

ISSN 2545-126X

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

INTER-TEAM News

NR 3/85/2022 JESIEŃ

JAROSŁAW
MAZNAS
RAFAŁ
JEMIELITA



OGNIA PO GARACHI!



auto
IRONIA

TOP  TEMAT

VARTA®

THE ORIGINAL.

Wybierz jakość oryginalnego wyposażenia

7 na 10

Samochodów wyposażonych w systemy Start-Stop ma zamontowane akumulatory VARTA.



Producenci współpracujący z VARTA:

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



www.varta-automotive.com

Pewny start to akumulator  **VARTA®**

 CLARIOS

Po SWOJEMU

To nie jest ci do niczego potrzebne! Albo jeszcze lepiej: Po co ci to? Zdania wytrychy, używane są przez osoby, które nie chcą wchodzić z nami w potyczki na argumenty. Niestety, stwierdzenia te zostają w głowie na długo, podcinają skrzydła. A „niepotrzebnym tym” może być wszystko: od małej pamiątki z wyjazdu, przez kurs językowy, po nowe auto. A może by tak nie pytać, tylko zrobić to, co w duszy gra? Nie wiemy przecież, co i kiedy przerodzi się w wielką pasję. – Moja przygoda z motoryzacją zaczęła się od motocykla K 750 z 1957 roku. Własnoręcznie go rozebrałem i z tych atomów złożyłem. Trzymałem go w piwnicy – mówi „Prosto w oczy” Rafał Jemielita, dziennikarz motoryzacyjny, który swoje młodzieńcze zafascynowanie przekuł w zawód. – A mój pierwszy samochód to Trabant 601, wersja sedan. Bardzo kochany i jeździł nawet na paliwo lotnicze – dodaje Jarosław Maznas, drugi z duetu dziennikarzy – pasjonatów.

Gdy ktoś kupuje auto, już dawno wie, które sobie wymarzył. – Nie lubię kupować nowych samochodów z powodu handlowców, którzy mnie osaczają. Nie lubię panów, zwłaszcza tych ubranych lepiej ode mnie. A właściwie to są oni ubrani jak modele męskich garniturów. I oni na siłę próbują mnie przekonać, że samochód A jest lepszy od B. No nie, przecież ja wiem, czego chcę – opowiada Rafał Jemielita. – Znajomi często mnie pytają, co sądzę o ich wyborze. Jest to jednak potwierdzenie ich decyzji w moich oczach, niż chęć usłyszenia prawdy – dodaje Jarosław Maznas.

Bo wielka miłość do samochodu może wykluwać się powoli, a później „objawiać się” na różne sposoby. Najzabawniejszym, podchodzącym czasem pod ironię, jest kreatywne nazywanie auta. Po swojemu: imionami, przezwiskami, pseudonimami i innymi nietypowymi określeniami. Hania, Madzia, Bąk, Czopek, Disco – to tylko nieliczne z pomysłów zebranych w naszym „Top Temacie”. A ty? Jak zwracasz się do swojego samochodu? Ja np. Marian. Czy ma to sens? Niekoniecznie, ale jest miło, pozwala się uśmiechnąć w drodze do pracy, czy w dalekiej trasie. Bo czy musi być ciężko, by dotrzeć do celu? Nigdy! Czas obalić mity! Taki to nasz „Powiew odwagi”.



MARZENA KOZIELSKA
REDAKTORKA NACZELNA
„INTER-TEAM NEWS”

INTER-TEAM
News

redakcja@inter-team.com.pl



POLUB NAS
www.facebook.com/pl.interteam

Redaktorka naczelna: Marzena Kozielska

Projekt graficzny: Madgrafik

Skład i DTP: Marzena Dąbrowska

Zespół redakcyjny/współpracownicy:

Jacek Franek, Ewa Gardyańczyk-Wojnowska,
adw. Agnieszka Kapata-Sokalska, Karolina Kacprzak,
Karolina Kołosza, Maciej Szczepański

Zdjęcie na okładce: Adobe Stock

Materiały publikowane w „Inter-Team News” objęte są prawem autorskim. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów i nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Wszelkiego rodzaju przedruki są możliwe wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

 **INTER-TEAM®**

Wydawca: Inter-Team Sp. z o.o.
ul. Daniszewska 4
03-230 Warszawa
www.inter-team.com.pl



Ognia po garach!

Specjalnie
dla „Inter-Team News”
ekskluzywny wywiad
z Jarosławem Maznasem
i Rafałem Jemielitą!



W SEU ZBIR
ZAGRANICZNEJ :)
AMBASADORZY
SUZUKI ŻYCIA
WSZYSTKIM WAM
NAJBARDZIEJ
SAMOCHODOWEGO

Rafał
Jemielita

Jarosław
Maznas

Spis

TREŚCI

INTER-TEAM  AKTUALNOŚCI

W KRAINIE... WĘDRWCÓW! _____ 6
 KOLARZE POJECHALI _____ 12
 MIGAWKA OD ŻUKA _____ 12
 ZBIÓRKA KRWI W CENTRALI _____ 13
 Z YANOSIKIEM
 DO (WSPÓLNEGO) CELU _____ 14

RYNEK  FLESZ

NAJMOCNIEJSZY W HISTORII _____ 16
 TURBO COROLLA GR _____ 18
 Z WIELKIM SERCEM _____ 20

PROSTO  W OCZY

OGNIA PO GARACHI! _____ 22

SERWIS  PRAWNY

KOSZTY SĄDOWE W SPRAWACH
 CYWILNYCH _____ 28

TOP  TEMAT

AUTO IRONIA _____ 32

RUSZ  Z MIEJSCA

WRZUĆ NA LUZ _____ 40



TOP TEMAT s. 32
AUTO
ironia

NASI DOSTAWCY s. 48
DWUCZĘŚCIOWE
tarcze
hamulcowe



NIE TYLKO GADŻETY s. 58
POWIEW
odwagi

POD  LUPĄ

DOBRE RELACJE _____ 44

NASI  DOSTAWCY

JAK CHRONIĆ SILNIK PRZY ZIMNYM
 ROZRUCHU? _____ 46
 DWUCZĘŚCIOWE TARCZE
 HAMULCOWE _____ 48
 NOWOŚCI OD RAVENOL _____ 50
 ZADBAJ O AKUMULATOR JAK
 PROFESJONALISTA _____ 52
 NOWE PASKI
 WIELORÓWKOWE _____ 54
 TARCZE HAMULCOWE _____ 56

NIE TYLKO  GADŻETY

POWIEW ODWAGI _____ 58

TUTAJ  JESTEŚMY

NASZE ODDZIAŁY _____ 60

POD  KONIEC

BOLID SPRZED
 PONAD 100 LAT! _____ 62

W KRAINIE... wędrowców!

PIĘTNAŚCIE OSÓB W RAMACH PROMOCJI INTER-TEAM „EKSPLOZJA NAGRÓD 4” WYBRAŁO SIĘ W NIEZAPOMNIANĄ WYPRAWĘ DO KAZACHSTANU. OGROMNY KRAJ DZIEWICZEJ PRZYRODY, PRZEPLATANEJ NOWOCZESNOŚCIĄ, ZACHWYCIŁ WSZYSTKICH PODRÓŻNIKÓW.

Każdy dzień, między 22 a 28 września 2022 roku, był nową przygodą. A ta dzieliła się na kilka mniejszych. I nim drużyna podróżników z Inter-Team zaczęła oswajać się z jazdą konną po górskiej skarpie, za chwilę wsiadła na łódzie na jeziorze Kolsay, by już niedługo jeepami przez stępy przenieść się na piknik z widokiem na kanion Szaryński. A w pamięci wszystkich były jeszcze ekskluzywne, trochę wydumane, perły architektury Astany (Nur-Sułtan). Przerośnięte formy muzeum narodowego, złote jajo na szczycie wieży Bajterek, przeogromne szerokie arterie miasta wybudowanego na stepie. A tu nagle, jak przez mgłę, dzielni podróżnicy stanęli na wprost dzikich koni i wielbłądów, którym nieco zakłó-




DZIEŃ 1

Spotkanie i konferencja na lotnisku w Warszawie. Następnie lot do Astany (Nur-Sułtan) z przesiadką w Stambule. Po kilku godzinach na naszych wędrowców na lotnisku w Astanie czekali kazachscy wojownicy, by poczęstować gości lokalnymi przysmakami.



cili ciszę, tę najcichszą, na stepach „aż do Akermanu” – jak pisał Adam Mickiewicz. Wszystko tu jednak grało. W rytm kazachskiego folkloru przemierzali setki kilometrów tego ogromnego kraju. Wszędzie witali ich przyjaźni ludzie, którzy dzielili się z nimi swoją kulturą, kuchnią i tradycją. I nawet sen był co rusz inny. Raz przy zboczach gór Tien-Szan, na granicy z Chinami, raz w hotelu z ko-

roną – symbolu miasta z widokiem na ogromne Almaty, innym razem pod gołym niebem – no może nie do końca – jeśli zamknęto się otwór sufitowy w przepięknej zdobnej jurcie. Ten niewyobrażalny tour zafundował naszym podróżnikom Kazachstan. Kraj nieoczywisty, z wielkim turystycznym potencjałem. Niemożliwe? A jednak! Przeżyjcie to z nimi jeszcze raz! 





DZIEŃ 2
Zwiedzanie najbardziej spektakularnych przykładów nowatorskiej architektury w Astanie, m.in. EXPO-2017 – kompleksu wystawowego Nur Alem i Muzeum Przyszłości, wieży Bajterek oraz największego meczetu w Azji Środkowej.





DZIEŃ 3

Przelot do Ałmaty i przejazd w kierunku miejscowości Saty. Nocleg w jurtach w wiosce etnicznej stylizowanej na tradycyjne obozowisko kazachskich nomadów.



DZIEŃ 4

Eksploracja jeepami Parku Narodowego Charyn. Postój w wiosce zamieszkałej przez grupę etniczną Ujgurów. Trekking po kanionie Charyn i niezapomniany piknik z pięknymi widokami.





DZIEŃ 5

Off-road 4x4 jeppami po lesie, skarpach i rzece. Przejazdka konno, trekking nad niezwyklej urody szmaragdowymi wodami Jeziora Kaindy. Wyprawa nad jezioro Kolsay, pływanie łódkami.



DZIEŃ 6

Zwiedzanie Ałmaty. Wizyta na słynnym Zielonym Bazarze. Degustacje narodowych przysmaków, w tym mleka końskiego i wielbłądziejego. Wjazd kolejką linową o długości 6200 m i podziwianie widoków gór Tien-Szan. Pokaz ptaków myśliwskich.





DZIEŃ 7
Pożegnalny wieczór.
Wykwaterowanie z monumentalnego hotelu Kazachstan, pomnika architektury kazachskiej. Przejazd na lotnisko Ałmaty, przesiadka w Stambule. Przyłot do Warszawy.



DZIĘKUJEMY UCZESTNIKOM WYPRAWY ZA NIEZAPOMNIANĄ ATMOSFERĘ I PRZEŻYCIA NIE DO OPISANIA ORAZ PARTNEROM PROMOCJI, BEZ KTÓRYCH WYJAZD DO KAZACHSTANU NIE MÓGŁBY SIĘ ODBYĆ.



Zestawy rozrządu z pompą wody



SKF Montowanie pewności

- Jakość wyposażenia oryginalnego
- Opracowane i testowane przez SKF
- Dostosowane do wymagań producenta samochodu
- Szeroka oferta odpowiadająca oczekiwaniom rynku




Katalog produktów znajdziesz na
www.vehicleaftermarket.skf.com





KOLARZE POJECHALI

Rok 2022 to nietypowy sezon dla drużyny kolarskiej Kraft Automotive Team, bo naznaczony kontuzjami. Jeden z członków zespołu, z powodu złamania ręki, nie mógł startować w całym cyklu Poland Bike Marathon 2022, a drugiemu z kolei odnowiła się kontuzja kolana. Stracił przez to całą drugą część sezonu. Największą liczbę startów (8) odnotował Rafał Kwiatkowski, startujący na najdłuższym dystansie – MAX. Po ostatnim dobrym występie w podwarszawskim Wawrze (09.10.2022) Rafał zajmuje w swojej kategorii wiekowej bardzo dobre 20 miejsce na sklasyfikowanych 101 zawodników. 



DOŁĄCZ DO DRUŻYNY!


Plany na przyszły rok zakładają większą liczbę startów oraz rekrutację nowych zawodników do drużyny Kraft Automotive Team, tak aby powalczyć o wysoką lokatę również w klasyfikacji drużynowej. Rekrutacja dotyczy tylko pracowników Inter-Team Sp. z o.o., którzy mają własny rower górski, kask, podstawowe umiejętności jazdy w terenie i chcą się ścigać na maratonach cyklu Poland Bike w województwie mazowieckim. Inter-Team zapewni profesjonalny strój kolarski oraz pokryje koszt startów w zawodach. Zgłoszenia należy wysłać do Działu Promocji i Reklamy Inter-Team Sp. z o.o.

MIGAWKA OD ŻUKA

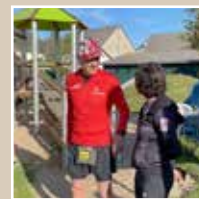


Cześć!

Muszę się pochwalić, że startowałem w Niemczech w Rettert w wyjątkowych zawodach: Backyard. Taką nazwę mają na całym świecie. Pierwszy raz rozegrane zostały kilkanaście lat temu w USA. Polegają na tym, że o każdej pełnej godzinie na starcie ustawiają się zawodnicy i pokonują pętlę o długości 4,167 mili (6,706 km). Jeżeli ktoś przebiegnie trasę w 48 minut – ma kolejne 12 minut na toaletę, picie, jedzenie, przebranie się i sen... Oczywiście, to prawie niemożliwe. Z każdą godziną rezygnuje kilku biegaczy z powodu trudów rywalizacji. Gdy na starcie pojawi się tylko jeden biegacz, zostaje mistrzem Backyardu.

Do Niemiec organizator zaprosił 30 najlepszych ultrasów z całej Europy i Japonii. W tym gronie byłem i ja, jako debiutant. Specyficzna formuła biegu bardzo mnie wyeksploatowała fizycznie i psychicznie. Udało mi się jednak powalczyć 26 godzin, czyli pokonałem 26 pętli. To jest obecnie Rekord Polski w tej konkurencji. 

Ściskam, Paweł Żuk




ZBIÓRKA KRWI w Centrali

POD KONIEC WRZEŚNIA ZORGANIZOWALIŚMY PIERWSZĄ HONOROWĄ ZBIÓRKĘ KRWI W CENTRALI INTER-TEAM.

W odróżnieniu od czerwcowego udziału naszych kolegów i koleżanek w Międzynarodowym Dniu Krwiodawstwa, tym razem to my byliśmy inicjatorami i organizatorami całego wydarzenia. Do udziału w zbiórce zaprosiliśmy także pracowników sąsiednich firm, aby w pełni wykorzystać możliwości krwiobusu i zachęcić większą grupę osób do idei krwiodawstwa. Zespół Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Warszawie przez

kilka godzin obsługiwał wszystkich, chcących wziąć udział w akcji. Do końca zbiórki udało się zebrać kilkadziesiąt donacji, które zasiliły banki krwi i wspomogły potrzebujących. W zbiórkach krwi liczy się przede wszystkim gest solidarności z osobami, dla których krew jest niezbędna w procesie leczenia. Krwi nie da się niczym zastąpić. Dlatego tak ważne jest, aby w miarę swoich możliwości, dzielić się nią z potrzebującymi. Nigdy nie wiadomo, czy któregoś dnia sami nie będziemy adresatami takiej pomocy.



Każdy krwiodawca mógł liczyć na „ekwiwalent energetyczny” w postaci opakowania czekolad i napoju. Do słodkich podziękowań dotoczył także Inter-Team, i zaserwował pyszne wuzetki i muffiny dla każdego z krwiodawców. 

