podgrzewania i intensywności wentylacji, połączonej z nawiewem chłodnego powietrza prosto z klimatyzacji. Po zajęciu miejsca, problemem mogłoby oczywiście być zamknięcie drzwi, inżynierowie odpowiedzialni za Ghost’a zastosowali więc przycisk umożliwiający ich zamknięcie bez wychylania się z kanapy.



Od lewej: Rolls-Royce Wraith i Ghost

PERFEKCJA WYKOŃCZENIA

Od razu widać perfekcję wykończenia każdego detalu. To ręczna robota najlepszych fachowców. Po środku zabudowany jest system iDrive, którym można sterować radiem, nawigacją, telewizją, fotelami, intensywnością masażu, odbierać telefon, czy ustawiać konkretną konfigurację różnych systemów. Każdy z pasażerów ma przed sobą duży monitor a pod nim wysuwany stół z idealnie wyszlifowanym i polakierowanym blatem.

Przyśpieszenie do 100 km/h zajmuje tylko 5,1 s. Z lekkim pomrukiem wóz błyskawicznie nabiera tempa, nie zważając na swoją masę. Ma się wrażenie, że jeszcze chwila, a przód samochodu uniesie się niczym samolot odrywający się od pasa startowego. Jazda tym samochodem jest niezwykłym doświadczeniem – absolutna cisza w środku i komfort resorowania, którego trudno doświadczyć w jakiegokolwiek innej limuzynie.

ROLLS-ROYCE W POLSCE

W Polsce Rolls-Royce oficjalnie jest obecny od 2013 roku. Wtedy to rodzinna firma Państwa Fus z Warszawy otworzyła pierwszy i jedyny salon tej marki w Polsce. W branży motoryzacyjnej rodzina Fusów działa od 3 pokoleń. Od 30 lat jest dealerem marki BMW, który był pierwszym salonem w Polsce.

- Kiedyś klienci marki Rolls-Royce mieli zwykle powyżej 60 lat. Dzisiaj znacznie się to zmieniło, głównie dzięki modelowi Wraith. Obecnie moi klienci mają najczęściej od 45 do 50

Wnętrze modelu Wraith



lat. Rekordzistą jest 19-latek, który również nabył samochód marki Rolls-Royce. Czas oczekiwania na zamówiony model to 3-4 miesiące, ale zdarzyły się sytuacje, w których klient bardzo mocno spersonalizował swój samochód, wówczas czas oczekiwania wyniósł około 9 miesięcy - mówi Piotr Fus, właściciel Rolls-Royce Motor Cars Warszawa.

SAMOCHÓD SZYTY NA MIARĘ

Każdy samochód marki Rolls-Royce jest budowany ręcznie i na indywidualne zamówienie. Jego wyposażenie może obejmować właściwie wszystko, co przyjdzie klientowi do głowy. Każdy samochód szyje się na miarę, personalizuje według wytycznych klienta, a potem dostarcza bezpośrednio do jego domu.

Wnętrze modelu Ghost



Ghost to mniejszy z braci rodziny ultra luksusowych limuzyn Rolls-Royce'a

- Jeździmy z klientem do fabryki w Goodwood, wybieramy każdy detal samochodu osobno, od koloru karoserii po rodzaj drewnianego wykończenia, styl przeszycić tapicerki, wzory felg. Jeden z klientów salonu w Warszawie zażyczył sobie na przykład samochód w narodowych, biało - czerwonych barwach. Specjalnie dla niego został przygotowany lakier, który nie był dostępny w standardowej palecie. Po przygotowaniu kilku próbek, klient wybrał barwę, która najbardziej mu odpowiadała i zastrzegł ten lakier nazwą swojej firmy - dodaje Piotr Fus.

KLIENT NIE PŁACI

Samochody marki Rolls-Royce objęte są czteroletnią gwarancją bez limitu kilometrów. Co więcej

w tym okresie nabywca nie zaprzęta sobie głowy żadnymi czynnościami serwisowymi, bowiem wszystkie naprawy, wymiana i obsługa wykonywana jest na koszt marki Rolls-Royce. Po stronie klienta jedynymi wydatkami związanymi z samochodem jest paliwo, ubezpieczenie i opony, które zużywa. Klienci bardzo często życzą sobie, aby ich samochód trafił do serwisu bez ich udziału ze względu na brak czasu.

- Wówczas wysyłamy specjalny samochód transportowy, z zamkniętym nadwoziem, ponieważ polityka Rolls-Royce'a jest taka, że te pojazdy nie mogą być transportowane odkrytą lawetą. Serwis w Warszawie posiada również auto zastępcze, oczywiście marki Rolls-Royce - mówi Piotr Fus. ■

PORSCHE PANAMERA

WSTĘP DO

AUTONOMICZNEJ

JAZDY

AUTOR: MAX RADKE / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Lżejsze, szybsze, nowocześniejsze i bardziej ekonomiczne - takie jest najnowsze Porsche Panamera. Po siedmiu latach niemiecka marka zaprezentowała drugą generację luksusowego Gran Turismo. O tym jak piękne i zaawansowane technologicznie jest to auto mogliśmy przekonać się podczas trójmiejskiej premiery w Starym Maneżu.

Porsche Centrum Sopot do Starego Maneżu zaprosiło swoich klientów, którzy mogli nie tylko podziwiać nową Panamerę wewnątrz budynku, ale też przekonać się o jej możliwościach w praktyce, podczasjazd testowych z kierowcą wyścigowym Waldemarem Droskaczem. Ceny nowego Porsche Panamera zaczynają się od 523 620 zł (dla wersji 4S), za Turbo trzeba zapłacić co najmniej 746 tys., a za diesla 543 540 zł.

NAJSZYBSZY DIESEL NA ŚWIECIE

Nowe Porsche Panamera 4S Diesel to najszybszy seryjnie produkowany diesel na świecie. Czterolitrowy silnik V8 biturbo generuje 422 KM oraz budzące respekt 850 Nm maksymalnego momentu obrotowego, który dostępny jest od 1000 obr/min! W efekcie „setkę” osiągamy w 4,5 s (z pakietem Sport Chrono 4,3 s) a prędkość maks. 285 km/h.





SPOILER ROBI RÓŻNICĘ

Standardem w każdej wersji nowej Panamery jest wysuwany tylny spoiler. Poprawia on docisk tylnej osi, dzięki czemu samochód jest bardziej dynamiczny i lepiej trzyma się drogi. W wersji Turbo spoiler po wysunięciu rozkłada się, zwiększając tym samym swoją powierzchnię i jeszcze bardziej poprawiając właściwości jezdne.

REKORD W ŚWIĄTYNI PRĘDKOŚCI

Panamera Turbo (550 KM) to najszybszy luksusowy sedan na świecie. Czas jednego okrążenia na Nürburgringu to 7 min i 38 sek. Dokładnie taki sam czas osiągnął sportowy Lexus LFA, a Panamera była szybsza m.in. od Porsche 911 GT3. Wersja Turbo do „setki” przyspiesza w 3,6 sek, a prędkość maks. to 306 km/h. A to już jest świat supersamochodów!