“ DZIĘKUJEMY KOLEŻANKOM I KOLEGOM ZA UDZIAŁ W AKCJI, ZACHĘCAMY WSZYSTKICH DO ODDAWANIA KRWI I TEN DROBNY GEST MOŻE SIĘ OKAZAĆ NA WAGĘ CZYJEGOŚ ŻYCIA. ”



fot.: archiwum Inter-Team



Z YANOSIKIEM do (wspólnego) celu

W PAŹDZIERNIKU WYSTARTOWAŁA KOLEJNA – JESIENNA – EDYCJA WSPÓŁPRACY Z APLIKACJĄ YANOSIK. AKCJA POTRWA DO KOŃCA STYCZNIA 2023 ROKU. W TYM CZASIE KIEROWCY DOWIEDZĄ SIĘ O WARSZTATACH SIECI O.K. SERWIS ZNAJDUJĄCYCH SIĘ W POKRĘTU.

Wprowadzenie nowego taryfikatora mandatów spowodowało, że kierowcy zaczęli zwracać jeszcze większą uwagę na obowiązujące przepisy ruchu drogowego. Wysokość mandatów i zasady naliczania punktów karnych obligują do szczególnej ostrożności na drodze.

Czytelne komunikaty

Yanosik w każdym miesiącu odnotowuje wzrost liczby nowych użytkowników i unikalnych pobrań aplikacji. Do tej pory sukcesywnie powiększała się liczba kierowców, których Yanosik skierował do warsztatu sieci O.K. Serwis, dlatego tym razem także komunikujemy możliwość wykonania sezonowego przeglądu auta oraz napraw zapewniających bezpieczeństwo kierowców i ich pasażerów na drodze.


Warsztat widoczny

Warsztaty O.K. Serwis znacząco są na mapie jako POI (ang. point of interest – punkty warte uwagi), a pierwszy komunikat wyświetla się

odbiorcom 7 km przed docelowym miejscem. Dodatkowe informacje komunikowane są w formie banera. Po kliknięciu w grafikę lub baner następuje bezpośrednie przekierowanie na specjalną stronę kontaktową www.okserwis.pl/online-booking.

Kierunek: zainteresowanie

Yanosik to doskonałe narzędzie do tego, by kierowcy dowiedzieli się o O.K. Serwis, a warsztat zyskał nowych oddanych klientów.

Grafiki przedstawiane na ekranach smartfonów to nie tylko wyświetlenia, to także przestrzeń, gdzie kierowca jest uwaga potencjalnego klienta, a to przekłada się na realne dochody. Reklama w aplikacji niesie za sobą niesamowity potencjał – jest w stanie dotrzeć do nawet 1,5 miliona użytkowników miesięcznie. Dzięki bezpośredniemu przekierowaniu kierowca może skontaktować się z konsultantem serwisowym, który znajdzie warsztat w najdogodniejszej lokalizacji, lub wypełnić specjalny formularz, w którym opíše usterki i problemy. 





**INWESTUJEMY
W PRZYSZŁOŚĆ**

OLEJE TEXACO



Havoline





NAJMOCNIEJSZY W HISTORII






Od 2025 roku wszystkie Bentleye będą z napędem elektrycznym. Teraz jeszcze cieszyć się można mocnymi wersjami benzynowymi i to bardzo wyjątkowymi. Jedną z nich jest Batur.

Jego nazwa pochodzi od czynnego wulkanu na wyspie Bali w Indonezji. Pierwsza jego erupcja odnotowana została w 1804 r., ostatnia w 2000 r.

Powstanie tylko 18 sztuk tego wyjątkowego modelu. Wszystkie zostały już zarezerwowane i do ustalenia pozostało tylko ich wyposażenie.

Pod maską Batura znajdzie się silnik benzynowy 6.0 W12 (jest to oznaczenie silnika widlastego o układzie typu W, składającego się z 12 cylindrów) o mocy 740 KM i z 1000 Nm momentu obrotowego. Batur będzie najmocniejszym Bentleyem w historii, będzie też wyposażony w zawieszenie pneumatyczne.

Elementy aerodynamiczne tego modelu – spojler, boczne osłony i tylny dyfuzor, mają być wykonane z włókna węglowego lub nowego materiału kompozytowego Natural Fibre. Bentley Mulliner Batur będzie kosztował 1,65 miliona funtów. To prawie dwa miliony euro. 




TURBO COROLLA GR



Toyota zaprezentowała najmocniejszą odmianę Corolli, model GR. Do napędu tego auta zarezerwowano 1,6-litrowy turbodoładowany silnik, który osiąga moc 304 KM przy 6500 obr./min. Maksymalny moment obrotowy sięga 370 Nm (w zakresie 3000-5500 obr./min), a napęd trafia na cztery koła poprzez 6-biegową ręczną przekładnię. Taka Corolla ma przedni i tylny mechanizm różnicowy typu Torsen, a kierowca ma do wyboru aż trzy tryby pracy napędu (z rozdziałem 60-40, 50-50 lub 30-70 przód/tył).

Auto przyspiesza do 100 km/h w czasie poniżej 5 sekund i osiąga prędkość 250 km/h. W standardzie samochód wyposażono w opony Yokohama Advan Apex V601 w rozmiarze 235/40 R18. Karoseria w porównaniu do

zwykłej Corolli jest wzmocniona z tyłu między nadkolaniami, pod podłogą oraz przed zbiornikiem paliwa. 





Moc, trwałość czy nowoczesny design? Oświetlenie halogenowe dopasowane do Twojego stylu jazdy.

NIGHT BREAKER® 200

- Do **200%** jaśniejsze światło¹⁾
- Do **20%** bielsze światło¹⁾
- Do **150 m** oświetlonej drogi

COOL BLUE® INTENSE

- Temperatura barwowa **do 5 000 K**^{2) 3)}
- Do **100%** jaśniejsze światło⁴⁾
- Niezwykle białe światło przypominające LEDy

ULTRA LIFE

- Nawet **4-krotnie** dłuższa trwałość⁵⁾
- Do **100 000 km** przebiegu⁶⁾
- **4-letnia** gwarancja⁷⁾

OSRAM






Z WIELKIM
SERCEM



W czasie gdy większość producentów stawia na małe turbodoładowane silniki benzynowe, Mazda pozostała wierna większym i wolnossącym jednostkom. Do najnowszego SUV-a klasy średniej, który powstał na zaprojektowanej od podstaw platformie, trafia stworzony od podstaw silnik wysokoprężny: 6-cylindrowy rzędowy 3.3, wspomagany 48-woltową instalacją mikrohybridową.

Mazda CX-60 3.3 e-Skyactiv D będzie oferowana w dwóch wariantach: 3.3 e-Skyactiv D MHEV: 200 KM, 450 Nm, skrzynia biegów automatyczna, 8-biegowa, napęd na tylne koła, 0-100 km/h w 8,4 s, prędkość maksymalna 212 km/h, średnie zużycie paliwa 4,9 l/100 km lub 3.3 e-Skyactiv D MHEV: 254 KM, 550 Nm, skrzynia biegów automatyczna, 8-biegowa, napęd na cztery koła, 0-100 km/h w 7,4 s, prędkość maksymalna 219 km/h, średnie zużycie paliwa 5,3 l/100 km. Jest też hybryda plug-in, z silnikami benzynowym 2.5 R4 i elektrycznym: 2.5 e-Skyactiv PHEV: moc systemowa 327 KM, 500 Nm, skrzynia biegów automatyczna, 8-biegowa, napęd 4x4, akumulator trakcyjny 17,8 kWh, 0-100 km/h w 5,8 s, prędkość maksymalna 200 km/h, średnie zużycie paliwa 1,5 l/100 km, zasięg w trybie elektrycznym 63 km. 



Ognia PO GARACH!

UZNANI DZIENNIKARZE I EKSPERCI W ZAKRESIE MOTORYZACJI W DUECIE
ODPOWIEDZIELI ŚPIEWAJĄCO NA NASZE PYTANIA.

Mój pierwszy samochód...

Jarosław Maznas

...Trabant 601, wersja sedan. Bardzo kochany i jeździł nawet na paliwo lotnicze, oczywiście w tamtych czasach kupowane na lewo. Dzięki niemu odbudowałem Škodę 120. Za komuny częste były tzw. przekładki, czyli można było kupić samą karoserię auta i ją doposażyć. Zdobyłem więc silnik, a resztę wynajdowałem w pocie czoła. Sąsiad powiedział mi, że pod Wiedniem jest szrot i na bank się tam obkupię. Pojechałem więc – właśnie moim Trabantem. To był raj! Ku mojemu zdziwieniu, zmieściła się do Trabanta połowa części do Škody. Nawet fotele! Jedyłą rzeczą, której nie udało mi się zapakować do środka, było koło zapasowe. Na szczęście miałem dorobiony bagażnik dachowy. W nocy na granicy czeskosłowacko-polskiej podszedł zaspany celnik i zapytał, czy wiozę tylko to koło? Przytaknąłem, więc cło policzył za grosze. Znaczący za austriackie grosze, bo wtedy mieli szylingi, a nie euro.

Rafał Jemielita

...zależy, jak to liczyć. Moja przygoda z motoryzacją zaczęła się od motocykla K 750 z 1957 roku. Własnoręcznie go rozebrałem i z tych atomów złożyłem. Trzymałem go w piwnicy przy ul. Foksał, gdzie dziś w eleganckiej kamienicy mieszka Robert Lewandowski. Schody były cholernie strome, więc wytaczałem z niej sprzęt trzy razy w roku. Niewiele „Kašką” jeździłem, ale przygoda była na sto dwa. Przed studiami pojechałem z dziewczyną

na saksy do Norwegii. Ona miała prawo jazdy kat. B. Ja tylko motocyklowe. Ale to nie przeszkodziło mi śmiało jeździć Maluchem, którego „miałem w leasingu”. To znaczy w takim nieprawdziwym leasingu, bo jeszcze w Polsce takiego nie wymyślono: mój kumpel z klasy miał starego grata po rodzicach. Kolegi nie było stać na naprawę, a mnie na kupno auta, więc się dogadaaliśmy. Na rok oddał mi ten samochód, a ja go w tym czasie naprawiłem. I de facto uczyłem się nim jeździć. Po powrocie kupiłem mój pierwszy własny samochód: pordzewiałą Renówkę 4TL. Miała

wahacz przyklejony gumą do żucia, który ktoś elegancko polakierował. Byłem oczarowany, ale tylko do momentu, gdy kiedyś o mały włos odpadło tylne koło. Kosztowała ogromne wtedy pieniądze – 650 dolarów.

Mój pierwszy raz w samochodzie?

J.M.

A w jakim sensie? Aha... W takim razie w Maluchu nad Odrą, aż szyby zaparowały. Miałem 22 lata, a ona była starsza o 10 lat.



R. J.

Żeby nie powtarzać bajania o seksie, to opowiem, jak pierwszy raz jechałem po torze wyścigowym. Rok 1995. Byłem już dziennikarzem piszącym o motoryzacji. Myślałem, że wiem coś więcej niż cała reszta, a okazało się, że niekoniecznie. To była prezentacja wyczynowego Forda Ka. A my pod okiem Zbyszka Szwagierczaka, kierowcy wyścigowego, zaczęliśmy jeździć Fordem Mondeo, mocną V6. Jeden z zakrętów wzięłem wtedy po swojemu, a Zbyszek rzucił mięsem i krótko mnie podsumował. Od tamtej pory zacząłem uczestniczyć w licznych szkołach jazdy i samochodu na torze nigdy nie wydachowałem. Było blisko, ale jakoś ratowałem skórę i blachę. A jeśli mam być szczerzy jak Jarek – mimo swoich zewnętrznych przymiotów – też w jakimś momencie życia trakto- wałem samochody jak sypialnie...

JAROSŁAW MAZNAS I RAFAŁ JEMIELITA

Duet dziennikarzy i ekspertów świata motoryzacji.

Mają za sobą miliony kilometrów za kółkiem oraz kilka dekad doświadczenia w pracy dla największych tytułów telewizyjnych, prasowych i radiowych.

W latach 2008–2019 wspólnie z Patrykiem Mikiciukiem prowadzili na TVN Turbo program „Automaniak”.

Jarosław Maznas był redaktorem naczelnym m.in. „Auto Moto”, „Cars”, a Rafał Jemielita przez prawie dwie dekady był dziennikarzem m.in. „Playboya”, tworzył też portal autostuff.pl.

Obecnie Maznas i Jemielita są Suzuki PR Team. Od kilku lat można ich spotkać za kierownicą samochodów z logo „S” na masce, oglądacie ich również w reklamach telewizyjnych i kinowych.

Motoryzacyjno-dziennikarsko-PR duet opowiada o samochodach, motocyklach i silnikach zaburtowych Suzuki, a także o sponsoringu Suzuki, które wspiera polski boks, koszykówkę, piłkę nożną oraz ręczną.

Jeżdżę jak?**J.M.**

...nie powinienem, czyli za szybko. Mimo swoich lat mam problem z tym, żeby zwolnić. Najlepszym dowodem jest to, że razem z Rafałem mamy identyczne samochody. On ma średnie zużycie 6 l/100 km, a ja 7,6. Ale i tak jeżdżę dużo spokojniej niż kiedyś.

R. J.

Też uwielbiam szybką jazdę, ale tak mi się poprzestawiało w głowie, że z roku na rok coraz bardziej roztropnie podchodzę do znaków drogowych. Kiedyś miałem je w nosie. Oczywiście poza znakami typu ustąp pierwszeństwa albo stop. Dziennikarze tak często mają, że włącza im się nieśmiertelność. Dziś mam 53 lata, wiem, że przeginałem, biłem rekordy prędkości między miastami. Teraz bym już tego nie zrobił. Na prędkość jest miejsce poza drogą, na torze.

Moje prawo jazdy...**J.M.**

Szkolił mnie facet, który był trenerem kartin- gowców i jednocześnie instruktorem. Teorię zdałem na piątkę – bo wtedy były oceny, a nie punkty, a praktykę na pięć minus, dlatego że za daleko, jak skręcałem w prawo, odjechałem od krawężnika.

R. J.

Na samochód zrobiłem tylko dlatego, że mój tata w końcu zabrał mi kluczyki i powiedział, że albo skończę kurs i pójdę na egzamin, albo więcej jeździć nie będę. Zdałem za drugim razem. Uwalilem koncertowo na parkowaniu tyłem, bo zatrzymałem się zbyt blisko krawężnika, a egzaminator stwierdził, że musi być dosłownie na odległość jajka. Na nic zdało się to, że jeździłem już samochodem i to co najmniej od kilku lat.





“ MAMY ZA SOBĄ
MNÓSTWO
WSPÓLNYCH WYPRAW.
ZA KAŻDYM RAZEM
BYŁO I JEST
ZABAWNIE. ”



Niebezpieczna sytuacja na drodze...

J.M.

Wracalem z zimowej szkoly jazdy BMW. Przed Wroclawiem na czolowke poszedl ze mną facet Volkswagenem Golfem. Odbitem się od tego samochodu, poleciałem na dach, odbitem się od dachu i stanąłem na koła. Okazało się później, że za kierownicą tego Golfa siedział koleś, który miał 2,5 promila. Sytuacja niebezpieczna w pigulce.

R. J.

Można by 130 tomów..., ale mam! Kilka razy brałem udział w Dakarze. Wtedy jadące tam ciężarówki nie były stłumione i jeździły, ile fabryka dała – nawet 180 km/h. Wiedzieliśmy, że jak się zbliża, to trzeba jej unikać, bo jedzie wielokrotnie szybciej niż my prasową osobówką. Pewnej nocy w Mauretanii za naszymi plecami pojawiła się nagle tuna i właściwie tylko cudem minął nas rozpędzony ruski Kamaz. To była topowa drużyna wśród ciężarówek! Leciał 180 km/h, czyli 50 m/s. Skrajnie przerażające, a jeszcze przed nami była ogromna wydma. Ruski ledwie zwolnił, przeleciał piach jak czółg i od razu ognia po garach, gdy my się musieliśmy prawie zatrzymać. Piasek przy większej prędkości wcale nie jest miękki.

Zabawna sytuacja na drodze...

J.M.

Plan „Automaniaka”. Patryk Mikiciuk – jeden z prowadzących – próbował zawsze udowodnić całemu światu, że jest najlepszy. Różnica wieku między mną a nim to około 20 lat, więc traktowałem go z przymrużeniem oka. Podczas wyścigów aut wszystko działa się jeden do jednego i z dużymi prędkościami. Najbardziej pamiętam wyścig na torze w Mikołajkach – Patryk jechał Subaru, ja zwykłą Škodą i wygrałem. Mina Patryka bezcenna – w zestawieniu z jego zacierzeniem i wściekłością.

R. J.

To też historia z naszą trójką. Wiele lat temu pro bono wzięliśmy udział w sesji zdjęciowej do kalendarza dla policji. Co miesiąc był inny pojazd policyjny. W grudniu nawet „Hydromil”, czyli polewaczka do rozpędzania tłumu. Kalendarz był ekskluzywny i trafił do wybranych. Za jakiś czas wracałem z Poznania do Warszawy. Samochód miał 431 koni, no i jechał, skubany, szybko. Między Mazowszem i Wielkopolską nie było

jeszcze autostrady na całej długości. W Strykowie dwa pasy zbiegały się w jeden. Zwolniłem i nagle zza ciężarówki wyskakuje policjant. Zatrzymał mnie i mówi, że jechałem 75km/h, a tutaj obowiązuje „pięćdziesiątka”. Całe szczęście, że nie widział, ile gnałem chwilę wcześniej. Mogłem wybrać: niski mandat i kilka punktów, albo jeden punkt i wysoki mandat. – O nie! To ja pro bono wystąpiłem w kalendarzu dla policji, a wy chcecie mi walić mandaty! – wypaliłem. Policjant zgłupiał i mówi, że on takiego kalendarza nie ma. – Bo pewnie wisi u komendanta! Pan władza poszedł do radiowozu, po 10 minutach wrócił z kolegą. – Panie Rafale, wszystko się zgadza. Komendant ma kalendarz – potwierdzili. To wtedy poczułem, że odrobina stawy do czegoś się przydaje. Nawiasem mówiąc, pana policjanta pozdra-

wiam. I wszystkich innych, którzy mnie kontrolowali, również! W 99 procentach karali mnie sprawiedliwie. Albo nie karali, za co serdecznie dziękuję.

Podróż mojego życia...

J.M.

Australia. Zostałem zaproszony przez Land Rovera na imprezę Calvert Expedition w 1997 roku, z okazji stulecia podróży Alberta Calverta, który opisywał i odkrywał tereny Australii. Jechaliśmy przez pustynię Wiktorii i do dzisiaj uważam, że to była podróż mojego życia. Spędziłem wiele godzin za kierownicą Land Rovera, poznałem wspaniałych ludzi. Czuję się jak odkrywca nieznanych lądów.

R. J.

Na pierwszym miejscu Liban na Marlboro Adventure Team. To był tydzień spędzony na pustyni w warunkach absolutnie traperskich. Drugie miejsce? Pewnie rajd Master Rally 2002, który był takim europejskim Dakarem. Pokonałem terenówką 12 tysięcy kilometrów przez Rosję, a tam przygody mieliśmy takie jak na Saharze. Trzecie miejsce to oczywiście Dakary. Za każdym razem trzy tygodnie daleko od cywilizacji, bez drogi, szlaku, zwykle bez jakiegokolwiek zasięgu komórki, nie wspominając o prozaicznym kibelku czy sklepie. I na tych końcach świata trzeba było sobie dać radę. Z Jarkiem mamy za sobą mnóstwo wspólnych wypraw. Za każdym ra-

zem było i jest zabawnie, bo mamy takie samo poczucie humoru. Takie czasem, hmm, nie do końca cenzuralne...

W samochodzie najważniejszy jest...

J.M.

...pasażer. I można porozmawiać, i nie trzeba przerywać jazdy, bo jedzenie, wodę poda. Dobrze wspominał jazdę w 1980 roku z moim kolegą. Występowałem w roli pasażera w Maluchu z Wrocławia do Warszawy. To była swego rodzaju ekspedycja. Trwała wiele godzin i do dzisiaj uważam, że bez odpowiedniego współtowarzysza nie ma udanej podróży.

R. J.

..., aby samochód mnie nie męczył. Pokonuję nim sporo kilometrów, więc musi być cichy, reagować na to, co chcę

z nim zrobić. I jeszcze, żeby nie sprawiać, że na stacji benzynowej muszę wyjąć drugi portfel. A gdyby jeszcze umiał gotować... Bajka! A tak na serio – najważniejsza jest nawigacja. Bo ja jeżdżę niekoniecznie utartymi szlakami.

Kiedy na drodze zepsuje mi się auto...

J.M.

Biorąc pod uwagę to, jak zaawansowane technologicznie są dzisiaj auta, kierowca staje się bezradny. Rzadko który samochód ma już nawet dojazdówki. Dlatego często powtarzam, bo nie wszyscy jeszcze wiedzą, że w assistance mamy różne możliwości – z wymianą koła na czele.

R. J.

...dzwonię po assistance. To wszystko. Zwykle nie mam szansy, żeby cokolwiek naprawić.

“ MAMY TAKIE SAMO
POCZUCIE HUMORU.
TAKIE CZASEM, HMM,
NIE DO KOŃCA
CENZURALNE... ”

Podczas kupna nowego samochodu...

J.M.

Że ja? W większości miałem do czynienia z samochodami, które miały pół roku. Ale mam wrażenie, że gdy ktoś przychodzi do salonu, to wie, czego chce. Nie kupuje przecież makaronu w supermarkecie. Wszystko ma już poukładane i jest zdecydowany na dany model. Znajomi często mnie pytają, co sądzę o ich wyborze. Jest to jednak potwierdzenie ich decyzji w moich oczach, niż chęć usłyszenia prawdy.

R. J.

Nie cierpię kupować nowych samocho-





dów z powodu handlowców, którzy mnie osaczają. Nie lubię panów, zwłaszcza tych ubranych lepiej ode mnie. A właściwie to są oni ubrani jak modele męskich garniturów. I oni na siłę próbują mnie przekonać, że samochód A jest lepszy od B. No nie, przecież ja wiem, czego chcę.

W samochodzie mam...

J.M.

...wszystko, co powinien mieć 63-letni facet. Mam kołnierz na zmiany zwyródnieniowe. Szyja mnie czasami boli, więc ta podusia mnie ratuje. Mam termos na wodę. No, i wożę ze sobą ekspres do kawy, elektryczny samochodowy. Mam matę, którą się kładzie na przednią szybę. Kiedy jest upał, odbija promienie słoneczne. A jak jest mróz, to bez problemu można ją zdjąć i odpalić samochód bez czekania aż to wszystko odmarznie.

R. J.

To jest dobre pytanie. Zawsze mam kabelek do telefonu, ponieważ telefon jest podstawą mojej egzystencji. W samochodzie musi być też USB, żeby kabelek dobrze

“ UWIELBIAM JEŹDZIĆ PO ZATŁOCZONYM RZYMIE. GAZ W PODŁOGĘ I OGNIĄ! ”

wpiąć. Kontynuując myśl o nawigacji, uwielbiam nowoczesne rozwiązania. W moich Suzuki – służbowym i prywatnym – jest CarPlay. POD-STA-WA!

Jako pasażer jestem...

J.M.

Przykład z ostatnich wakacji. Pojechalśmy z moją partnerką do Włoch. Umówiliśmy się, że ona przejedzie przez Polskę, a ja dalej. Ale gdy już ruszyliśmy, to ona przejechała przez Polskę, Czechy, Austrię. To pokazuje, że jestem sympatyczny, nie wtrącam się, czasami podpowiadam tylko, gdzie skręcić. Jestem też podróżnym DJ-em i zapuszczam dobrą muzykę.

R. J.

...niemożliwy. Jeżeli jadę z żoną, to wskazuję jej kierunek, bieg. I nie byłoby to takie


bezzasadne, gdyby nie fakt, że ona jeździ z automatyczną skrzynią biegów i jest niezła za kółkiem. Jestem gadułą w życiu codziennym, więc w samochodzie podobnie. Ale mam jedną wadę. W czasie takiego opowiadania, jeśli się zmęczone, zasypiam. W pół słowa. Niektórzy myślą, że właśnie mam zawał i umieram.

Mam sentyment do...

J.M.

W moim wieku? Do wielu rzeczy. Największy jednak do jazzu. Od najmłodszych lat grałem w kapeli jazzowej. Tworzyłem ją z kolegami z ogólniaka we Wrocławiu. Z łezką w oku wspominam nieistniejący już klub Rura. Wchodziło się tam od stromy podwórka, gdzie były też klatki schodowe do mieszkań i techniczne wejście do Teatru Współczesnego. Bogusław Linda był tam wtedy aktorem i wpadał do klubu w przerwach. Mieszkańcy krzyčili na nas z okien. – Ciszej! Co to? Południe? – kiedyś o północy wychylił się gość i narzeczcał. Akurat był z nami Ziut Gralak, znany trębacz. Wyciągnął trąbkę i zagrał hejnał mariacki. W naszym kierunku poleciała z tego okna butelka ze śmietaną... Z tym sentymentem związane jest moje życiowe marzenie: pojechać do Nowego Jorku. Przejsz się po klubach jazzowych i spotkać moich ulubionych jazzmanów, których widzi się tam na każdym kroku.

R. J.

...podróżowania przez południe Europy. Kocham Włochy. Odpowiada mi temperament kierowców z Italii, bo taki zbliżony do mojego. Nie czuję się gorszy, przestraszony, że mi ktoś zaraz przytrze auto lub ją jemu. Uwielbiam jeździć po zatłoczonym Rzymie. Gaz w podłogę i ognia! Gdybym mógł wybrać miejsce do życia, byłoby to południe Europy. W Polsce ukochałem sobie Mazury, a dokładnie pływanie po jeziorach. Czyniłem to wszystkim, czym się da: kajakiem, windsurfingiem, a od 40 lat żegluję. Mazury to jest cud natury, taki przez wielkie C i jeszcze większe „en”. 

ODPALIŁA
MARZENA KOZIELSKA



AFTERMARKET



WYBIERZ
CZĘŚCI SACHS
DO SAMOCHODÓW
OSOBOWYCH

Eksperti w zakresie amortyzatorów i sprzęgieł. Więcej na: aftermarket.zf.com/pl/sachs

SPRAWDZONE TECHNOLOGIE



SACHS



Koszty sądowe W SPRAWACH CYWILNYCH

DECYDUJĄC SIĘ NA PROWADZENIE SPRAWY SĄDOWEJ, CYWILNEJ, ZASADNICZO MUSIMY LICZYĆ SIĘ Z PONOSZENIEM RÓŻNYCH KOSZTÓW. WŚRÓD NICH SĄ KOSZTY SĄDOWE, OBEJMUJĄCE OPŁATY I WYDATKI.

Przykładowe sprawy, w których powstają koszty sądowe

Decydując się na przykład na wytoczenie sprawy o zapłatę zaległego wynagrodzenia za wykonaną usługę, czy też na prowadzenie sprawy o odszkodowanie, o zadośćuczynienie bądź o wydanie rzeczy, musimy liczyć się z koniecznością uiszczania kosztów sądowych. To są oczywiście tylko przykłady spraw powodujących koszty sądowe. Do uiszczenia kosztów sądowych (opłat i/lub wydatków) zasadniczo obowiązana jest strona, która wnosi do sądu pismo podlegające opłacie lub powodujące wydatki.

Przykładowe pisma, od których uiszcza się opłaty sądowe

Opłacie podlega pismo, jeżeli przepis ustawy przewiduje jej pobranie. Opłatę należy uiścić przy wniesieniu do sądu pisma podlegającego opłacie.

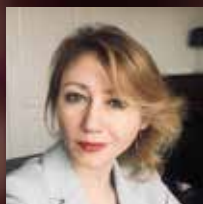
Opłaty sądowe pobierane są między innymi za pozew, apelację, zażalenie, ale także za zarzuty od nakazu zapłaty, za sprzeciw od wyroku zaocznego, za skargę o wznowienie postępowania, za skargę o uchylenie wyroku sądu polubownego, czy też za skargę kasacyjną. To oczywiście tylko przykłady spraw, w których wnosimy opłaty sądowe.

Opłata kancelaryjna

Opłacie podlega też wniosek o wydanie na podstawie aktu: odpisu, wypisu, zaświadczenia, wyciągu, innego dokumentu oraz kopii, a nadto wniosek o wydanie odpisu księgi wieczystej. Jest to tzw. opłata kancelaryjna.

Przykładowe wydatki sądowe, które obciążają strony postępowania

Wydatki obejmują w szczególności koszty podróży strony zwolnionej od kosztów sądowych związane z nakazaniem przez sąd jej osobistym stawiennictwem, obejmują też zwrot kosztów podróży i noclegu oraz utraconych zarobków lub dochodów świadków, wynagrodzenie i zwrot kosztów poniesionych przez biegłych, tłumaczy oraz kuratorów ustanowionych dla strony w danej sprawie, zryczałtowane koszty przeprowadzenia dowodu z opinii opiniodawczego zespołu sądowych specjalistów, koszty przewozu rzeczy, utrzymywania ich lub przechowywania, koszty ogłoszeń. Wśród wydatków znajdują się ponadto koszty wystawienia zaświadczenia przez lekarza sądowego, czy też koszty mediacji prowadzonej na skutek skierowania przez sąd. Istotne jest, że wydatki związane z doręczaniem pism sądowych co do zasady nie obciążają stron. Wyjątkiem są koszty doręczenia za pośrednictwem komornika oraz dodatkowe koszty doręczenia za granicą, w tym koszty tłumaczenia.



ADWOKAT
AGNIESZKA
KAPAŁA-SOKALSKA

Specjalizuje się w szczególności w dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych, postępowaniach egzekucyjnych, windykacji roszczeń, prawie spadkowym, prawie rodzinnym.

Sposób ustalania wysokości opłaty sądowej od pozwu w sprawie o zapłatę wynagrodzenia za usługę (np. za pracę mechanika samochodowego prowadzącego działalność gospodarczą):

W sprawach o zapłatę pobiera się od pisma opłatę stałą ustaloną według wartości przedmiotu sporu wynoszącej:

- 1) do 500 zł – w kwocie 30 zł;
- 2) ponad 500 zł do 1500 zł – w kwocie 100 zł;
- 3) ponad 1500 zł do 4000 zł – w kwocie 200 zł;
- 4) ponad 4000 zł do 7500 zł – w kwocie 400 zł;
- 5) ponad 7500 zł do 10 000 zł – w kwocie 500 zł;
- 6) ponad 10 000 zł do 15 000 zł – w kwocie 750 zł;
- 7) ponad 15 000 zł do 20 000 zł – w kwocie 1000 zł.


W sprawach o zapłatę przy wartości przedmiotu sporu ponad 20 000 zł pobiera się od pozwu opłatę stosunkową wynoszącą 5 proc. tej wartości, nie więcej jednak niż 200 000 zł. To jest zasada, są od niej wyjątki określone przede wszystkim w Ustawie z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Przypadki braku obowiązku uiszczenia kosztów sądowych oraz zwolnienie z kosztów sądowych

Ustawa przewidziała także między innymi takie sytuacje (sprawy), gdy strona w ogóle nie ma obowiązku uiszczenia kosztów sądowych. Przykładem jest sprawa, w której strona wnosi o uznanie postanowień umownych za niedozwolone lub gdy dochodzi roszczeń alimentacyjnych.

Kosztów sądowych z samej definicji nie ponosi też m.in. powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów w sprawach dotyczących ochrony indywidualnych interesów konsumenta albo inspektor pracy oraz związki zawodowe w sprawach z zakresu prawa pracy.

Ponadto przepisy przewidują możliwość domagania się zwolnienia strony od kosztów sądowych – w całości bądź w części. Gdy chodzi o osobę fizyczną, to zwolnienie może zostać udzielone, gdy nie jest ona w stanie ponieść tych kosztów bez uszczerbku utrzymania koniecznego dla siebie i rodziny lub ich poniesienie narazi ją na taki uszczerbek.

Sąd może też przyznać zwolnienie od kosztów sądowych osobie prawnej lub jednostce organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której ustawa przyznaje zdolność prawną, jeżeli wykazała, że nie ma dostatecznych środków na ich uiszczenie. 



Pytania czytelników

§ ZDOLNOŚĆ DO CZYNNOŚCI PRAWNYCH

Prawo do dziedziczenia

Jestem opiekunem osoby całkowicie ubezwłasnowolnionej. Jest to osoba obca wobec mnie. Posiada ona mieszkanie. Powiedziała mi, że chce, abym to ja je odziedziczył, a nie jej dzieci. Czy jest to możliwe?