NOWINKI TECHNICZNE

Porsche Panamera wyposażone jest m.in. w trójkomorowe zawieszenie pneumatyczne, skrętną tylną oś i elektroniczny system zarządzania podwoziem – 4D Chassis Control. To swoisty mózg odpowiedzialny za pracę wszystkich systemów wpływających na dynamikę jazdy. Jest też kamera termowizyjna ostrzegająca przed ludźmi i zwierzętami na drodze.

WYPOSAŻENIE OPCJONALNE

Opcjonalnie można zamówić pakiet SportDesign (23.873 zł), dach panoramiczny (10.835 zł), termoizolacyjne szyby dźwiękochłonne (9672 zł), hamulce Porsche Ceramic Composite Brake (45.970 zł), wentylowane przednie i tylne fotele z funkcją masażu (21.688 zł), zestaw audio Burmester High-End Surround Sound (34.706 zł), tuner tv (7039 zł).



PORSCHE 911 CARRERA 4S

ŻÓŁTY POCISK

AUTOR: JAKUB JAKUBOWSKI

Kult i legenda. Ikona motoryzacji. Symbol. Przedmiot pożądania. Samochód doskonały. Porsche 911 - nikomu nie trzeba mówić, czym jest ten samochód. Z tym większą radością wsiedliśmy za kierownicę modelu Carrera 4S i odbyliśmy testową podróż po krętych, kaszubskich trasach.



Swoją wycieczkę zaczęliśmy na polu golfowym Sierra Golf Club, gdzie czekał na nas samochód w wyjątkowym kolorze Racing Yellow. Design Porsche 911 pokazuje, skąd się wywodzi i gdzie są jego korzenie. Ale wskazuje też, dokąd zmierza. Język kształtów, proporcje i kontury hołdują tradycji Porsche 911. Ostre, sportowe, ponadczasowe - takie jest Porsche 911, które w najnowszej odsłonie zaczerpnęło wiele rozwiązań z wyczynowego modelu GT3.

Tył samochodu kryje serce, które bije w tym samym miejscu nieprzerwanie od 1963 r. – silnik Porsche 911. To zupełnie nowa jednostka 3.0 biturbo. Zastosowanie turbosprężarki zwiększa nie tylko wydajność silnika, lecz także jego moc. Siadam w bardzo wygodnym, sportowym fotelu, przekręcam kluczyk i od razu uśmiech pojawia się na twarzy. Rasowe, typowe dla Porsche brzmienie pięści nasze uszy.

Ruszamy w trybie normalnym, aczkolwiek kusi aby wciśnąć tryb Sport. Z tym jeszcze poczekamy. Na razie się bawimy i trzeba przyznać, że jest to zabawa przyjemna. Z silnikiem świetnie współpracuje udoskonalona, 8 biegowa, dwusprzęgłowa skrzynia PDK. Po raz pierwszy seryjne wyposażenie wszystkich modeli obejmuje elektroniczny system kontroli tłumienia Porsche Active Suspension Management (PASM). Trakcję poprawia montowany seryjnie system PTV (Porsche Torque Vectoring). Idealnie wpływa to na komfort jazdy.

Wjeżdżamy w odcinek pełen zakrętów, czas zatem włączyć tryb Sport. Auto od razu dostaje zastrzyku energii. Przydaje się tutaj zawieszenie z systemem aktywnej stabilizacji nadwozia PDCC, który minimalizuje boczne przechyły i zmniejsza kołysanie się pojazdu w trakcie jazdy.



po nierównej nawierzchni. Samochód mocniej przykleja się do jezdni, a pokonywanie zakrętów odbywa się szybciej i swobodniej.

Adrenalina ogromna, radość z jazdy niepowtarzalna. Po chwili kusi, aby wcisnąć tryb Sport Plus przeznaczony przecież na tor. Zdrowy rozsądek i respekt przed samochodem, którego prowadzenia wymaga przecież wprawę sprawiają, że... wcisnąłem, ale tylko na chwilę. I przeniosłem się w zupełnie inną rzeczywistość. Kontrola trakcji ingeruje tu w minimalnym stopniu, wydech prowokująco parska, a tylna skrętna oś pozwala na bardziej prowokacyjne wchodzenie w zakręty.

Porsche 911 Carrera 4S to samochód zapewniający optymalny rozdział mocy i doskonałą siłę napędową w każdej sytuacji na drodze i szczególnie harmonijne zachowanie w warunkach ekstremalnych. Wspomniany system Torque Vectoring w sposób natychmiastowy przekazuje moment obrotowy tam, gdzie jest to najbardziej potrzebne. Wrażenie jest niesamowite, bowiem wydaje się, że obojętnie od prędkości z jaką chcemy pokonać zbliżający się zakręt, koła nie tracą przyczepności z jezdnią. To kusi do testowania, gdzie leży granica własnych możliwości. Z pomocą przychodzi zdrowy rozsądek. I respekt dla tego, co nazywamy kwintesencją samochodu sportowego. ■

AUDI Q7

KOMFORTOWY ATLETA

AUTOR: MARCIN WIŁA / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Pod koniec lat 90-tych, kiedy konkurencja miała już w swoich ofertach SUV-y, Audi dopiero pracowało nad swoim pierwszym tego typu samochodem. I generacja Q7 cierpiała na kilka chorób wieku dziecięcego, które według zapewnień producenta wyleczono w II generacji. Czy to się udało? Sprawdźmy to dzięki Audi Centrum Gdańsk.

Q7 zyskało bardzo dużą popularność stając się jednym z najbardziej rozpoznawalnych modeli z czterema pierścieniami w logo, i to nie tylko w Polsce. Model ten uznawany przez klientów za potężną sylwetkę, która niestety nie szła jednak w parze z równie obszernym wnętrzem. Bołączką właścicieli była nieduża jak na tę wielkość samochodu przestrzeń kabiny. Z biegiem czasu Audi wprowadziło jednak pewne zmiany.

W najnowszym modelu, znacznie zwiększono przestrzeń dla pasażerów, zarówno z przodu jak i z tyłu. Również bagażnik zyskał dodatkowe litry pojemności, ale... wymiary zewnętrzne nowego olbrzyma od Audi są mniejsze niż miało to miejsce w przypadku poprzednika. Aktualne Q7 jest również lżejsze i to o ponad 300 kg, dzięki czemu silniki o podobnych parametrach zapewniają dużo lepszą dynamikę, a samochód lepiej się prowadzi.

Te cechy zawsze była mocną stroną Audi i z pewnością nimi pozostaną. W egzemplarzu użyczonym nam do testu pracował silnik o pojemności 3 litrów i mocy 272 KM, generujący aż 600 Nm momentu obrotowego. Napęd przekazywany jest oczywiście na 4 koła poprzez 8-stopniową skrzynię typu tiptronic.

Pneumatyczne zawieszenie z wyborem trybów pracy może być komfortowe, sportowe lub offroadowe. W tych

ostatnich, Q7 ma skrajne wysokości zawieszenia. Od najniższego, porównywalnego z samochodami osobowymi, po bardzo wysokie, zapewniające jako takie możliwości terenowe. Wart podkreślenia jest przy tym wysoki komfort jazdy. W trybie dynamicznym zawieszenie ulega usztywnieniu, ale wciąż zachowuje bardzo przyzwoity poziom komfortu.