Łukasz z Warszawy

Kodeks cywilny stanowi, że sporządzić, a także odwołać testament może tylko osoba, która posiada pełną zdolność do czynności prawnych. Osoba, która została ubezwłasnowolniona, nie posiada zdolności do czynności prawnych, stąd niestety nie może sporządzić testamentu. Testamentu nie można też sporządzić (ani odwołać) przez przedstawiciela. Jeżeli zatem ta osoba nie sporządziła testamentu przed swoim ubezwłasnowolnieniem, choćby częściowym, to dziedziczenie po niej odbywało się będzie na zasadach określonych ustawowo. Zasadą przy takim dziedziczeniu jest, że w pierwszej kolejności do spadku powołane są dzieci i małżonek.

§ ZAKŁÓCENIE SPOKOJU

Udział w proteście

Moja narzeczona brała udział w proteście. Była tam z kilkoma osobami, miały ze sobą megafon-krzykaczkę, wiem, że jej używały. Policja spisała osoby, które brały udział w tym wydarzeniu, w tym też moją dziewczynę. Zastanawiamy się, co jej grozi.

Tomasz ze Szczecina

Przypuszczalnie narzeczona może zostać obwiniona o popełnienie wykroczenia z art. 51 Kodeksu wykroczeń, który stanowi, że kto krzykiem, hałasem, alarmem lub innym wybrykiem zakłóca spójność, porządek publiczny, spoczynek nocny albo wywołuje zgorszenie w miejscu publicznym, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny. Artykuł ten stanowi ponadto, że jeżeli czyn ten ma charakter chuligański lub sprawca dopuszcza się go, będąc pod wpływem alkoholu, środka odurzającego lub innej podobnie działającej substancji lub środka, podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny. Podżeganie oraz pomocnictwo są także karalne. Z pewnością, jeżeli narzeczona otrzyma wezwanie bądź jakiegokolwiek pismo w sprawie, warto udać się po pomoc do adwokata bądź radcy prawnego.

§ NAZWISKO PANIEŃSKIE

Wystarczy oświadczenie?

Dwa miesiące temu rozwiodłam się z mężem. Po rozwodzie chcę wrócić do swojego panińskiego nazwiska. Sędzia mówi, że jest to możliwe w uproszczony sposób, ale w emocjach nie zrozumiałam go dokładnie. Czy mogę prosić o odpowiedź?

Monika z Opola

Zgodnie z art. 59 Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego w ciągu trzech miesięcy od chwili uprawomocnienia się orzeczenia rozwodu małżonek rozwiedziony, który wskutek zawarcia małżeństwa zmienił swoje dotychczasowe nazwisko, może przez oświadczenie złożone przed kierownikiem urzędu stanu cywilnego (lub konsulem) powrócić do nazwiska, które nosił przed zawarciem małżeństwa. Jeżeli nie zmieściłaby się Pani w tym okresie, to pozostaje tzw. tryb administracyjny zmiany nazwiska (na zasadach ogólnych).

Jeżeli nurtuje Cię kwestia prawna związana z motoryzacją, prowadzeniem warsztatu lub inna, skorzystaj z porady naszego eksperta.

Napisz na adres: redakcja@inter-team.com.pl w tytule wpisując „Prawnik”.

PHILIPS

Xperion 6000 Flood light

Lampy robocze LED

Zaprojektowane
z myślą o **Tobie**

Zaawansowana wydajność świetlna
dla profesjonalistów



Odkryj nasze zupełnie nowe lampy projektorowe Philips Xperion 6000,
zaprojektowane z myślą o wykonywaniu codziennych zadań w trudnych warunkach.



Flood

Flood Audio

Flood Mini

innovation  you

[Philips.com/Xperion-6000](https://philips.com/xperion-6000)

auto IRONIA

W Polsce najczęściej imion czy przezwisk miał słynny Fiat 126p. Mówiono o nim pieszczotliwie Maluch, Maluszek, Fiacik (i każdy wiedział, o jakiego Fiata tu chodzi), Bąk czy Szerszeń. Malucha określano też małym Fiatem, w przeciwieństwie do Fiata 125p, zwanego dużym Fiatem.

KIEROWCY LUBIĄ NAZYWAĆ WŁASNE SAMOCHODY PO SWOJEMU: IMIONAMI, PRZEZWISKAMI, PSEUDONIMAMI I INNYMI NIETYPOWYMI OKREŚLENAMI. A TY? JAK ZWRACASZ SIĘ DO SWOJEGO AUTA?

FIAT 126p



MALUCH

W Albanii Polski Fiat 126p był znany jako Kikirez, czyli Mały Kogucik. W Chorwacji i Serbii określany był jako Peglica (zdrobnienie od słowa żelazko), w Słowenii jako Bolha (Pchła), Pici-poki (co oznacza mniej więcej auto „wolne i głośne”) lub Calimero (od nazwy postaci z włoskiej kreskówki). W języku węgierskim, Fiat 126p jest znany ja-

PICI-POKY

Bąk

ko Kispolszki (mały Polski, w odróżnieniu dla 125p, którego nazywano Nagypolszki, co oznacza Duży Polski), Kispolák lub Torpe-Polyak, gdzie „kis” oznacza małe, „torpe” karzeł, a Polák lub Polyak jest archaicznym określeniem Polaków. Samochód miał tam też przydomek „Egérkamion”, co oznacza mysz: ciężarówkę.



CITROËN C1



CZOPPEK

MAŁY CITROËN C1 TO JEDEN Z TRZECH NIEMAL IDENTYCZNYCH MODELI OBOK PEUGEOTA 106 I TOYOTY AYGO PIERWSZYCH GENERACJI. TE DWA AUTA WYRAŹNYCH PRZEZWISK SIĘ NIE DOCZEKAŁY, ALE CITROËN C1 JUŻ TAK. TEN MODEL AUTA BYŁ RZECZYWIŚCIE BARDZO ZWINNY I ŁATWY DO ZAPARKOWANIA... WCISKAŁ SIĘ WSZĘDZIE, GDZIE BYŁ CHOĆ KAWAŁEK WOLNEGO MIEJSCA POSTOJOWEGO. C1 JEST DO DZIŚ ŻARTOBLIWIE OKREŚLANE CZOPKIEM.

W Niemczech i Irlandii (i w Wielkiej Brytanii, jednak w mniejszym stopniu) Fiat 126 był znany jako Bambino (po włosku dziecko). Była zresztą tak nazywana przez Włochów bogatsza wersja wyposażeniowa Fiata 126. Na Kubie Polski Fiat 126p do dziś znany jest jako Polaquito. Na zdecydowanie nowszego Fiata Cinquecento z po-

czątku lat 90. wołano Cienias, Cienki, czy Cintocento lub Cinkocienko. Na Fiata 125p wołano Fiaciór, duży Fiat, a na jego następcę czyli Poloneza – Poldek, a potem Borewicz (dla określenia konkretnego modelu Poloneza używanego przez milicjanta Borewicza w serialu „07 zgłoś się”).

LAND ROVER



PRZEZWISKO MODELU DISCOVERY DISCO WYRAŹNIE NAWIĄZUJE DO JEGO NAZWY. NIC DODAC, NIC UJAC, AUTO MA SWOICH STAŁYCH KLIENTÓW I FANÓW, A PRZEZWISKO W SWYM CHARAKTERZE JEST NEUTRALNE.

OPeL aSTRA

ASTERIX

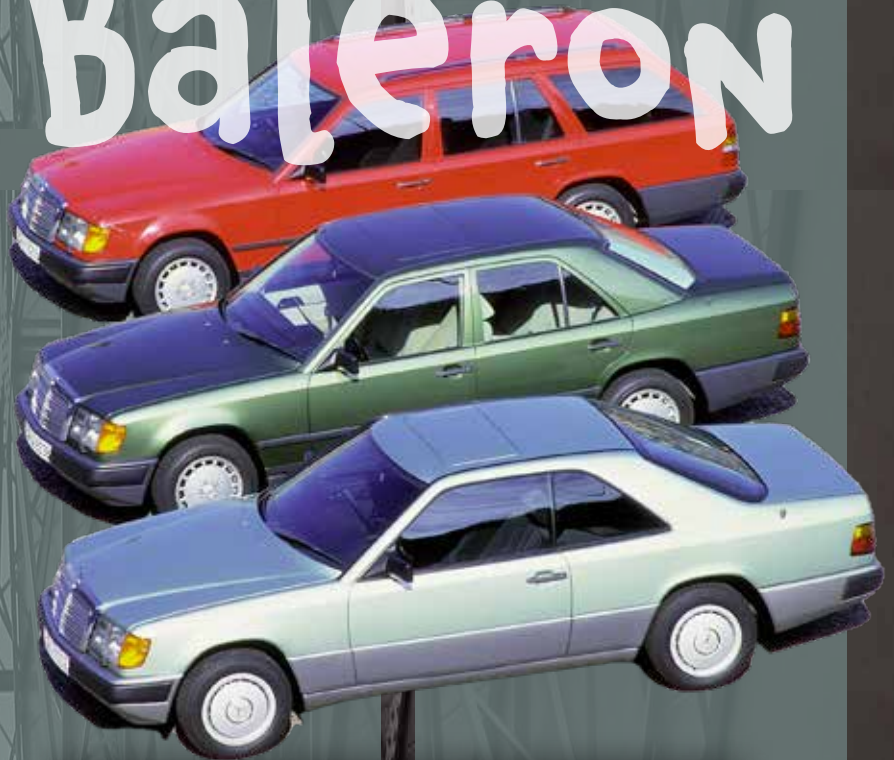
NAZWA KOMPAKTOWEGO OPLA, CZYLI ASTERIX BRZMI ORYGINALNIE, ALE WIĘKSZEJ POPULARNOŚCI WŚRÓD FANÓW MARKI RACZEJ NIE ZDOBYŁA.



Ka

► Z kolei przydomek Akwarium zyskał Polonez z 1987 r., a to za sprawą dodatkowego małego okienka za drzwiami z tyłu. Z polskich aut na piśszcztliwe nazwy zasłużyły jeszcze Syrena zwana Skarpetą lub Kurołapką z racji montowanych we wcześniejszych wersjach tego auta drzwi otwieranych pod wiatr. Pierwsze Warszawy M20 nazywane były Garbuskami. Nie tylko kiedyś, ale i dziś, także o markach mówimy inaczej niż by należało, a i tak wszyscy wiedzą, o jakie auto chodzi. I tak na przykład Beema to BMW, Merol – Mercedes, Audica – Audi, ale już Madzia to Mazda, Hania to Honda, Subaryna – Subaru.

MERCEDES Baleron



NIE JEST DO KOŃCA WIADOMO, DLACZEGO MERCEDESA W124 (1984-93) NAZYWANO W POLSCE BALERONEM, ALE JEDNA Z TEORII MÓWI, ŻE BYŁO TO ZWIĄZANE Z BRAKIEM BALERONU W SKLEPACH ZA CZASÓW PRL-U.

NISSAN

MICRA III Z LAT 2003-10 (K12) JEST ZGRABNIEJSZA OD SWEJ POPRZEDNICZKI, ALE I TAK ZDOBYŁA DZIWNY PSEUDONIM – KARALUCH.

karaluch

VW PASSAT PASSERATI

JEDEN Z NAJCHEŃNIEJ KUPOWANYCH U NAS SAMOCHODÓW KLASY ŚREDNIEJ DOCZKAŁ SIĘ WIELU PSEUDONIMÓW. JEST ZWYKLE NAZYWANY PASKIEM LUB NIE WIADOMO DLACZEGO NIEPOCHLEBNIIE TEŻ PASTUCHEM, NAJLEPIEJ W TEDEIKU (CZYLI Z SILNIKIEM WYSOKOPRĘŻNYM TDI POD MASKĄ), BO TAKI MODEL JEST NAJBARDZIEJ OSZCZĘDNY. SŁOWO STYLIZOWANE NA WŁOSKIE PASSERATI FAJNIE BRZMI, ALE TEŻ ZA BARDZO NIE PASUJE DO KONSERWATYWNEGO NIEMIECKIEGO MODELU.




NAZWA DUŻEJ ŠKODY SUPERB JEST NIECO SKOMPLIKOWANA. SUPERB PO ANGIELSKU OZNACZA WSPANIAŁY, ALE U NAS NAZWE SUPERB CZĘSTO CZYTA SIĘ W RATACH JAKO SUPER B LUB NAWET SUPER BI. ZRESZTĄ SAMI CZESI SUPERBA CZĘSTO OKREŚLAJĄ JAKO SUPERBNI WUZ, CZYLI WSPANIAŁE AUTO.



ŠKODA



SUPERB

► Właściciele szwedzkich Saabów na swe auta wołają też Saabolot, Saabina lub Schab czy Schabik. Właściciele Nissana Qashqaja, z racji trudnej do wymówienia nazwy tego modelu czasami nazywają go Kaszanką, Kaszką lub zdecydowanie ładniej: Kasią. Nie brakuje też interesujących kombinacji. Czołowa to Škoda 100 z 1976 roku, która nazywana była też Skodillac... A na sportowe Škody Rapid wołano czasami Ost Block Porsche, czyli Porsche z Bloku Wschodniego. 

RENAULT



Kangur

FRANCUSKIE AUTO Z ANGIELSKĄ NAZWĄ, A KANGOO TO PO ANGIELSKU KANGUR. TRAFNE OKREŚLENIE DLA TEGO UNIWERSALNEGO SAMOCHODU



JARO

TOYOTA YARIS

TAK CZĘSTO NAZYWAJĄ SWOJE MODELE WŁAŚCICIELE POPULARNEJ TOYOTY YARIS, I TO AUTA WSZYSTKICH GENERACJI, POCZĄWSZY OD 1999 ROKU DO DZIŚ. OKREŚLENIE WYWODZI SIĘ OD NAZWY MODELU I JEST POWSZECHNIE UŻYWANE NA WIELU FORACH INTERNETOWYCH DOTYCZĄCYCH OBSŁUGI TEGO AUTA CZY DOBORU CZĘŚCI EKSPLOATACYJNYCH. ZABAWNIE BRZMIĄ FRAGMENTY WPISÓW O MOIM DRUGIM JARKU CZY JUŻ TRZECIM JARKU W RODZINIE.

W 2007 ZADEBIUTOWAŁA IMPREZA W WERSJI Z NADWOZIEM HATCHBACK (A NIE SEDAN JAK BYŁO WCZEŚNIEJ), CO WYWOŁAŁO NIEZADOWOLENIE FANÓW SUBARU, KTÓRZY ZAWSZE IMPREZĘ OCENIALI PRZEZ PRYZMAT SPORTOWEJ WERSJI ZNANEJ JAKO STI. DLATEGO OD RAZU NOWĄ ODMIANĘ IMPREZY ZACZĘTO USZCZYPLIWIE NAZYWAĆ LANOSEM.



lanos

SUBARU

BUDZIWI



HONDA

TU WPŁYW NA NAZWĘ MIAŁA STYLITYKA AUTA – BARDZO NOWOCZESNA I PRZYPOMINAJĄCA STATEK KOSMICZNY, A NAWET UFO. STYLIZACJA NADWOZIA BYŁA TAK AWANGARDOWA, ŻE W KOLEJNEJ GENERACJI AUTA Z 2009 ROKU Z TAKIEGO WYRAFINOWANIA ZREZYGNOWANO. TZW. FACELIFTING BYŁ BARDZIEJ TRADYCYJNY I KONSERWATYWNY.



U F ©

OPEL

SLANGOWE OKREŚLENIE BUDYŃ DOTYCZY AUT, A W ZASADZIE ICH KOLORU CHARAKTERYSTYCZNEGO W NIEMCZECH DLA TAKSÓWEK. WIELE TAKICH PRYWATNIE SPROWADZONYCH AUT JEŹDZI W POLSCE NIE TYLKO JAKO TAKSÓWKI. DLA WTAJEMNICZONYCH TEN KOLOR AUTA WYRAŹNIE ZDRADZA JEGO PRZESZŁOŚĆ I OCZYWIŚCIE SPORY PRZEBIEG NA LICZNIKU. TU NIE ZDA SIĘ ŻADNA WYMÓWKA, KTO WIE, ŻE BYŁO TO TAXI, NIE DA SIĘ NABRAĆ NA ŻADNE BAJKI HANDLARZA, ŻE WYJĄTKOWO MAŁO KTOŚ JEŹDZIŁ. A SVOJĄ DROGĄ W POLSCE PRYWATNYCH BUDYŃWIÓW RACZEJ NIE WIDAĆ.

FORD

W TYM WYPADKU SPRAWA JEST RACZEJ PROSTA. POTOCZNA NAZWA FOCUSA CZYLI FOKA LUB FOCZKA JEST BARDZIEJ PIESZCZOTLIWA.

Foka




audi

KAROSERIA PIERWSZEJ GENERACJI AUDI TT Z 1998 ROKU RZECZYWIŚCIE PRZYPOMINAŁA ŻÓŁWIA. JEDNAK TĘ NAZWĘ W POLSCE ROZPROPAGOWAŁA 2. GENERACJA MODELU Z 2006 ROKU. TROCHĘ TO PRZEKORNA NAZWA, BO AUDI TT TO AUTO SPORTOWE I DOBRZE PRZYSPIESZA. I NIGDY NA DROGACH NIE BYŁO „ŻÓŁWIKIEM” CZY ZAWALIDROGĄ.

żółwik

Wrzucić na luz

W DZISIEJSZYCH CZASACH MAŁO
KTO POTRAFI ODPOCZYWAĆ.
GNAMY GDZIEŚ KAŻDEGO DNIA.
NIE WIADOMO, DOKĄD I PO CO.
DLATEGO TAK WAŻNY JEST
ODPOCZYNEK – CZY TO AKTYWNY
CZY TEŻ BIERNY.

Odpoczynek jest po to, żebyśmy po nim byli w stanie efektywniej, wydajniej pracować oraz lepiej, milej i z energią funkcjonować w codziennym życiu. Do tego również służy nam weekend, czy urlop, kiedy możemy na chwilę zapomnieć o codzienności, pilnych terminach, trudnych klientach, ważnych spotkaniach, by w końcu naładować akumulatory i zrelaksować się. Obojętnie jak go zaplanowaliśmy, każdy z nas potrzebuje wytchnienia i jest to zupełnie naturalna potrzeba. Wymaga tego nasze zdrowie psychiczne i fizyczne. Odpoczynek jest więc bardzo ważny, ale gdy ten wymarzony czas w końcu nadchodzi, często okazuje się, że nie spełnia on naszych oczekiwań. 



KAROLINA KOŁOSZA

HR Payroll and Project Manager o doświadczeniu międzynarodowym. Trener mentalny, specjalistka od koncentracji, uważności i planowania czasem. W swojej karierze była odpowiedzialna za ponad 200 procesów rozwojowych zakończonych sukcesem. Specjalizuje się w strategicznym zarządzaniu kosztami operacyjnymi.



EWA GARDYAŃCZYK-WOJNOWSKA

Certyfikowany trener narzędzi psychometrycznych MBTI, Insight Discovery oraz Belbin – Team Roles. Coach, mentor, trener mentalny, przedsiębiorca. Na co dzień zajmuje się implementacją oraz zarządzaniem procesami szkoleniowymi.



Właścicielki Centrum Odkrywania Doskonałości – firmy specjalizującej się we wspieraniu biznesu, rodziców, dzieci i nauczycieli. www.cod.biz.pl

WYPOCZYWAĆ TEŻ TRZEBA UMIEĆ.

JEŚLI NIE POSIADAMY TAKIEJ NATURALNEJ UMIEJĘTNOŚCI LUB ZAPOMNIELIŚMY, JAK SIĘ TO ROBI, TO NIGDY NIE JEST ZA PÓZNO, BY PONOWNIE SIĘ TEGO NAUCZYĆ.

1 Przygotuj się na czas bez pracy. Postaraj się pozamykać najważniejsze tematy, tak żeby nie zaprzętały Ci głowy. Jeśli przez dłuższy czas nie będzie Cię w pracy, zakończ swoje sprawy, przekaż obowiązki osobie, która Cię będzie zastępować. Musisz uświadomić sobie, że bez Ciebie firma wciąż będzie istniała i prosperowała tak samo dobrze. Jeśli nie wyłączysz w swojej głowie trybu „praca”, nie odpoczniesz psychicznie, a o to tu tak najbardziej chodzi. Jeśli prowadzisz jednoosobową działalność gospodarczą, poinformuj swoich klientów od kiedy do kiedy jesteś niedostępny.

2 Nie zrobisz wszystkiego. Zawsze będzie coś do zrobienia, dlatego czasami warto zrobić sobie listę spraw, których nie załatwisz. Unikniesz wtedy efektu Zeigarnik, który polega na tym, że zadania niewykonane, pamiętane są lepiej niż zadania wykonane.

3 Unikaj długu sennego. Deficyt snu to różnica między ilością snu, jakiej potrzebujemy, a ilością, którą faktycznie otrzymuje nasz organizm. Niestety deficyt ten się kumuluje, a jego skutki mogą być odczuwalne od razu lub po jakimś czasie. Co więcej niedoboru snu nie da się nadrobić w ciągu jednej nocy. Więc jeśli w najbliższy weekend planujesz maraton filmowy do późnych godzin nocnych, może warto to przemyśleć.

4 Jeśli czas wolny kojarzysz tylko z nadgania-
niem prac domowych i innych zaległości jak choćby towarzyskie, na które wcale nie masz ochoty, to czas na zmianę myślenia. Brak czasu na odpoczynek spowoduje narastającą frustrację i potencjalnie tylko pogorszy sprawę. Nic nie musisz.

5 Używasz telefonu służbowego? Może warto go wyłączyć, ustawić autoresponder w skrzynce pocztowej. Może uda się też odstawić na bok telefon lub tablet, całkowicie unikając tym samym dodatkowych bodźców jak niebieskie światło. Będziesz też mieć szansę odciąć się od starannie wyselekcjonowanych zdjęć i relacji swoich i nie swoich znajomych, co może pobudzać w nas efekt i złudzenie „inni mają lepiej”.

6 Odtóż zegarek na bok i nie działaj pod presją czasu. Nie wszystko musi iść też zgodnie z planem. Jeśli gdzieś wyjeżdżamy, powinniśmy być gotowi psychicznie na to, że coś może pójść nie tak. Dzięki temu unikniemy rozczarowania, łagodniej nam się będzie pogodzić z takimi rzeczami i z uśmiechem na twarzy znaleźć rozwiązanie sytuacji.

7 Jeśli lubisz zwiedzać i planujesz wycieczkę, postaraj się nie przedobrzyć. Fajnie zobaczyć ciekawe miejsca, jednak bieganie od punktu do punktu, raczej nie pozwoli Ci wypocząć. Wybierz kilka atrakcji, które chcesz zobaczyć, ale też znajdź miejsce na odpoczynek. Znajdź czas na drobne rzeczy i delektowanie się nimi. Zachód słońca, morskie fale to świetne widoki i doskonały relaks.

8 Poczuj się „na luzie”. Znajdź czas na błogie lenistwo, ale również na sport, który pozwoli Ci odreagować stres. Warto zastanowić się, jakie aktywności przynoszą Ci odprężenie i nawet po zakończonym odpoczynku starać się regularnie je uprawiać.

Nie zmarnuj czasu, który powinien dać Ci zastrzyk energii do działania nie tylko w pracy, ale również i w innych sferach. Dlatego wypoczywaj aktywnie na świeżym powietrzu, znajdź czas zarówno na słodkie lenistwo jak i zwiedzanie oraz sport. Znajdź sobie pasję, dziel ją z innymi. Daj sobie możliwość odpoczynku i szansę na regenerację.

Quiz

CZY POTRAFISZ ODPOCZYWAĆ?

1. Czy masz problem z utrzymaniem koncentracji w chwili obecnej?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

2. Jak często czujesz się przytłoczony swoim życiem?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

3. Czy masz trudności z zasypianiem w nocy?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

4. Czy przeciętnie przesypiasz mniej niż 7-8 godzin na dobę?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

5. Czy kiedy czujesz się przytłoczony, sięgasz po niezdrowe produkty spożywcze, takie jak śmieciowe jedzenie, nadmierne picie alkoholu lub jedzenie słodczy?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

6. Czy podczas dnia wolnego sprawdzasz służbowy telefon lub skrzynkę pocztową?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

7. Czy podczas odpoczynku przypominasz sobie o zadaniach, których nie wykonałeś?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

8. Czy odczuwasz negatywne emocje na myśl o czasie wolnym od pracy?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

9. Czy pozwalasz sobie na odpoczynek?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

10. Dni wolne od pracy to czas na nadrobienie zaległości?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

11. Kalendarz zaczynasz od planowania wypoczynku?

- nigdy czasami
 często prawie zawsze

Wyniki

Pytania: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10:
nigdy: 1 punkt,
czasami: 2 punkty,
często: 3 punkty,
prawie zawsze: 4 punkty

Pytania: 4, 9, 11:
nigdy: 4 punkty,
czasami: 3 punkty,
często: 2 punkty,
prawie zawsze: 1 punkt

Zadanie coachingowe:

Rozpisz swój idealny dzień/tydzień. Ile czasu chciałbyś przeznaczyć na poszczególne zadania? Nie zapomnij o zaplanowaniu czasu na odpoczynek. Zastanów się, jak chcesz odpoczywać, co na Ciebie działa, a co nie? Co musiałbyś zrobić, żeby wdrożyć swój idealny dzień w życie?

31–44

Być może słyszałeś o odpoczynku, ale zdecydowanie z niego nie korzystasz, jesteś przekonany, że nie możesz na niego pozwolić. Jeśli to tylko czasowe i nie widzisz w tym problemu to w porządku. Może warto jednak sobie ustawić granicę, do kiedy pozwoliś sobie na taki stan. Jeśli jednak jest to stan permanentny i czujesz, że zaczynasz mieć problemy ze zdrowiem, może warto poszukać pomocy.

16–30

Coś o odpoczynku wiesz i potrafisz z niego skorzystać. Zawsze jednak mogłoby być lepiej. Może warto dokładnie przeanalizować swój kalendarz, zaplanować sobie odpoczynek i zrealizować to zadanie?

0–15

Gratulacje! Najwyraźniej potrafisz zadbać o czas dla siebie i właściwą regenerację.

? ZAPYTAJ NAS!

Jak odzyskać siły? Ile czasu powinienem optymalnie poświęcić na urlop, aby naprawdę wypocząć? Po tegorocznych wakacjach wnioskuje, że po powrocie z tygodniowego wyjazdu byłoby mi jeszcze ciężiej. Może są na to jakieś sposoby?
Michał, 45 lat

Efektywny urlop powinien trwać minimum 10 dni, choć jeszcze lepiej, jeśli będą to pełne trzy tygodnie. Najlepiej wtedy nie planować żadnych konkretnych obowiązków. Pierwszy tydzień to adaptacja urlopową, drugi to faktyczny wypoczynek, natomiast trzeci to ponowna adaptacja do normalnego trybu życia. Okres adaptacji jest istotny, ponieważ pomaga nam w pełni przystosować się do nowych warunków i umiejętnie je wykorzystać. Masz jeszcze dużo czasu, by tak rozłożyć sobie pracę, by następny urlop móc wydłużyć trzykrotnie i porządnie wypocząć. Powodzenia!

Jeśli masz pytanie do naszych ekspertek, wyślij je na adres redakcja@inter-team.com.pl.



Świat odkryć zaczyna się tutaj

Wyjątkowe osiągi, tylko dla pojazdów Jaguar Land Rover.

Prosta decyzja. Montując Brembo OE prosto z naszego opakowania, dajesz swojemu autu jakość, do której jest przyzwyczajone.

Brembo oferuje zamienniki tak samo niezawodne, i będące w 100% własną produkcją, jak w przypadku wyposażenia oryginalnego.

Tak więc niezależnie od tego, jaką część wymieniasz, zastąp ją właściwą. Nie ma nic lepszego.

Dla kierowców samochodów ze stajni Jaguar Land Rover, którym nie wystacza zwyczajność. Wyjątkowa seria Prime pozwoli dojechać dalej.



Wybierz oryginał

Ekskluzywne rozwiązania Brembo

Redukcja wagi

Mniejsze zużycie oraz emisja

Przygoda zaczyna się tutaj.

bremboparts.com



Dobre RELACJE

RAMZES AUTO-MECHANIKA,
BIAŁY BÓR, K. GRUDZIĄDZA, WOJ. KUJAWSKO-POMORSKIE.

Początki serwisu

Motoryzacja zawsze mnie interesowała, jeździłem Fiatem 125p i po ukończeniu szkoły wystartowałem z własnym warsztatem. Nazywał się wtedy Remex i miał jedno stanowisko. Z biegiem czasu i w związku ze zwiększającą się liczbą stałych klientów pojawił się pomysł na rozbudowę warsztatu. Nie zmieniła się jednak siedziba – do dzisiaj mieści się w Białym Borze obok Grudziądza.

To nas wyróżnia

Nasz warsztat oferuje szeroką ofertę naprawy aut – od osobowych po ciężarowe. Mamy biuro obsługi z miejscem, gdzie klient może w ciszy i spokoju poczekać na naprawę swojego pojazdu. W firmie panuje rodzinna atmosfera, o którą jako frontwoman, dba pani Monika. Od początku jestem jedynym właścicielem i razem z dwoma mechanikami często świadczymy usługi „od ręki” – staramy się pomóc każdemu w awaryjnej sytuacji.



“ MOTORYZACJA
ZAWSZE MNIE
INTERESOWAŁA,
JEŹDZIŁEM FIATEM 125p
I PO UKOŃCZENIU
SZKOŁY WYSTARTOWAŁEM
Z WŁASNYM
WARSZTATEM. ”

My w sieci O.K. Serwis

Nasza współpraca z Inter-Team trwa już długo, zawsze mieliśmy dobre relacje. Te więzi zaowocowały pomysłem przystąpienia naszego warsztatu do sieci O.K. Serwis, z czego bardzo się cieszę, bo wiem, że wspólne działania przełożą się na wymierne efekty.

Plany na przyszłość

Chcemy być niezależni i sprostać coraz większym wymaganiom rynku motoryzacyjnego. Zamierzam włączyć do oferty auta zastępcze, wynajem stanowiska naprawczego oraz sprzętu do obsługi samochodów osobowych. Mam w planach zakup linii diagnostycznej – hamulce, amortyzatory, zawieszenie – dzięki czemu będziemy mogli przygotować klienta do wizyty na stacji kontroli pojazdów.

Po godzinach

Moją największą pasją są motocykle – jazda na nich sprawia mi ogromną




ZAKRES USŁUG

- mechanika pojazdowa, auta osobowe, dostawcze oraz ciężarowe
- układy hamulcowe
- układy wydechowe
- naprawy układu klimatyzacji
- wymiana olejów
- wymiana rozrządu
- diagnostyka komputerowa
- zawieszenia
- wyciąganie urwanych świec i wtrysków



“ CZĘSTO ŚWIADCZYMY USŁUGI „OD RĘKI” – STARAMY SIĘ POMÓC KAŻDEMU W AWARYJNEJ SYTUACJI. ”

przyjemność. Obok nich są działania deweloperskie. Część mojego wolnego czasu poświęcam także na charytatywne działania wspierające lokalne szkoły. Kiedy wybuchła wojna u naszych sąsiadów, zaangażowałem się w aktywną pomoc dla uchodźców z Ukrainy – byłem organizatorem zbiórek dla potrzebujących. 

REMIGIUSZ BOROWICZ,
WŁAŚCICIEL WARSZTATU





Jak CHRONIĆ SILNIK **przy** ZIMNYM ROZRUCHU?

WSPÓLNIE ZE SPECJALISTAMI PRODUCENTA OLEJÓW MOBIL 1, PRZEDSTAWIAMY NAJWAŻNIEJSZE WYZWANIA, DOTYCZĄCE SMAROWANIA SILNIKA PODCZAS ZIMNEGO ROZRUCHU ORAZ W SKRAJNIE NISKICH TEMPERATURACH.

To przy zimnym rozruchu, który jest kojarzony przede wszystkim z użytkowaniem pojazdu w ujemnych temperaturach, następuje 80 proc. zużycia silnika. W rzeczywistości z zimnym rozruchem mamy do czynienia przez cały rok, za każdym razem, gdy silnik jest uruchamiany znacznie poniżej swojej temperatury roboczej. Odpowiadając na konieczność ochrony silnika w takich warunkach, wprowadzono szereg modyfikacji do formułacji smarnych, które skracają czas dotarcia oleju do najbardziej odległych punktów smarowania.