Stylistycznie, nowe Audi jest bardziej kanciaste i ma przy tym dość atletyczną budowę. Tym samym, pomimo mniejszych wymiarów zewnętrznych wciąż sprawia wrażenie potężnego samochodu, który wzbudza szacunek na drodze. Q7-ka może aspirować do miana dobrego motoryzacyjnego kumpla i kompana podróży.

Dla kogo jest ten model Audi? Z pewnością dla szablonych rodzin 2+2, które weekendy spędzają poza miastem. To samochód na tyle przestronny, iż pomieści cały ekwipunek, a zarazem pozwoli poczuć radość z jazdy zarówno kierowcy, jak i jego współpasażerom.

Ceny Audi Q7 rozpoczynają się od 271 200 zł. Należy jednak pamiętać, że liczne opcje, które zapewne warto dokupić bardzo szybko zbliżają tę kwotę do 400 000 zł. Audi Q7 nigdy nie było samochodem dla przeciętniaków...





Dla tych,
którzy cenią perfekcję



Audi A6

z ratą od **1 860 zł netto/m-c**

- » 0% opłata wstępna
- » bezpłatny pakiet ubezpieczeń

Dla tych, którzy cenią innowacyjne rozwiązania, perfekcję w każdym detalu oraz techniczną przewagę Audi, przygotowaliśmy najlepszą ofertę tego roku. Teraz Audi A6 dostępne jest z ratą od 1860 zł netto miesięcznie, zerową opłatą wstępną oraz bezpłatnym pakietem ubezpieczeń.

Audi Centrum Gdańsk

ul. Lubowidzka 44, Gdańsk
tel. 58 506 63 00
www.audicentrumgdansk.pl

Audi Centrum Gdynia

ul. Łużycka 3, Gdynia
tel. 58 506 66 00
www.audicentrumgdynia.pl

Oferta dla biznesu. Prezentowana miesięczna rata to wartość netto raty dla oferty leasingowej Audi Perfect Lease dla Audi A6 Limousine 1.8 TFSI 190 KM, 6 biegów w cenie 185 600 zł brutto. W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu łączonym: od 4,2 do 6,7 l/100 km, emisja CO₂: od 110 do 164 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu). Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.audi.pl.

Audi Przewaga dzięki technice

AUDI Q2

PIĘKNA KRÓLOWA



AUTOR: MAX RADKE / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Zupełnie nowa stylistyka, wyposażenie dostępne dotychczas tylko w wyższych modelach, świetne właściwości jezdne – Audi Q2 z impetem wjechało w segment crossoverów i wygodnie usadowiło się na pozycji lidera. Przynajmniej do czasu, gdy na rynku nie pojawią się najnowsze wersje konkurencji.

Najmniejszym model z serii Q przekonuje nowoczesną stylizacją. Nie tylko nas, ale przede wszystkim jurorów konkursu Automotive Brand Contest, w którym zdobył prestiżową, główną nagrodę za wzornictwo. Jury konkursu doceniło charakterystyczną dla stylistyki nowego Audi Q2 grę wielokątów, wyraźnie dzielących płaszczyzny i powierzchnie

Ośmiokątna osłona chłodnicy Singleframe jest umieszczona wysoko, definiując rysy przodu pojazdu. Zdecydowanie dynamiczny wizerunek od frontu uzupełniają duże wloty powietrza, którym również nadano formy wielokątów. Sylwetkę Audi Q2 charakteryzują mocno zarysowane krawędzie i płasko opadający dach. Długi spoiler na tylnym brzegu da-

chu oraz dyfuzor stanowią dynamiczne zwieńczenie tyłu pojazdu.

Kompaktowy SUV nie tylko pięknie wygląda, ale też świetnie jeździ. Z salonu Audi Centrum Gdynia odebraliśmy samochód z silnikiem 1.4 TFSI Sport o mocy 150 KM. Do dynamiki nie można mieć absolutnie żadnych zastrzeżeń. Automatyczna skrzynia S-tronic płynnie i bez opóźnień zmienia przełożenia, a samochód świetnie się zbiera. I mimo, że nie jest to potwór mocy, to sportowe geny Audi da się wyczuć.

Prowadzenie auto jest przyjemne dzięki progresywnemu układowi kierownicemu, który precyzyjnie współpracuje z kierowcą, zarówno gdy



nie trzeba zmuszać go do wysiłku, jak i wtedy, gdy trzeba popracować na zakrętach, czy koncentrować się na nierównościach. Audi Q2 jest stabilne, trzyma się drogi, nie czuć typowego dla wyższych samochodów bujania. Wydaje się, że kład jezdny Q2 nie ma słabych punktów.

Jak pisaliśmy na wstępie, w Q2 zastosowano wiele rozwiązań, które dotychczas zarezerwowane były dla większych i bardziej luksusowych braci. Są to m. in. Audi virtual cockpit i wyświetlacz danych na szybie, czujniki ciśnienia w oponach, a także cały pakiet systemów wsparcia kierowcy. W standardzie mamy system zapobiegania kolizjom Audi pre sense front. Wykorzystana w nim technika radarowa pozwala rozpoznać sytuacje krytyczne. W razie potrzeby system inicjuje pełne hamowanie – przy niskich prędkościach aż do zatrzymania.

Asystent ruchu poprzecznego z tyłu to idealne dopełnienie asystenta parkowania. Na podstawie informacji z tylnych czujników radarowych system rozpoznaje ruch za samochodem. Jest też asystent parkowania – to rozwiązanie z najwyższej półki, dzięki któremu Audi Q2 samodzielnie kieruje się na miejsca parkingowe. Ponadto w opcji jest tempomat adaptive cruise control z funkcją Stop & Go, asystent jazdy w korkach, asystent zmiany pasa ruchu, asystent utrzymania toru jazdy, rozpoznawanie znaków drogowych.

Ceny modelu rozpoczynają się od 104 100 zł za wersję z silnikiem 1.4 TFSI COD (system odłączania dwóch cylindrów) i z sześciobiegową, manualną skrzynią biegów. Wersja, którą jeździliśmy, z silnikiem 1.4 TFSI (150 KM) i skrzynią S-tronic, wyposażona we wszystkie najważniejsze systemy, pakiet stylistyczny S line Exterior, pakiet sportowy S Line i zaawansowany panel nawigacji MMI Navigation Plus, kosztuje w salonie Audi Centrum Gdynia 197.330 zł brutto. ■



MERCEDES E KLASA

STYL, INTELIGENCJA,
AUTONOMIA

AUTOR: ANDRZEJ KUS / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Najnowszy Mercedes E Klasa bez wątpienia może kandydować do miana najbardziej inteligentnego samochodu naszych czasów. Dowód? Bez udziału kierowcy potrafi na przykład samodzielnie zmienić pas ruchu, uwzględniając oczywiście zasady bezpieczeństwa. To prawdziwym przełom w motoryzacji, o czym mieliśmy okazję się przekonać dzięki dilerowi BMG Goworowski.

Samochód ten jest krokiem Mercedesu w kierunku stworzenia autonomicznego pojazdu, dlatego został wyposażony w półautonomiczne systemy, które odciążą nieco kierowcę i zapewnią mu odpoczynek w czasie dłuższych podróży. Doskonałym tego dowodem jest Drive Pilot. Co kryje się pod tą nazwą? XXI wiek w pełnej okazałości. Jest to system, który zbliża nas w kierunku automatycznej jazdy.

Dzięki zastosowanej funkcji, samochód sam, bez udziału kierowcy, potrafi utrzymać odpowiedni dystans od poprzedzającego pojazdu na autostradach i drogach pozamiejskich. Co ciekawe – może również za nim podążać do prędkości 210 km/h. Kierowca nie musi używać ani pedału gazu, ani hamulca. Z funkcji Steering Pilot może nawet korzystać na łagodnych zakrętach.

Drugą unikalną funkcją jest to, że do prędkości 130 km/h układ Steering Pilot aktywnie interweniuje w prowadzenie auta z uwzględnieniem natężenia ruchu - otaczających pojazdów i obiektów równoległych, nawet jeśli poziome oznaczenia drogi są niewyraźne lub ich nie ma, np. z powodu robót drogowych. W ten sposób odciąża kierowcę, zwłaszcza w gęstym ruchu ulicznym lub w korkach. Kolejną funkcją jest Speed Limit Pilot. Pozwala regulować prędkość auta zgodnie z ograniczeniami prędkości rejestrowanymi przez kamerę lub zachowanymi w pamięci nawigacji.

Dodatkową innowacją Drive Pilot jest system aktywnej zmiany pasa ruchu. W oparciu o dane z radarów i kamery system może samodzielnie przeprowadzić manewr wjechania na wybrany przez kierowcę pas, np. podczas wyprzedzania. Jeśli kierowca włączy kierunkowskaz na co najmniej 2 sekundy, Active La-

ne-change Assistant doprowadzi do zajęcia sąsiedniego pasa ruchu, o ile czujniki systemu nie wykryją na nim żadnego obiektu.

Pilot zdalnego parkowania za pomocą smartphona – jest to kolejne, fenomenalne rozwiązanie. Koniec ze stresem, wielokrotnymi próbami i zastanawianiem się czy auto się zmieści, czy też nie. Teraz, po wyjściu z kabiny, samochód sam wjedzie w wyznaczone miejsce. Mamy problem z wyjechaniem? Również to robi. Wystarczy na swoim smartphonie wyposażonym w system operacyjny iOS mieć zainstalowaną odpowiednią aplikację, którą bezpłatnie pobierzemy w sklepie AppStore.

Przyjrzyjmy się teraz wyposażeniu. Internetowy system multimedialny Audio 20 USB łączy w sobie rozrywkę, informacje oraz komunikację. Ma wbudowany podwójny tuner oraz łączy się z urządzeniami przenośnymi. Wskazania są w wysokiej rozdzielczości wyświetlane na dużym wyświetlaczu.





Wyświetlacz Head-up to wirtualny ekran o wielkości około 21 x 7 centymetrów, postrzegany przez kierowcę jako unoszący się blisko dwa metry z przodu, nad maską silnika.

Opcjonalnie możemy zażyczyć sobie system nagłaśniający złożony z 23 specjalnie skonstruowanych głośników, czy 25-kanalowego wzmacniacza. Do dyspozycji jest tuner telewizyjny, który odbiera cyfrowe sygnały i daje nawet dostęp do informacji dodatkowych, na przykład elektronicznych czasopism telewizyjnych, czy wideotekstu.

Teraz wróćmy jeszcze do rozwiązań, które zwiększą bezpieczeństwo jazdy. Kilkanaście poduszek powietrznych nie jest już oczywiście niczym nadzwyczajnym. Jest też asystent martwego punktu chronią-

cy przed kolizjami bocznymi, system rozpoznawania znaków drogowych, attention assist rozpoznający oznaki zmęczenia i ostrzegający przed niebezpieczeństwem zaśnięcia. Są również systemy: kontroli ciśnienia w oponach, zapobiegający poślizgowi kół napędowych, czy wreszcie ochrony pieszych z aktywną maską silnika.

Stylistyka nowej Klasy E nie zaskakuje i jest zbieżna z tym co Mercedes zaprezentował wcześniej w klasach C i S. Teraz wszystkie modele są do siebie bardzo podobne, różnią się przede wszystkim wymiarami. We wnętrzu nowa Klasa E też mocno zbliżona jest do klasy S, co oczywiście nie jest wadą. Opcjonalnie można zamówić nawet dwa ekrany o przekątnej 12,3 cala. Lewy pełni funkcję panelu wskaźników, a prawy przekazuje informacje z systemu multimedialnego.

Pod maską montowane są motory od 4 do 8 cylindrów oraz hybryda. Na początku dla polskich klientów jednak dostępne są tylko 3 silniki. Podstawowa odmiana E 200 oferuje benzynowy, 2-litrowy silnik z turbodoładowaniem o mocy 184 KM. Podstawowa skrzynia to automat 9G-Tronic.

Kolejny E 220d, którym jeździliśmy dzięki uprzejmości BMG Goworowski, dostarcza 195 KM i 400 Nm. Model E 350d z silnikiem 3.0 V6 generuje 258 KM i 620 Nm („setkę” osiąga w 5,9 s). Z czasem ofertę zasilili jeszcze mocna benzyna V6 o symbolu E 400 4MATIC (333 KM i 480 Nm) oraz hybryda typu plug-in oznaczona symbolem E 350e (279 KM i 600 Nm). ■



MAZDA6 SPORT KOMBI 4X4

AUTOR: MAX RADKE / FOTO: KRZYSZTOF NOWOSIELSKI

Stylistycznie to wciąż ten sam samochód - piękny, smukły, proporcjonalny. Mazda6, bo o niej mowa, przeszła lifting niczym u najlepszego chirurga plastycznego. Z zewnątrz zmian nie widać, ale w środku płonie gorący ogień podsypany ekscytacją nowymi rozwiązaniami. Niektóre z nich producent określa jako rewolucyjne. Postanowiliśmy się o tym przekonać zabierając z salonu BMG Goworowski na kilkudniowe testy Mazdę6 w wersji Sport Kombi 4x4.

Testowana Mazda6 to egzemplarz na rok modelowy 2017, w najbogatszej wersji wyposażenia SkyPASSION, z napędem na 4 koła i automatyczną skrzynią biegów. Samochód napędzany jest zmodernizowanym, silnikiem diesla SKYACTIVE-D o pojemności 2.2 l i mocy 175 KM.

Jak jeździ nowa Mazda6? Odpowiedź jest krótka i konkretna. Znakomicie. Automatyczna skrzynia nie wykazuje opóźnień w reakcji na gaz, w dolnych zakresach obrotów samochód zaskakuje dużą dynamiką, której nie traci też „na górze” i przy wyższych prędkościach.