Wpływ klasy lepkości na rozruch silnika

W przypadku oleju silnikowego na liczbę obrotów silnika podczas zimnego rozruchu wpływa jego lepkość. Z przeprowadzonych testów wynika, że w temperaturze -30°C olej syntetyczny Mobil 1 0W-40 pozwolił osiągnąć 130 obr./min., olej o klasie lepkości 10W około 80 obr./min., a 20W zaledwie 10 obr./min., co uniemożliwiłoby uruchomienie pojazdu. Na szczęście era olejów jedno sezonowych i dominacji produktów mineralnych jest już przeszłością.

Spadek pompowności niebezpieczny dla silnika

Niskiej jakości oleje silnikowe szybko tracą swoje pierwotne właściwości fizykochemiczne, co przekłada się na przy-

kład na brak kontroli lepkości w niskich temperaturach. Jeżeli lepkość oleju będzie zbyt wysoka, jego obieg w układzie smarowania po zimnym rozruchu zajmie znacznie więcej czasu. Im wyższa lepkość oleju, tym środek smarny stawia większy opór ruchomym elementom silnika. W rezultacie przy niskiej pompowności oleju liczba obrotów silnika spada, co przysparza więcej problemów podczas próby jego uruchomienia w niskich temperaturach.


Szybkie dotarcie do wszystkich punktów smarowania

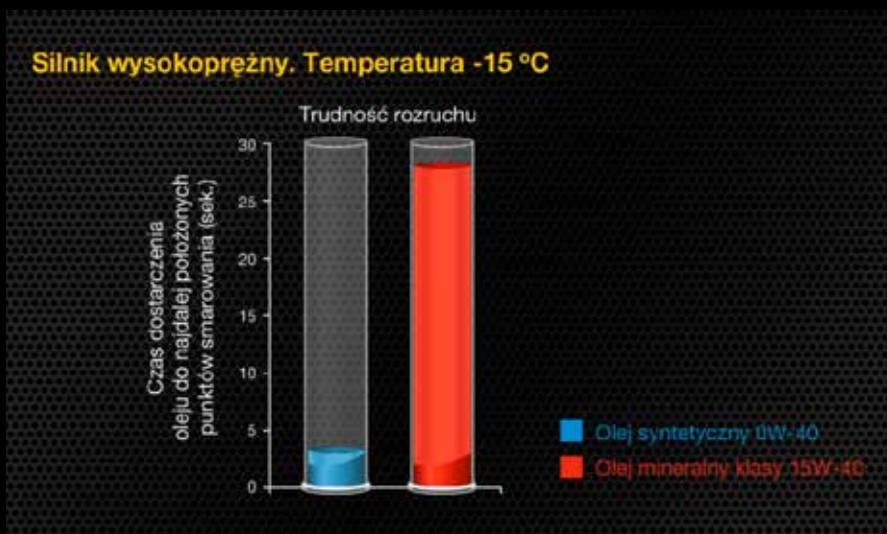
Dla zapewnienia pełnej ochrony silnika, kluczowy jest czas, jaki potrzebuje środek smarny na dotarcie do wszystkich punktów smarowania. Na czym zatem polega wyższość olejów syntetycznych? Ich przewaga wynika zarówno z jakości baz olejowych oraz pakietu dodatków. Zasadnicza różnica polega na tym, że oleje syntetyczne, takie jak Mobil 1, w porównaniu do mineralnych nie zawierają wosków. Te duże cząsteczki węglowodorowe uniemożliwiają przepływ oleju w niskich temperaturach. Podczas testów w temperaturze -15°C olej syntetyczny Mobil 1 o lepkości 0W-40 szybko dotarł do najdalej położonych punktów smarowania. W przypadku oleju mineralnego 15W-40 ten czas wyniósł blisko pół minuty.



Jazda na krótkich dystansach

Jak podkreślają specjaliści ExxonMobil, niedostateczne smarowanie może stać się przyczyną poważnych uszkodzeń, które nie są może dostrzegalne natychmiast, ale po pewnym czasie ujawniają się w postaci np. nadmiernego zużycia oleju silnikowego, niskiego ciśnienia sprężania i spadku mocy silnika. Niedostateczne smarowanie wynikać może nie tylko ze wspomnianej trudności w cyrkulacji oleju w układzie smarowania, ale również jazdy w niskich temperaturach na krótkich dystansach.

Skutkiem jazdy na krótkich dystansach, gdy silnik jest niedograny, a paliwo nie paruje z oleju, jest coraz cieńsza warstwa „filmu olejowego”. Zawartość paliwa w oleju może wtedy sięgnąć nawet 10–20 proc. Dłuższa praca silnika rozgrzewa jednak olej do normalnej temperatury, a wtedy część paliwa paruje, powodując dostrzegalny, nierzadko zaskakująco duży ubytek oleju w układzie smarowania silnika. Już 10-procentowa zawartość paliwa w oleju rozcieńcza olej SAE 10W do wartości krytycznej z punktu widzenia funkcji smarowania, czyli poniżej 6 mm²/s. 



Dwuczęściowe TARCZE HAMULCOWE

Jednym z wiodących trendów, który ma wpływ na branżę motoryzacyjną, jest dążenie do zrównoważonego i ekologicznego rozwoju. Firma Brembo podejmuje określone działania, aby zapewnić coraz bardziej odpowiedzialną produkcję, ograniczyć emisję zanieczyszczeń i złagodzić skutki zmian klimatycznych dzięki bardziej ekologicznym rozwiązaniom technologicznym. Zmiana konstrukcji oraz materiałów używanych do produkcji elementów układu hamulcowego to dobry sposób na zmniejszenie masy nieresorowanej pojazdu, a tym samym ograniczenie ilości energii wymaganej do jego zasilania oraz obniżenie zużycia paliwa.

Jednym z rozwiązań Brembo opracowanych z myślą o zrównoważonym rozwoju są dwuczęściowe tarcze hamulcowe pływające, nitowane i co-cast. Mają one określone zalety w porównaniu z jednolitą (jednoczęściową) tarczą hamulcową. Standardowe, jednolite tarcze hamulcowe są zwykle produkowane z żeliwa. Rozwiązania dwuczęściowe, takie jak tarcze pływające, mają aluminiową piastę i żeliwną powierzchnię hamującą. Dzwon tarczy i powierzchnia hamująca to dwa osobne elementy połączone za pomocą tulei mocujących. Zastosowanie tych lekkich materiałów umożliwia obniżenie masy tarczy nawet o 30 proc., co z kolei ogranicza zużycie paliwa, a tym samym emisję zanieczyszczeń. Z kolei sposób połączenia dzwonu tarczy z po-

**JAKIE SĄ ZALETY
DWUCZĘŚCIOWYCH
TARCZ
HAMULCOWYCH
BREMBO
I JAK NALEŻY JE
MONTOWAĆ.**

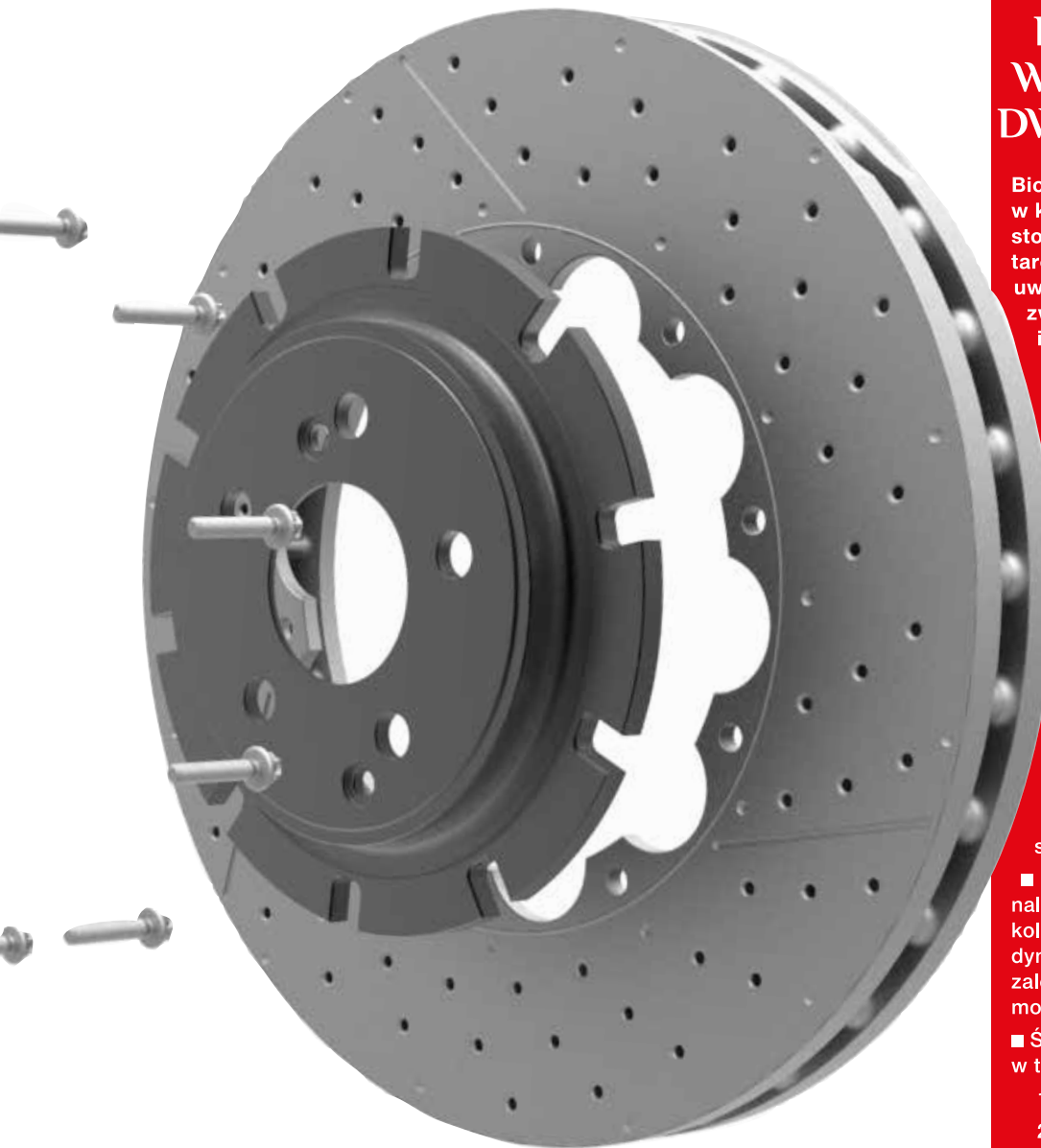
wierzchnią hamującą umożliwia niewyczuwalny ruch osiowy, co pozwala na rozszerzenie powierzchni hamującej bez zniekształcania dzwonu.

Tarcze pływające wprowadzone na początku XXI wieku początkowo stosowano wyłącznie w samochodach luksusowych, sportowych i supersa-


mochodach. W ostatnich latach kompozytowe tarcze hamulcowe wykonane z dwóch różnych materiałów zastosowano również w samochodach klasy średniej. W porównaniu z tarczami pływającymi nitowane tarcze hamulcowe składają się z aluminiowej piasty i żeliwnej powierzchni hamującej, które łączone są za pomocą stalowych nitów.

Brembo opracowało jeszcze jedną tarczę hamulcową składającą się ze stalowej piasty oraz żeliwnej powierzchni hamującej – tzw. co-cast. W tym przypadku oba elementy zostały połączone ze sobą





w procesie współodlewania. Stalowy dzwon umożliwia zmniejszenie masy tarczy o około 15 proc. w porównaniu z tarczą jednolitą tej samej wielkości. Powierzchnia tarczy pokryta jest powłoką wykonaną w technologii UV, która gwarantuje większą odporność na wilgoć oraz temperaturę. Ponadto powłoka UV jest rozwiązaniem na bazie wody i nie wymaga rozpuszczalników, co pozwala oszczędzić do 98 proc. energii i emisji w porównaniu z powłokami konwencjonalnymi. Aby umożliwić dodatkową redukcję masy, dzwon tarcz

hamulcowych co-cast i nitowanych ma grubość 2,5 mm, a nie 7,5–9 mm jak w przypadku konwencjonalnego dzwonu żeliwnego, przy zachowaniu jednakowej skuteczności tarczy. Dzięki zmniejszeniu masy tarczy wszystkie rozwiązania kompozytowe zapewniają efektywniejsze wykorzystanie mocy silnika, zmniejszenie zużycia paliwa i emisji spalin. Poprawia to własności jezdne pojazdu, zwiększa precyzję prowadzenia i stabilność samochodu. 

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE PRAWIDŁOWEJ WYMIANY TARCZ DWUCZĘŚCIOWYCH

Biorąc pod uwagę różnicę w konstrukcji i materiałach stosowanych w dwuczęściowych tarczach hamulcowych, należy uwzględnić istotne kwestie związane z ich obsługą i montażem.

- Z powodu mniejszej grubości dzwonu tarczy **NIE WOLNO** podnosić ani trzymać tych tarcz za stalowy dzwon, ponieważ może to spowodować niewielkie odkształcenia. To z kolei skutkować może nadmiernym biciem bocznym lub drganiami w układzie hamulcowym.
- Przed rozpoczęciem montażu należy dokładnie oczyścić powierzchnię piasty koła oraz tarczę.
- **NIE** skręcać kół, trzymając za tarczę/zacisk. Spowoduje to odkształcenie lekkiego stalowego dzwonu tarczy.
- Podczas zakładania koła należy przestrzegać odpowiedniej kolejności dokręcania śrub kluczem dynamometrycznym, a także zalecanego przez producenta momentu ich dokręcania.
- Śruby kół należy dokręcać w trzech krokach.
 1. Ustawić ręcznie.
 2. Najpierw dokręcić momentem 75 Nm.
 3. Następnie dokręcić momentem końcowym (zapoznać się z instrukcją obsługi pojazdu).
- Aby zapobiec zniekształceniu tarczy, należy używać wyłącznie wysokiej jakości oryginalnych felg.

UWAGA: Nieprzestrzeganie powyższych wskazówek dotyczących montażu lub zastąpienie tarcz kompozytowych jednolitymi może spowodować pojawienie się hałasu oraz wibracji.

RAVENOL

Nowości OD RAVENOL

NIEUSTANNY ROZWÓJ I ZMIANY W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ, NOWE REGULACJE W OBSZARZE EKOLOGII, ZMUSZAJĄ PRODUCENTÓW SAMOCHODÓW, A CO ZA TYM PODZESPOŁÓW, DO POSZUKIWANIA CORAZ TO BARDZIEJ SKOMPLIKOWANYCH ROZWIĄZAŃ.

Duże momenty obrotowe, ciasne pasowania, małe zapotrzebowania na energię, to dzisiaj podstawa. Samochód ma być maksymalnie ekologiczny, a co za tym idzie ekonomiczny w użytkowaniu. A jak wygląda to w rzeczywistości? Nieustanny downsizing, przy jak największej mocy, stawia ogromne wymagania technologiczne przed producentem komponentów do produkcji samochodów. Te wysokie wymagania dotyczą również skrzyń biegów. Najlepiej jeśli będzie kompaktowa, przeniesie duży moment obrotowy i będzie bezawaryjna.


Ravenol, jako lider rynku ATF, nieustannie podąża za wymaganiami producentów skrzyń biegów. Naszym priorytetem jest dostarczać środki smarne przewyższające wymagania producentów skrzyń biegów. Dlaczego? Zależy nam na bezawaryjnej pracy skrzyni biegów podczas całego okresu użytkowania – nie tylko gwarancji. Agresywna jazda, przyczepa na haku, jazda w korkach – oleje ATF Ravenol bez problemu chronią skrzynię, utrzymując ją w najlepszej kondycji i, co najważniejsze, w czystości.



CO NOWEGO W NASZYM PORTFOLIO?

Zastanawiasz się nad wyborem oleju do skrzyni? Masz dwie opcje.