Jednak to, z czego Japończycy są najbardziej dumni to nowatorski system G-Vectoring Control (GVC) poprawiający trakcję na zakrętach. Niby nic nowego, wszak w tym segmencie to standard, ale system Mazdy wykorzystuje moment obrotowy silnika, a nie układ hamulcowy. Dzięki temu działanie systemu staje się mniej odczuwalne, jazda jest bardziej płynna, gdyż przeciążenia i siły boczne działające na samochód są korygowane o wiele efektywniej.

Mazda6 Sport Kombi ma się czym chwalić również w zakresie aktywnych systemów bezpieczeństwa oferując pełen wachlarz innowacyjnych rozwiązań i-ACTIV-SENSE, reagujących w razie konieczności na wszystkie zagrożenia. System wspomagający hamowanie (SCBS) monitoruje odstęp i prędkość zbliżania się do pojazdu poprzedzającego, automatycznie rozpoczynając hamowanie w razie prawdopodobieństwa kolizji przy prędkości maksymalnie 30 km/h. Nowy system wspomagający utrzymanie pojazdu na pasie ruchu (LAS) nie tylko ostrzeże sygnałem dźwiękowym przed zjazdem z pasa ruchu, ale w razie konieczności automatycznie skoryguje tor jazdy w celu uniknięcia potencjalnej kolizji.

Zmodernizowana Mazda6 w wersji 4x4 to wszechstronne, dopracowane auto. Również w środku. W kabinie jest sporo miejsca, zarówno dla kierowcy, jak i pasażerów na tylnej kanapie. Egzemplarz, który mieliśmy przyjemność testować, wyposażony jest praktycznie we wszystkie zdobyte motoryzacyjnej techniki wpływające na komfort jazdy, bezpieczeństwo i funkcjonalność użytkowania. Za ten samochód bez wad trzeba zapłacić 173.800 zł brutto. Warto!



PIERWSZY SUV, KTÓRY
NIE PODĄŻA ZA INNYMI

MAZDA CX-5



Z TECHNOLOGIĄ **SKYACTIV**



Takiego SUV'a jeszcze nie było. Dzięki zastosowaniu rewolucyjnej technologii SKYACTIV Mazda CX-5 oferuje przestrzeń i wszechstronność samochodu klasy SUV, łącząc jednocześnie sportową charakterystykę układu napędowego z niespotykanie niskim zużyciem paliwa. Nasza najnowsza filozofia stylizacyjna KODO - Dusza ruchu, sprawia że Mazda CX-5 wydaje się być w ruchu nawet gdy stoi, a jej piękne nadwozie, eleganckie detale i dynamiczna sylwetka sprawiają że dumnie wyróżnia się na tle innych SUV'ów.

MAZDA CX-5. Przełamuje konwencje.

W zależności od wersji samochodu średnie zużycie paliwa oraz emisja CO₂ wynoszą odpowiednio: od 4,6 do 7,2 l/100 km oraz od 119 do 165 g/km. Samochód jest wyposażony w układ klimatyzacji zawierający fluorowany gaz cieplarniany (HFC-134A) o współczynniku ocieplenia globalnego powyżej 150. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu samochodów wycofanych z eksploatacji znajdziesz na www.mazda.pl

BMG GOWOROWSKI

Gdańsk, ul. Elbląska 81, tel.: 58 322 22 22

Gdynia, ul. Łużycka 9, tel.: 58 660 49 49

Bolsławice k/Słupska, ul. Słupska 6, tel.: 59 848 70 70



TOYOTA C-HR

STYLISTYCZNA REWOLUCJA

AUTOR: MARCIN WILĄ

Długo wyczekiwana nowość od Toyoty zadebiutowała w Trójmieście. Crossover C-HR to pierwsza, kompletnie nowa premiera w tym roku w japońskim koncernie. Równocześnie to jeden z najciekawszych modeli w gamie Toyoty, który wreszcie zrywa z dotychczasowym, nudnym stylem tych japońskich samochodów.





Produkcyjna wersja C-HR niewiele różni się od prototypu, dzięki czemu szokuje, ale i zachwyca swoją stylistyką. Nadwozie zostało zaprojektowane według koncepcji stylistycznej Sensual Speed-Cross i nawiązuje do szlifowanego diamentu. Wyraźnie zarysowane nadkola podkreślają jego mocną, dynamiczną sylwetkę. Nadwozie łączy smukłą linię coupé z muskularną dolną częścią i wyrazistym przodem, wprowadzając do segmentu crossoverów nowy styl.

Symbol C-HR to skrót od słów „Compact Hybrid Revolution”, co oznacza połączenie własności jezdnych samochodu kompaktowego z jedynym w tej klasie napędem hybrydowym oraz zupełnie nową stylistyką, jakiej w Toyocie jeszcze nie było. Samochód jest pozycjonowany pomiędzy modelami Auris i RAV4.

Oparty na platformie segmentu C crossover ma nadwozie o szerokości 1,79 m, długości 4,35 m i rozstawie osi 2,64 m – tylko 2 cm mniejszym, niż Toyota RAV4. Toyota C-HR jest jednym z największych crossoverów, pod względem wymiarów zewnętrznych zbliżonym do Nissana Quashquai czy Renault Kadjar. Ma przy tym duży bagażnik o pojemności typowej dla aut kompaktowych – 377 l to o 17 l więcej niż w Toyocie Auris hatchback.

Model C-HR dysponuje hybrydowym układem napędowym najnowszej generacji, dzięki któremu emisja CO₂ wynosi 85 g/km, zaś zużycie paliwa 3,7 l/100 km. Nowy hybrydowy układ napędowy, który C-HR dzieli z nowym Priusem, zapewnia moc 122 KM. Jest przy tym lżejszy, bardziej efektywny i ma większą wydajność niż jego poprzednik w Priusie 3. generacji. Sprawność cieplna silnika benzynowego została podniesiona do 40% – to rekordowo wysoka wydajność dla jednostki benzynowej.

Toyota C-HR jest też dostępna z nowym silnikiem 1,2 Turbo o mocy 116 KM (85 kW) i momencie obrotowym 185 Nm, który zadebiutował w modelu Auris. Silnik wykazuje się średnim zużyciem paliwa na poziomie 5,7 l/100 km oraz emisją spalin 128 g/km. Klienci mają do wyboru 6-stopniową manualną skrzynię biegów lub bezstopniową przekładnię CVT, zaprojektowaną pod kątem szybkości reagowania. W opcji również napęd 4x4.

Cennik Toyoty C-HR z silnikiem 1.2 Turbo zaczyna się od wersji podstawowej w cenie 79 900 zł. Wersja napędzana najnowszym układem hybrydowym IV generacji dostępna jest od 104 900 zł. ■



AUTO JAK BUTY, ZAWSZE POWINNO BYĆ CZYSTE

ROZMOWA Z BORYSEM OSMANEM SPYCHALSKIM, WŁAŚCICIELEM WASH & SHINE CAR WASH SÓPOT

Wjeżdżają brudne, porysowane, poplamione. Wyjeżdżają lśniące i pachnące – eksperci od kosmetyki samochodowej z Wash & Shine Car Wash w Sopocie wiedzą jak zadbać o twoje auto. Nie tylko w zakresie podstawowego mycia, ale też odnowy i konserwacji zarówno lakieru, jak i tapicerki skórzanej.

Dlaczego warto kompleksowo i regularnie dbać o samochód?

Przed wszystkim z powodów praktycznych i wizerunkowych. Zadbane auto dłużej będzie nam służyć, będzie lepiej wyglądać i przy odsprzedaży będzie można za nie uzyskać lepszą cenę. Ale nie tylko to jest ważne. Zawsze zadaje sobie pytanie, że skoro na co dzień chodzimy w czystych ubraniach, to dlaczego relatywnie często zdarza nam się poruszać brudnym autem? A przecież samochód w dzisiejszych czasach stanowi nieodzowne dopełnienie wizerunku, dla wielu osób jest środkiem do wyrażenia swojej osobowości, podkreślenia statusu majątkowego czy społecznego, odzwierciedleniem gustu i smaku.

Słyszałem też, że częste mycie samochodu, jego pielęgnacja wpływają na bezpieczeństwo.

I nie jest to mit, ale – cytując klasyka – oczywista oczywistość. Szczególnie w taką pogodę jak teraz. Czyste szyby nie parują, wolniej osadza się na nich brud drogowy, w czystych lusterkach zawsze widzimy to co trzeba.

O tym, że warto mieć zadbane auto nikogo nie trzeba zatem przekonywać, ale dlaczego należy stosować takie zabiegi, jak np. wosk ręczny, konserwacja tapicerki skórzanej, etc.?

Nasze auto narażone jest przez cały rok na różne rodzaje zagrożeń tych naturalnych – atmosferycznych, jak i użytkowych. Regularne woskowanie ręczne (minimum raz na 2 miesiące, w zależności od użytego wosku) pomaga uchronić lakier przed ptasimi odchodami, sokiem z drzew, nalotem industrialnym (np. kolejowy, gdy parkujemy auto w pobliżu torów kolejowych) - oraz zimą – solą drogową, osadami z kamienia, etc. Jeśli chodzi o tapicerki skórzane, te jasne od razu po zakupie auta warto zabezpieczyć impregnatem oraz powtarzać zabiegi pielęgnacyjne minimum raz na 6 miesięcy. Osad z barwników typu jeans na przykład bardzo łatwo nieodwracalnie zanieczyszcza pigment niezabezpieczonej tapicerki. Zadbane fotele skórzane są zawsze przyjemne i miękkie, niezależnie od pory roku oraz panujących temperatur. Na regularnie czyszczonych i poprawnie



zabezpieczanych powierzchniach z tworzyw sztucznych trudniej osadza się kurz czy zabrudzenia z rozlanych napoi na przykład.

Jak dbacie o samochody klientów w Wash & Shine?

W Wash & Shine oferujemy pełen zakres kosmetyki samochodowej - od szybkiego mycia zewnętrznego o wysokim standardzie, przez sprzątanie i kosmetykę wnętrza, po zaawansowane usługi odnowy i konserwacji zarówno lakieru, jak i tapicerki skórzanej, czy innych elementów wnętrza. Zajmujemy się także pielęgnacją dachów cabrio. Sukcesywnie poszerzamy wachlarz usług, do każdego auta w miarę możliwości, podchodzimy indywidualnie.

Znajdujecie się na parkingu podziemnym sopockiego hotelu Sheraton. To dobra lokalizacja?

Nie widać nas może z ulicy, ale kto ma do nas trafić ten na pewno trafi. Nasza lokalizacja jest na pewno atutem. Wjeżdżamy na bezpieczny parking w ścisłym centrum Sopotu, idziemy na spacer, kawę, lunch, śniadanie, spotkanie biznesowe, spa, a auto w tym czasie przejdzie niezbędne zabiegi. Koszty parkingu na czas trwania usług oczywiście pokrywamy. Zapraszamy na bezpłatne konsultacje, do każdego auta podchodzimy elastycznie i z pasją.



MYJNIA – AUTOKOSMETYKA

W CENTRUM SOPOTU



WYSOKI STANDARD, SZEROKI ZAKRES USŁUG

Sopot, ul. Powstańców Warszawy 6
PARKING PODZIEMNY obok Hotelu Sheraton Sopot
tel: 539 539 559

www.washshine.pl [f/washshinesopot](https://www.facebook.com/washshinesopot) [@/washshinesopot](https://www.instagram.com/washshinesopot)

AUTO DETAILING FAKTY I MITY



AUTOR: GRZEGORZ MACIASZEK / ONE MAN ARMY DETAILING

Powłoki ochronne na lakier i wszelki inne elementy stały się ostatnio niezwykle popularne a co za tym idzie są kosztownym przedmiotem pożądania oraz, niestety, obiektem narastającej mitologii. W tym artykule chcę możliwie prostymi słowami zebrać to, co sam o powłokach wiem, a co słyszę dookoła bądź czytam w internecie. Tym samym rozprawię się trochę z niektórymi opiniami oraz, mam nadzieję, pomogę Wam w wyrobieniu sobie opinii oraz podjęciu decyzji. Start!

„Ja mam ceramikę a Ty tylko kwarc”

Przykro mi, ale obaj macie w zasadzie to samo, przynajmniej z chemicznego punktu widzenia. Powłoka ceramiczna zwana potocznie „ceramiką” również bazuje na kwarcu. Nie mówię, że wszystkie powłoki są takie same, bo jest to oczywista nieprawda. Ale bazują na tym samym a co za tym idzie, więcej je łączy niż dzieli. Jest też w tym trochę marketingu, bo o ile kwarc brzmi już troszkę pospolicie, to „powłoka ceramiczna” kojarzy nam się z czymś lepszym. Wiadomo, że o takie postrzeżenie chodzi producentom.

„Mam roczne auto i chcę położyć na nie powłokę, detailer wmawia mi, że trzeba robić korektę a to podwaja koszt, czy on mnie naciąga?”

Raczej chce Ci sprzedać usługę, która będzie działać, a której on sam nie będzie się musiał potem wstydić. Należy zrozumieć, że auto w wyniku użytkowania nabywa wszelakie defekty jak drobne ryski, hologramy, zanieczyszczenia a sam lakier utlenia się. Powłoka nie zwiąże się z takim lakierem w sposób właściwy a co za tym idzie, jej trwałość nie będzie taka, jak tego oczekujesz. Dodatkowo szklista powierzchnia powłoki dzia-



ła jak soczewka powiększająca, co da efekt większej widoczności zarysowań, w pełnym słońcu przeżyjesz więc spory zawód.

Ostatnią sprawą jest publika. Prędzej czy później ktoś wytknie Ci, że detailer „po taniości” położył powłokę na nieprzygotowany lakier, sam zadaj sobie pytanie, czy będziesz go bronił, czy zmienisz zdanie i dołączysz do grona negatywnie komentujących pracę tego detailera. Rzeczywistość pokazuje, że zwykle ma miejsce ta druga sytuacja. W detailerskiej, jak i każdej innej nomenklaturze renomę traci się raz. Korekta przed położeniem powłoki jest rzeczą konieczną.