1. Skorzystać z oleju dedykowanego do konkretnego rodzaju skrzyni (zgodnie z zaleceniami producenta), który ma optymalnie skomponowaną formułę: mieszaniny olejów bazowych, dodatków jakościowych oraz modyfikatorów lepkości. Wpływ każdego ze składników na parametry i funkcje gotowego produktu jest ważny, ale często, poprawiając jakiś konkretny parametr, jednocześnie ma to wpływ na zmianę innych, dlatego właściwa formuła oleju jest tak ważnym aspektem. Tylko zastosowanie dedykowanego produktu pozwoli w pełni ochronić skrzynię. Oleje Ravenol rozpuszczają zanieczyszczenia w skrzyni, utrzymując je zawieszone w oleju do następnej wymiany. Brak właściwości myjących doprowadzi do nadmiernego zanieczyszczenia skrzyni podczas pracy skrzyni, wysoka temperatura, duże ciśnienie to codzienność.

2. Wybrać olej multi (Multivehicle), który spełnia standard OE w minimalnym dopuszczalnym przez producenta skrzyni poziomie. Jego szerokie spektrum zastosowania nie pozwala na spełnienie wszystkich zadań, które stawiane jest przed produktem dedykowanym. 

Pamiętaj, aby zawsze kierować się zaleceniami producenta. Sprawdź aprobaty i specyfikacje.

CHCESZ MIEĆ PEWNOŚĆ, ŻE WYBRAŁEŚ ODPOWIEDNI PRODUKT – SKORZYSTAJ Z KATALOGU SWOJEGO DOSTAWCY LUB ODWIEDŹ STRONĘ WWW.RAVENOL.PL (SEKCJA DOBIERZ OLEJ).



9HP

– Acura 08200-9016A, Acura ATF Type 3.0, ATF L 12108, ATF Type 3.1, BMW 83222167720, BMW 83222305397 (83222152426), Fiat 9.55550-AV5, Honda 08200-9170, Land Rover LR023288, Land Rover LR023289, Mopar 68157995AB, Mopar 68218925AA, VW/Audi G 055 162, VW/Audi G 060 162 A1, VW/Audi G 060 162 A6, VW/Audi G 060 162 A2, ZF S671 090 312, ZF TE-ML 11 9HP48.

Automatyczne skrzynie biegów ZF serii 9HP.



DCT-DSG LV

– BMW 83222433157, BMW DCTF-2, Ford F-DC, Ford WSS-M2C218-A1, Great Wall GW7DCT1, GWM 7DCT450, Hyundai/Kia 04300-2N110 WDHO-1, MB 239.21, Renault 7711785243, Renault DW5, VW G 055 529 A2.

Opracowany specjalnie dla dwusprzęgłowych przekładni różnych producentów samochodów, takich jak BMW, Ford, Mercedes, VW/Audi. Jest stosowany do smarowania sprzęgieł w 7-biegowych skrzyniach Magna GETRAG (7DCT300/ 6DCT200/ 6DCT150). Może być stosowany w przekładniach z bezpośrednią zmianą biegów z mokrymi lub suchymi sprzęgłami.



ULV-DM

– DEXRON® ULV GM 10L90, Ford 196825, Ford 2179795, Ford MERCON® ULV od 2017 Ford 10R80, Ford Motorcraft XT-12-QULV, WSS-M2C949-A, GM 19352619.

Opracowany do najnowszych 8- i 10-biegowych automatycznych skrzyń biegów Forda i GM.

OSRAM

Zadbaj O AKUMULATOR jak profesjonalista

FIRMA OSRAM WPROWADZIŁA DO OFERTY PROFESJONALNE URZĄDZENIA DO SPRAWDZANIA KONDYCJI AKUMULATORÓW I ICH ŁADOWANIA. DZIĘKI NIM MECHANICY BĘDĄ MOGLI SZYBKO ZWERYFIKOWAĆ STAN AKUMULATORA I W RAZIE POTRZEBY GO NAŁADOWAĆ. GAMA SKŁADA SIĘ Z TESTERA OSRAM BATTERYTEST PRO I TRZECH INTELIGENTNYCH PROSTOWNIKÓW BATTERYCHARGE PRO.

Firma OSRAM stale opracowuje nowe produkty dla warsztatów i profesjonalistów zawodowo zajmujących się motoryzacją. Po cieszącej się dużą popularnością serii lamp warsztatowych nadszedł czas na rodzinę nowych akcesoriów, tym razem przeznaczonych do konserwacji akumulatorów.

Tester akumulatorów OSRAM BATTERYtest PRO pozwala przeprowadzić kompletny test kondycji akumulatora

i układów elektrycznych w pojazdach z instalacjami 12 i 24 V, takich jak motocykle, samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe. Przy okazji kontroli stanu akumulatora, urządzenie zweryfikuje także alternator, rozrusznik i połączenie z masą. Wyniki można wydrukować za pomocą wbudowanej drukarki termicznej lub przenieść do komputera za pomocą karty SD. W zestawie jest pokrowiec ochronny do przechowywania i transportu urządzenia.


Produkty OSRAM BATTERYcharge PRO to profesjonalne, inteligentne prostowniki do akumulatorów, odpowiednie do szerokiej gamy typów akumulatorów do pojazdów 12 i 24 V. Zależnie od potrzeb można zdecydować się na urządzenie PRO 30A, PRO 50A lub PRO 60A. Liczby w nazwach oznaczają maksymalne natężenie prądu ładowania. Gama produktów OSRAM BATTERYcharge PRO nadaje się do ładowania akumulatorów kwasowo-ołowiowych,



litowych i akumulatorów w pojazdach z systemem start/stop. Od użytkownika zależy, jaki wybierze program pracy prostownika. Ładowanie może więc być powolne lub szybkie, zależnie od potrzeb. Nowe prostowniki świetnie sprawdzą się nie tylko w warsztatach, lecz także w salonach i innych środowiskach zawodowych, np. by podładować akumulator w eksponowanym aucie. OSRAM BATTERYcharge PRO poza swoją podstawową funkcją, czyli ładowania akumulatorów mają także moż-

liwość przeprowadzenia testu kondycji baterii i alternatora. Wszystkie urządzenia tej linii są wyposażone w czytelny wyświetlacz LCD i mają możliwość optymalizacji kondycji akumulatora. W przypadku baterii litowych cykl ładowania jest 7-stopniowy dla wszystkich prostowników BATTERYcharge PRO (poza PRO 30A, tu cykl jest 8-stopniowy), zaś pozostałe akumulatory są ładowane w cyklu 9-stopniowym (poza PRO 60A, gdzie cykl ma 3 stopnie).

OSRAM BATTERYcharge PRO mogą także pełnić funkcję zasilania podrzucającego. Funkcja ta zapewnia stały prąd przy regulowanym napięciu do max 14,9 V. Urządzenie może być używane na przykład podczas diagnostyki usterek elektrycznych, która wymaga, aby system elektryczny był aktywny. Bez dodatkowego źródła zasilania akumulator zostałby rozładowany. OSRAM BATTERYcharge PRO jest więc jednostką wspierającą, działającą w zasadzie jak dodatkowy zasilacz.

Wszystkie urządzenia OSRAM BATTERYcharge PRO mają również regulację natężenia prądu ładowania, a producent udziela na nie 2-letniej gwarancji. Prostowniki PRO 30A i PRO 50A są niewielkie, lekkie i łatwo je przenosić z miejsca na miejsce, zaś urządzenie PRO 60A, które ma większe gabaryty, wyposażono w kółka i wygodny uchwyt. 

SKUPIENI NA NAPĘDZIE POMOCNICZYM:

Nowe paski WIELOROWKOWE

DZISIEJSZE NAPĘDY POMOCNICZE MAJĄ KLUCZOWE ZNACZENIE ZARÓWNO DLA UZYSKANIA NAJWYŻSZEGO KOMFORTU, JAK I ZACHOWANIA MAKSYMALNEGO BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWNIKA. NAPĘD, POCZĄWSZY OD WSPOMAGANIA KIEROWNICY, SPRĘŻARKI KLIMATYZACJI PO POMPĘ WODY I ALTERNATOR, MA KLUCZOWE ZNACZENIE DLA UZYSKANIA MAKSYMALNEGO KOMFORTU I BEZPIECZEŃSTWA W DZISIEJSZYCH POJAZDACH. A MY MAMY WSZYSTKO, CO NIEZBĘDNE DO OBSŁUGI TEGO UKŁADU.

Wcześniej, układy napędu pomocniczego były zdecydowanie mniej skomplikowane. Pasek miał jedynie zapewnić stałą pracę alternatora lub pompy wody. Obecnie jednak, napęd osprzętu mocno ewoluował, obejmując zdecydowanie więcej komponentów. Pojedynczy pasek pozwala napędzić alternator, sprężarkę klimatyzacji, pompę wody i wspomaganie kierownicy. Takie rozwiązanie jest możliwe jedynie przy zastosowaniu najwyższej jakości rolek napinających i prowadzących, a także

wyjątkowo trwałych i wytrzymałych pasków wielorowkowych, które pozwalają łatwo się ułożyć w napędach serpentynowych.

Gotowi na każdą naprawę

Continental poszerza swoją ofertę w grupie komponentów napędu pomocniczego o 18 nowych zestawów oraz



40 pomp wody. – Produkty te znajdują zastosowanie w wielu pojazdach na rynku europejskim – mówi Maximilian Pape, Product Manager EMEA w Continental Power Transmission Group. – Jednoznacznie oznacza to, że oferujemy pełną gamę komponentów napędu, umożliwiając warsztatom prawidłowe i bezpieczne przeprowadzenie praktycznie każdej wymiany.

Poza ofertą części zamiennych, Continental oferuje warsztatom wszystko, co potrzebne jest do przeprowadzenia przeglądów oraz napraw. Przykładem

są narzędzia specjalne, oferowane w skrzynkach narzędziowych tzw. Tool Box'ach. Ciekawym przyrządem jest tester zużycia pasków Conti BWT. Zapewnia on profesjonalnym mechanikom szybki i prosty sposób oceny zużycia pasków. Ten mały pomocnik ma ogromną wartość w codziennej pracy warsztatu. 🛠️

WIĘCEJ INFORMACJI NA TEMAT NASZYCH NOWYCH ZESTAWÓW PASKÓW WIELOROWKOWYCH, POMP WODY ORAZ NARZĘDZI ZNAJDŹ PAŃSTWO TUTAJ:

WWW.CONTINENTAL-ENGINEPARTS.COM



Konkrety zamiast obietnic: **5 lat gwarancji.**

Profesjoniści w warsztatach samochodowych nie potrzebują pustych obietnic tylko jakości, na której mogą polegać. Dlatego też zarejestrowanym partnerom oferujemy 5 lat gwarancji na wszystkie produkty z oferty Power Transmission Group Automotive Aftermarket. Zarejestruj się na www.continental-ep.com/5



BOSCH



Porsche Cayenne Turbo. W aucie o mocy 550 KM przyspieszającym w poniżej 4 s do 100 km i o masie powyżej 2 t nie ma miejsca na kompromis.

Tarcze HAMULCOWE

**UKŁAD HAMULCOWY JEST NAJWAŻNIEJSZYM UKŁADEM BEZPIECZEŃSTWA W SAMOCHODZIE.
JEDNYM Z JEGO GŁÓWNYCH ELEMENTÓW SĄ TARCZE HAMULCOWE.**

Pierwsze próby z wykorzystaniem tarcz i klocków hamulcowych sięgają końca XIX w. Co prawda wtedy tarcze były znacznie cieńsze, a klocki dociskane za pomocą sznura. Citroën DS zapisał się w historii motoryzacji jako pierwszy samochód wy-

posażony seryjnie w hamulce tarczowe. Przez te wszystkie lata zarówno zasada działania, jak i materiały właściwie się nie zmieniły. Aż do momentu opracowania przez Bosch dla Porsche innowacyjnych tarcz hamulcowych iDisc.

CZYM WYRÓŻNIAJĄ SIĘ TARCZE HAMULCOWE iDISC?

Główna różnica to zewnętrzna warstwa, którą są pokryte. Jest gładka jak lustro, a do tego bardzo twarda – warstwa węglik wolframu ma grubość ok. 100µm. Jest tak twarda, że jest wykorzystywana jako warstwa tnąca w wiertłach widiowych i porównywalna z diamentem, osiągając w skali Vickersa ok. 1600 HV.


Pierwszym producentem, który zaufał kompetencjom Boscha, jest Porsche, który zamontował iDisc seryjnie w modelu Cayenne Turbo. Właściwości fizyczne takiej tarczy zbliżone są do tarcz ceramicznych, a są prawie trzykrotnie tańsze. Dodatkowy koszt iDisc w porównaniu ze standardowym układem hamulcowym to ok. 3000 euro, mimo to jest on tańszy w stosunku do układu z tarczami ceramicznymi o 6000 euro. Cayenne z iDisc łatwo rozpoznać po białych zaciskach hamulcowych. Kolor



Tarcza hamulcowa iDisc oraz fragment układów zawieszenia i napędowego.

ten nie jest przypadkowy, gdyż podczas użytkowania powierzchnia jest polerowana przez klocek i przybiera kolor zbliżony do białego. Ponadto iDisc prawie się nie zużywa, a więc nie pyli. Co także ma podkreślić biały kolor zacisków, który przy tarczach iDisc nie zostanie zabrudzony pyłem z tarczy hamulcowej.

Tarcze iDisc nie tylko dobrze wyglądają, ale przede wszystkim mają wyższe parametry hamowania, nieosiągalne dotychczas dla tarcz standardowych. Obecnie iDisc występują tylko na wyposażeniu fabrycznym, ale prawdopodobne jest, że w przyszłości trafią na rynek wtórny i nie tylko do Porsche.

iDisc Bosch są bardziej trwałe niż tarcze seryjne, umożliwiając ponad dwa razy dłuższe przebiegi. 



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ O UKŁADACH HAMULCOWYCH BOSCH NA WWW.HAMULCEBOSCH.PL LUB NA GŁÓWNEJ STRONIE WWW.MOTOBOSCH.PL.


POWIEW odwagi

MUSI BYĆ CIĘŻKO,
BY DOTRZEĆ DO CELU?
NIGDY!
CZAS OBALIĆ MITY!



Mazda i Mizuno

LEKKO, MODNIE I WYGODNIE

Mazda i japońska firma odzieżowa Mizuno połączyły siły i zaprojektowały buty specjalnie dla kierowców. Łączą one w sobie szarą skórę syntetyczną i czarną skórę bydlęcą. Zaprojektowano je tak, aby kierowca lepiej czuł pojazd. Dzięki specjalnej konstrukcji podeszwy stopa lekko opiera się o podłogę, dzięki czemu nacisk na pedał, jest delikatnie kontrolowany. But dla kierowcy z antypoślizgową podeszwą nadaje się też do biegania, dzięki technologii wyjątkowej amortyzacji stworzonej przez firmę Mizuno. 




ZEGAREK NA DWÓCH

Triumph Speed Twin Breitling – tak nazywa się limitowana edycja angielskiego motocykla marki Triumph, powstała we współpracy ze szwajcarskim producentem zegarków, firmą Breitling. Na rynek trafi zaledwie 270 sztuk tych motocykli. Triumph Speed Twin Breitling jest stylowym i luksusowym jednośladem dla miłośników klasycznych i na swój sposób eleganckich motocykli. Triumph Speed Twin Breitling jest wyposażony w dwucylindrowy silnik o pojemności 1200 ccm o mocy 100 KM przy 7250 obr./min i dysponuje 112 Nm momentu obrotowego przy 4250 obr./min. Każdy egzemplarz ma indywidualnie numerowane zaciski kierownicy i regulowane podwójne



OSTRE NUTY

Momentum Unbreakable to najnowszy zapach dla mężczyzn stworzony dla wszystkich tych, którzy marzą o tej brytyjskiej marce samochodów i mają niezłomny charakter. Ten odważny, mocny i ostry w stylu oraz jednocześnie kremowo-kwiatowy zapach, został specjalnie opracowany dla mężczyzn. Etykieta na flakoniku znajduje się na cienkiej kamienniej płytce, która może być w innych rozmiarach umieszczona też we wnętrzu aut tej marki. 


Bentley Momentum Unbreakable

H.R. Etzold **VOLKSWAGEN TIGUAN I**



Sam naprawiam samochód

POMOC W NAPRAWIE

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności proponują ciekawą książkę o naprawach i eksploatacji popularnego modelu Volkswagena. Tytuł mówi wszystko: Volkswagen Tiguan I (dotyczy aut produkowanych od 10.2007 do 12.2015). To bogato ilustrowany, fachowy poradnik dla użytkowników Tiguanów pierwszej generacji wyposażonych w turbodoładowane silniki benzynowe lub wysokoprężne. Podano m.in. plany obsługi, opis czynności serwisowych czy naprawczych, możliwych do wykonania we własnym zakresie oraz schematy instalacji elektrycznej. Książka liczy 308 stron i zawiera ponad 660 tabel i ilustracji. 