„No dobrze, a kiedy mam nowe auto?”

No dobrze, spójrz na swoje nowe auto w pełnym słońcu, w sztucznym świetle oraz pod latarką inspekcyjną. Jeżeli wygląda idealnie, to można przejść do wyboru powłoki. Jeżeli zaś nie, patrz wyżej – mogą być konieczne przynajmniej niewielkie poprawki. Pamiętajmy, że produkcja masowa samochodów nie zna litości i co spełnia standardy producenta niemal nigdy nie pokryje się z Twoimi wyobrażeniami odnośnie nowego auta, nieważne czy kosztuje 60 czy 600 tys. zł.

Elementy mogą być porysowane, niedopolerowane czy solidnie zabrudzone i pokryte osadami lub wżerami w wyniku postoju auta na placu. Przygotowanie nowego auta przez dealera nigdy nie zawiera pełnej korekty czy głębokiego oczyszczania. Pokaż swoje nowe auto detailerowi i wspólnie omówcie sobie czy i jak działać przed położeniem powłoki.

„Moja powłoka jest lepsza, bo jest bardziej śliska w dotyku”.

To akurat nie jest żaden wyznacznik jakości powłoki. Śliskość to przyjemność w dotyku i duża hydrofobowość, ale nie to tak naprawdę w powłoce najważniejsze. Powłoki dające najlepszą ochronę są zwykle powłokami „tępyimi” w dotyku. W celu podbicia efektu odpychania wody stosuje się dodatkowe, okresowo odnawiane warstwy wierzchnie.

„Powłoka X jest najlepsza na rynku/jest lepsza od powłoki Y”.

Warto zapytać jakie kryteria przyjmujemy. Z góry zaznaczę, że nie istnieje w mojej opinii coś takiego jak najlepsza powłoka. Mamy zwyczajnie zbyt dużo zmiennych, w których każda powłoka będzie odnajdować się inaczej. Warunki pogodowe, klimat miejsca, w którym użytkujemy pojazd, sposób i intensywność użytkowania auta, sposób i częstotliwość mycia samochodu. Są powłoki mniej i bardziej odporne na chemię, bardziej lub mniej podatne na „zapychanie” lub brak okresowych serwisów. Powłokę należy dobrać pod wyżej wymienione czynniki od klimatu po sposób i częstotliwość pielęgnacji.

Spore znaczenie potrafi mieć także charakter auta. Owszem, można zrobić wiele badań i potem wszem i wobec komunikować stopień twardości, rekordową grubość powłoki czy odporność na chemię, ale życie potrafi pokazać, że najdroższa i najbardziej renomowana powłoka wcale nie musi okazać się istotnie najlepszym wyborem. Skąd zatem te opinie? Ludzie lubią je wyrażać i mają swoje mniej lub bardziej sensowne powody. Bo mają takie przekonanie, bo mówią im to doświadczenie, bo tak słyszeli, bo tak im się wydaje, bo subiektywnie najbardziej lubią owe powłoki stosować ze względu na np. przyjemną aplikację lub najzwyczajniej w świecie są z producentem/dystrybutorem powłok związanych.

Co więcej, boom na powłoki sprawia, że sprzedawca chce je wielu, a nie każdy chce inwestować w produkcję. Istnieją więc powłoki, które różnią się wyłącznie etykietą, a kupowane są w jednym miejscu przez, dajmy na to, czterech „producentów”. Cena nie jest też decydującym faktorem, chociaż tutaj podejrzenie tania powłoka raczej nie zaskoczy nas wybitnymi właściwościami.



„Powłoka chroni auto przed wszystkim, z rysami i odpryskami na czele”.

Niestety, nie chroni. Odprysk to efekt prostej fizyki. Półtorej tony rozpędzonego metalu kontra mały kamyczek. Nie ma możliwości, by nie został ślad po takim uderzeniu. Kolejną sprawą są owady i żujące substancje w ich odwłokach, jeśli usuniemy je szybko to najpewniej nie będzie najmniejszego śladu. Jeżeli zostaną na dłużej i jeszcze pooperuje na nich słońce, pojawiają się wżery, które trzeba usuwać wyłącznie poprzez agresywną korektę. Rysy są również nadal realnym ryzykiem. Owszem, odporność na zarysowania potrafi wzrosnąć i jest zauważalna szczególnie przy miękkich lakierach.



Nadal jednak możemy powłokę zarysować poprzez np. mycie zabrudzoną gąbką, wycieranie z naciskiem na ręcznik czy otarcie się o pojazd szorstką kurtką. Dumnie komunikowany stopień twardości 9H to nic innego jak skala ołówkowa, nie wchodząc w detale – nie jest to twardość np. szkła szafirowego w zegarku. Powłoki nie powinny być również traktowane silną chemią z myjni bezdotykowych czy mocnymi środkami do odpajania zanieczyszczeń bitumicznych.

„Mam powłokę więc nie muszę nic robić, wystarczy że opłuczę auto”.

Niestety, nie jest to prawda. Powłoka powinna być okresowo i regularnie myta ręcznie, gdyż tylko to gwarantuje całkowite usunięcie filmu drogowego z jej powierzchni. Dodatkowo, zgodnie z zaleceniami producenta, detailer



powinien co wyznaczony czas przejrzeć powłokę i pokryć ją warstwą hydrofobową po jej uprzednim oczyszczeniu. Tylko wtedy żywot powłoki będzie na akceptowalnym poziomie.

Producent gwarantuje 7 lat trwałości, więc tyle mogę ocze-kiwać”.

Niekoniecznie. Żyjemy w zmien-nocieplnej Polsce, nie np. w sło-necznej Kalifornii. Warunki, na jakie są wystawiane powłoki w naszym klimacie oraz wspo-mniana wyżej pielęgnacja i sposób mycia wpływają na trwałość naszego pancerza, dlatego zawsze bezpiec-zniej jest założyć nieco krótszy okres trwałości

„Mogę trochę pojeździć po odbiorze nowego auta i dopiero potem wstawić je na powłokę?”

Tak, oczywiście. Ale zdecydowanie lepiej i mądrzej jest zlecić aplikację powłoki natychmiast po odbiorze lub jeszcze przed nim, jeżeli jest możliwość pracy u deale-ra. W ten sposób nie wyjeżdżamy nie zabezpieczonym autem wprost w codzienną aurę i unikamy przypadków losowych typu zarysowania na parkingach, itp.

„Położyłem powłokę na felgi, wydech, plastiki, skórę, szyby, opony, na co jeszcze mogę ją położyć?”

Chciałoby się zażartować, że chyba już tylko na oczy. Poważnie jednak mówiąc, na niektóre elementy powłok stosować nie warto, a wręcz się nie powinno. O ile lakier, felgi, szyby są elementami oczywistymi a na tworzywa czy wspomniane końcówki wydechu nałożyć powłoki nie zaszkodzi, o tyle powłoka na opony z racji jej cha-akteru i choćby umiejscowienia, to zwyczajny zbytek.

Osobną kwestią jest skórzana tapicerka, czyli materiał naturalny. Syntetyczna, twarda powłoka potrafi zapchać taką skórę blokując jej możliwości oddychania a tym samym nieodwracalnie ją zdegradować. Skórza-na tapicerka powinna być okresowo czyszczona i pielę-gnowana dedykowanymi odżywkami.

Skonsultuj z detailerem!

Podsumowanie nieco odziera z mitów sam produkt. Okazuje się, że jego odporność na czynniki zewnętrzne, zaniedbanie czy niewłaściwą pielęgnację ma swoje granice a koszt pozostaje znaczny. Czy warto więc sto-sować powłoki? Tak, zdecydowanie. W dobie dzisiej-szych, miękkich lakierów z bazą wodną zabezpiecze-nie lakieru jest koniecznością. Chociaż świadomość klientów rośnie, nadal wielu z nich nie wie jak łatwo jest dziś porysować lakier i jak szybko degraduje się on bez zabezpieczenia.



Powłoka ceramiczna tworzy grubą warstwę o pięknym, szklistym wyglądzie, daje szerokie spektrum ochrony jakiego nie da najdoskonalszy wosk lub sealant, a jej trwałość liczymy w latach, nie miesiącach. Zachowu-jąc minimum świadomości i stosując się do zaleceń pielęgnacyjnych uzyskujemy piękny efekt wizualny, łatwość w codziennym myciu i dodatkowe punkty za zadbany lakier przy odprzedaży pojazdu. Wyboru po-włoki powinniśmy dokonać po konsultacji z detailerem a miejsce jej aplikacji dokładnie zweryfikować.

Krok po kroku.

Powłoki wymagają dokładnej aplikacji w ściśle określo-nych warunkach. Lakier powinien być dokładnie przy-gotowany, idealnie osuszony i tak samo odtłuszczony. Musi być zachowana odpowiednia temperatura oto-czenia, jak i wilgotność powietrza. Sama aplikacja musi przebiegać w odpowiedni sposób: od rodzaju aplikato-ra, przez ilość dozowanej na porcję powłoki i wielkość pola, na którym pracujemy na oświetleniu, czasie i spo-sobie docierania kończąc. Wreszcie, dana powłoka musi odstać w ustalonych warunkach wymagana ilość czasu a często musi być wygrzana pod promiennikiem lakierniczym. Ostatnią a jedną z ważniejszych spraw jest zastosowanie odpowiedniej ilości produktu. Czę-sto producent wręcz nakazuje zużycie 30 ml powłoki podczas gdy rodzimy dystrybutor komunikuje, że spo-kojnie wystarczy mniej niż 10.

Takie działanie ma na celu zachęcenie detailera do stoso-wania powłoki poprzez jej wydajność, prosty wyznacznik pokazujący, że z jednej fiolki zrobimy cztery auta zamiast jednego ma w oczywisty sposób przekładać się na ko-rzyść finansową studia. Jest to nieodpowiednie założe-nie, na którym traci klient, sama marka producenta po-włok a w konsekwencji sam detailer. Zaniedbanie wyżej wymienionych elementów zagrazi poprawności wiązania powłoki z lakierem, daje poważne ryzyko wystąpienia rozmazań, skróci trwałość powłoki lub wytworzy cięszą, niż zalecana warstwę produktu. Wybierając więc produkt powinniśmy więc poświęcić równie dużo uwagi wyborowi aplikatora, który go położyć.

OXIMO

KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO!

Wycieraczki samochodowe to produkt, z którym do czynienia ma każdy kierowca. Większość wypadków, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, ma miejsce po zmroku, a ograniczone pole widoczności to jeden z czynników. Warto rozważyć wymianę wycieraczek, gdyż realnie wpływa to na komfort i bezpieczeństwo jazdy. Jednym z liderów rynku w Polsce jest gdyńska firma OXIMO®.

OXIMO to firma będąca właścicielem marki innowacyjnych wycieraczek samochodowych OXIMO®, brand'u uchwytów do smartfonów MAGNETTI oraz wyłączny dystrybutor produktów SPARCO Corsa w Polsce.

Od początku działalności firma nacisk kładzie na jakość oferowanych produktów oraz ich promocję. Regularnie firmę zauważyć można w mediach, zarówno lokalnych jak i ogólnopolskich, w reklamach produktowych lub programach motoryzacyjnych, gdzie eksperci OXIMO® udzielają branżowych porad.

- Staramy się również naszymi działaniami poza sprzedażowymi zwiększać bezpieczeństwo na polskich



drogach. Wspieramy różne akcje promujące poprawę świadomości kierowców, m.in. „Jestem uprzejmym kierowcą” w ramach kampanii lokalnych - mówi Maciej Nowopolski, współwłaściciel OXIMO.

Siedziba główna oraz centrum dystrybucji firmy mieści się w Gdyni, z Trójmiastem firma wiąże też swoją przyszłość, inwestując w budowę hali magazynowej po powierzchni powyżej 2000 m². Obiekt zlokalizowany będzie w Łęczycach w niedalekiej odległości od Gdyni.

Gdyńska firma zaopatruje hurtownie i sklepy motoryzacyjne w całej Polsce, posiada również oddziały w kilku państwach europejskich. Sukces firmy jest wynikiem pracy wielu ludzi, którzy czuwają nad ciągłym rozwojem, dbając o potrzeby klienta i stale szukając nowych rozwiązań biznesowych.



OXIMO® dzięki sprawnej komunikacji oraz potrzebie ciągłego doskonalenia jest nie tylko liderem branży w Polsce, staje się coraz wyraźniejszą marką w Europie, uzyskując świetne noty, goniąc w wynikach europejskich potentatów. Pasja, profesjonalizm i doświadczenie to siła zespołu firmy. Poza tym OXIMO to nie tylko grupa specjalistów z branży, to także pasjonaci motoryzacji. Posiadają swój team Race & Rally oraz sponsorują auta startujące w różnych dziedzinach moto-sportu. ■



STUDIO PIELEGNACJI SAMOCHODÓW

NIESAMOWITY EFEKT
DLA WYMAGAJACYCH



ZAPRASZAMY

UL. BITWY OLIWSKIEJ 36A
80-339 GDAŃSK - ZABIANKA

tel. **535 990 565** / **733 535 364**

www.car-lux.com.pl

biuro@car-lux.com.pl



Klasa E 200 Limuzyna – zużycie paliwa (średnio) – 6,1 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) – 137 g/km.
Klasa E 200 Kombi – zużycie paliwa (średnio) – 6,4 l/100 km, emisja CO₂ (średnio) – 144 g/km.

Nowa Klasa E. Arcydzieło inteligencji.

Teraz dostępna w wersji limuzyny i kombi.

Klasa E Limuzyna

od **1875 PLN***

*Rata miesięczna netto dla limuzyny Klasy E 200 w programie finansowania Lease&Drive 1% dla przedsiębiorców (wpłata wstępna: 5% ceny pojazdu, pierwszy rok ubezpieczenia w cenie, okres umowy: 24 miesiące, przebieg całkowity: 50 000 km, 25 000 km rocznie). Oferta Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



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