„Sam naprawiam samochód”, Volkswagen Tiguan I

KÓŁKACH

Triumph Speed Twin Breitling

tylne zawieszenie firmy Öhlins. Motocykl wyróżnia polichromatyczny niebieski lakier nawiązujący do tego stosowanego do malowania motocykla Triumph Thunderbird 6T z 1951 roku. W tym samym kolorze wykonana jest również tarcza zegarka Breitling z serii Top Time Speed Twin Edition. Nabywcy limitowanej serii motocykla będą mogli także zakupić wyjątkowy zegarek Chronometr Breitling Triumph Top Time, z numerem limitowanej edycji ich motocykla. I plotka na koniec. Ponoć dla Polski zarezerwowano tylko jeden komplet – motocykla z zegarkiem. 





Nasze oddziały

WARSZAWA – Białołęka

ul. Annopol 22C
tel. 22 290 22 58
bialoleka@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Puławska

ul. Puławska 115
tel. 22 853 32 83
pulawska@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Reguły

ul. Regulska 41a
tel. 22 667 73 91
warszawa1@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Zachód

Blizne Łaszczczyńskiego
ul. Warszawska 35D
tel. 22 637 25 05
warszawa.zachod@inter-team.com.pl

PRAGA (Czechy)

ul. Do Certous 2620/11
tel. (00) 420 226 203 165
praha@inter-team.cz

BIAŁYSTOK

ul. Przędzalniana 64
tel. 85 687 17 48
bialystok@inter-team.com.pl

BIELSKO-BIAŁA

ul. Przemysłowa 370
tel. 33 471 10 22
bielskobiała@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Łęczycza

ul. Łęczycza 12
tel. 52 516 18 29
bydgoszcz2@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Upromex

ul. Pułaskiego 27
tel. 52 345 35 00
bydgoszcz@inter-team.com.pl

BYTOM

ul. Św. Elżbiety 3
tel. 32 411 64 38
bytom@inter-team.com.pl

CHOJNICE

ul. Marynarki 3
tel. 52 516 13 01
chojnice@inter-team.com.pl

CZĘSTOCHOWA

ul. Jesienna 219
tel. 34 377 83 10
czestochowa@inter-team.com.pl

ELBLĄG

ul. Malborska 91
tel. 55 617 16 19
elblag@inter-team.com.pl

ELK

ul. Kościuszki 26A
tel. 87 733 27 12
elk@inter-team.com.pl

GARWOLIN

Sulbiny, ul. Wspólna 2
tel. 25 748 13 85
garwolin@inter-team.com.pl

GDAŃSK

ul. Budowlanych 52a
tel. 58 573 22 36
gdansk@inter-team.com.pl

GDYNIA

ul. Hutnicza 53
tel. 58 660 94 00
gdynia@inter-team.com.pl

GLIWICE

ul. Spółdzielcza 27
tel. 32 230 55 90
gliwice@inter-team.com.pl

GRUDZIĄDZ

ul. Józefa Włodka 16f
tel. 56 647 17 28
grudziadz@inter-team.com.pl

GORZÓW WIELKOPOLSKI

ul. Piłkarska 21
tel. 95 726 10 16
gorzow@inter-team.com.pl

INOWROCŁAW

ul. Górnicza 21
tel. 52 516 18 38
inowroclaw@inter-team.com.pl

JANKI

ul. Krakowska 10
tel. 22 290 67 51
janki@inter-team.com.pl

JELEŃ GÓRA

ul. Okopowa 18
tel. 75 616 16 20
jeleniagora@inter-team.com.pl

KALISZ

ul. Warszawska 40
tel. 62 726 10 75
kalisz@inter-team.com.pl

KATOWICE

ul. Kościuszki 227
tel. 32 781 85 69
katowice@inter-team.com.pl

KĘDZIERZYN-KOŹLE

ul. Piastowska 26B
tel. 77 481 50 90
kedzierzyn@inter-team.com.pl

KĘTRZYN

Kruszewiec 21a
tel. 89 613 11 05
ketrzyn@inter-team.com.pl

KIELCE

ul. Kolberga 4a
tel. 41 277 18 60
kielce@inter-team.com.pl

KŁODZKO

ul. Słowackiego 21
tel. 74 663 14 47
klodzko@inter-team.com.pl

KONIN

ul. Zakładowa 7
tel. 63 212 11 08
konin@inter-team.com.pl

KOSZALIN

ul. Mieszka I 4
tel. 94 715 25 02
koszalin@inter-team.com.pl

KRAKÓW-NOWA HUTA

ul. Wąwózowa 34B
tel. 12 680 00 30
nowahuta@inter-team.com.pl

KROSNO

ul. Podkarpacka 2
tel. 13 440 11 97
krosno@inter-team.com.pl

KUTNO

ul. Spółdzielcza 7
tel. 24 382 14 82
kutno@inter-team.com.pl

KWIDZYN

ul. 11 Listopada 25
tel. 55 261 38 38
kwidzyn@inter-team.com.pl

LEGNICA

ul. Wrocławska 104
tel. 76 854 80 80
legnica@inter-team.com.pl

LUBLIN

ul. Wojciechowska 21 b
tel. 81 465 27 09
lublin2@inter-team.com.pl

ŁOMŻA

al. Legionów 114
tel. 86 471 18 53
lomza@inter-team.com.pl

ŁÓWICZ

ul. Poznańska 42
tel. 46 892 17 46
lowicz@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Brukowa

ul. Brukowa 16/18
tel. 42 640 74 47
lodz2@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Piłsudskiego

ul. Piłsudskiego 92
tel. 42 237 22 28
lodz@inter-team.com.pl

MAJDAN k. Warszawy

ul. Równa 1
tel. 22 780 43 68
majdan@inter-team.com.pl

MALBORK

ul. Pilotów 4
tel. 55 272 63 00
malbork@inter-team.com.pl

MIELEC

ul. Kocjana 4
tel. 17 742 15 29
mielec@inter-team.com.pl

NATOLIN k. Grodziska Maz.

ul. Logistyczna 15
tel. 22 755 97 01
natolin@inter-team.com.pl

NOWY SĄCZ

ul. Węgierska 201
tel. 18 546 14 65
nowysacz@inter-team.com.pl

NOWY TARG

ul. Składowa 7A
tel. 18 546 17 77
nowytarg@inter-team.com.pl

OLSZTYN

ul. Lubelska 36A
tel. 89 613 17 45
olsztyn@inter-team.com.pl

OPOLE

ul. Kępska 5C
tel. 77 456 78 44
opole@inter-team.com.pl

OSTROŁĘKA

al. Wojska Polskiego 22
tel. 29 763 17 41
ostroleka@inter-team.com.pl

PIASECZNO

ul. Techniczna 2
tel. 22 290 69 79
piaseczno@inter-team.com.pl

PŁOCK

ul. Graniczna 46
tel. 24 382 11 91
plock@inter-team.com.pl

PSZCZYNA

ul. Górnośląska 21
tel. 32 413 17 14
pszczyna@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Malwowa

ul. Malwowa 134
tel. 61 679 17 89
poznan2@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Obornicka

ul. Obornicka 227
tel. 61 656 74 25
poznan@inter-team.com.pl

RADOM

ul. Kapturska 7/9
tel. 48 387 25 97
radom@inter-team.com.pl

RYBNIK

ul. Karola Miarki 13
tel. 32 411 09 82
rybnik@inter-team.com.pl

RZESZÓW

ul. Wspólna 2
tel. 17 221 09 14 do 18
rzyszow@inter-team.com.pl

SIEDLCE

ul. Brzeska 180
tel. 25 748 14 95
siedlce@inter-team.com.pl

SŁUBICE

Osiedle Przemysłowe 16
tel. 95 382 11 03
slubice@inter-team.com.pl

SŁUPSK

ul. Bohaterów Westerplatte 7
tel. 59 841 41 77
slupsk@inter-team.com.pl

SOKÓŁKA

ul. Mariańska 51
tel. 85 711 95 11
sokolka@inter-team.com.pl

SOSNOWIEC

ul. Piękna 2
tel. 32 413 17 19
sosnowiec@inter-team.com.pl

STARGARD

ul. Pierwszej Brygady 15e
tel. 91 817 35 62
stargard@inter-team.com.pl

STRZELCE OPOLSKIE

ul. Kozielska 58
tel. 77 542 11 57
strzelceopolskie@inter-team.com.pl

SUWAŁKI

ul. Sejneńska 24
(wjazd od ul. Waryńskiego)
tel. 87 733 14 94
suwalk@inter-team.com.pl

SZCZECIN

ul. Ruska 29
tel. 91 485 63 72
szczecin@inter-team.com.pl

ŚWIDNICA

ul. Parkowa 8-10
tel. 74 663 16 99
swidnica@inter-team.com.pl

TARNOBRZEG

al. Warszawska 2A
tel. 15 855 50 35
tarnobrzeg@inter-team.com.pl

TARNOWSKIE GÓRY

ul. Zagórska 194
tel. 32 413 17 16
tarnowskiegory@inter-team.com.pl

TARNÓW

ul. Wyszyńskiego 12F
tel. 14 632 66 70
tarnow@inter-team.com.pl

TORUŃ

ul. Curie-Skłodowskiej 81a
tel. 56 650 88 50 do 59
torun@inter-team.com.pl

TYCHY

ul. Mysłowicka 1
tel. 666 668 378
tychy@inter-team.com.pl

WIELICZKA

ul. Reformacka 25
tel. 12 352 39 78
wieliczka@inter-team.com.pl

WOŁOMIN

ul. Armii Krajowej 19A
tel. 22 787 02 55 do 57
wolomin@inter-team.com.pl

WROCŁAW

ul. Braterska 6
tel. 71 726 25 21
wroclaw@inter-team.com.pl

WYSZKÓW

ul. Świętojańska 175
tel. 29 763 16 45
wyszkow@inter-team.com.pl

ZAMOŚĆ

ul. Lubelska 66
tel. 84 536 13 58
zamosc@inter-team.com.pl

ZDUŃSKA WOLA

ul. Wodna 4/6
tel. 43 652 11 61
zdunskawola@inter-team.com.pl

ZAWIERCIE

ul. Wojska Polskiego 36
tel. 32 413 17 15
zawiercie@inter-team.com.pl

ZGORZELEC

ul. gen. Wł. Andersa 4
tel. 75 616 14 45
zgorzelec@inter-team.com.pl

ZIELONA GÓRA

ul. Dekoracyjna 3b
tel. 68 416 12 54
zielonagora@inter-team.com.pl

ŻYWIEC

ul. Dworcowa 22
tel. 33 861 31 42
zywiec@inter-team.com.pl

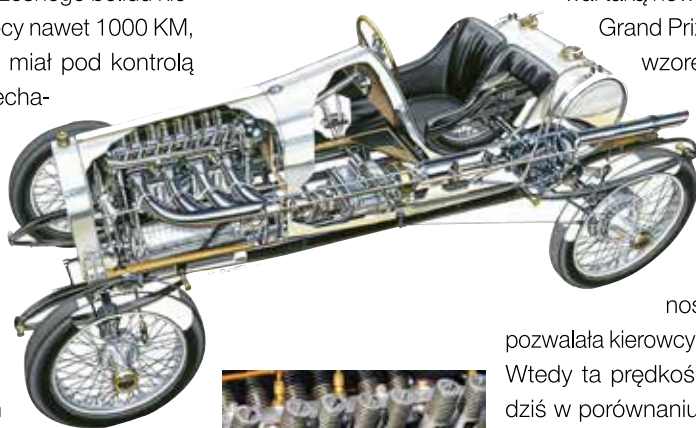
Bolid SPRZED PONAD 100 lat!

NAJNOWSZE MOCNE BOLIDY FORMUŁY 1 MNIEJ WIĘCEJ ZNAMY. A JAKIMI AUTAMI SPORTOWI KIEROWCY ŚCIGALI SIĘ PONAD 100 LAT TEMU?

Kierowca współczesnego bolidu kieruje autem o mocy nawet 1000 KM, a w 1913 roku miał pod kontrolą prawie dziesięć razy koni mechanicznych mniej.

Ostatnio Opel przypomniał swoją legendarną maszynę wyścigową z 1913 roku, czyli auto o nazwie Grand Prix. Brzmi zachęcająco, ale pod względem wizualnym i technicznym ten automobil nie przypomina współczesnych samochodów mknących po torach wyścigowych Formuły 1.


Taka prezentacja miała miejsce w niemieckich górach Eifel, na tzw. „Północnej Pętli” toru Nürburgring. W tym powszechnie znanym „Zielonym Piekło” kierowcy już od kilkudziesięciu lat poddają próbie swoje umiejętności. Jednak pierwsze wyścigi, znane kiedyś jako „Eifelrundfahrt”, odbywały się tylko na 33-kilometrowym odcinku drogi wokół miejscowości Nideggen, a firma Opel uczestniczyła w nich od samego początku. W tym roku atrakcją kolejnego pokazu był samochód wyścigowy Opel Grand Prix z 1913 roku. Jeszcze przed pierwszą wojną światową Opel opraco-



wał taką nową generację maszyn na wyścig Grand Prix de France, które były pierwotnym wzorem dzisiejszej F1. Wtedy także priorytetem była lekkość konstrukcji. Oprócz 4-cylindrowego, 16-zaworowego silnika zastosowano najnowocześniejszy wtedy zespół napędowy. Jednostka o pojemności 3790 ccm i mocy 110 KM

pozwałała kierowcy rozpędzić pojazd do 170 km/h! Wtedy ta prędkość była bardzo wysrubowana, dziś w porównaniu do tej osiągananej przez bolidy w okolicach 300 km/h, budzi lekki uśmiech. A jak wypada ten Opel sprzed ponad 100 lat w porównaniu ze współczesnym bolidem Formuły 1? Od paru ładnych lat bolidy napędzają teraz silniki hybrydowe V6 z turbodoładowaniem o pojemności 1,6 litra (jednostka benzynowa wspierana jest przez dwa silniki elektryczne, więc 700 KM pochodzi z silnika benzynowego, a 300 KM z jednostek elektrycznych).

Nie wiemy dokładnie, jak dawny wyścigowy Opel Grand Prix rozpędzał się do prędkości 100 km/h, ale współczesny bolid tę prędkość osiąga w czasie nawet od ok. 1,7 do 2 sekund, a prędkość maksymalna wynieść może nawet powyżej 330 km/h!

I jeszcze jedno. Trzeba oddać wielki szacunek ówczesnym kierowcom wyścigowym. 



8 nowych olejów ELF

Także dla aut angielskich, koreańskich i niemieckich!

ELF rozpoczyna nowy rok mocnym akcentem. Na rynku pojawi się aż 8 nowych olejów tej marki. Każdy z nich został zaprojektowany z myślą o konkretnej marce silników samochodowych i ma odpowiednie homologacje poszczególnych producentów.

0W-20

ELF EVOLUTION FULL-TECH APX 0W-20
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C5, API SN – RC, ILSAC GF-5
 Homologacje konstruktorów:
BMW: 17 FE+
JAGUAR LAND ROVER: STJLR.03.5004

ELF EVOLUTION FULL-TECH VSX 0W-20
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C5
 Homologacje konstruktorów:
VOLKSWAGEN: 508.00 / 509.00
PORSCHE: C20

5W-40

ELF EVOLUTION FULL-TECH LSX 5W-40
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C3, API SN/CF
 Homologacje konstruktorów:
VOLKSWAGEN: 505.01
PORSCHE: A40
MERCEDES BENZ: 229.51
FORD: WSS-M2C 917-A – poziom
FIAT: 9.55535-S2 – poziom
GENERAL MOTORS: Dexos 2™ – poziom

0W-30

ELF EVOLUTION FULL-TECH FDX 0W-30
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C2
 Homologacje konstruktorów:
FORD: WSS-M2C950-A
JAGUAR LAND ROVER: STJLR.03.5007

5W-30

ELF EVOLUTION FULL-TECH C2 5W-30
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C2
 Homologacje konstruktorów:
PEUGEOT, CITROEN: PSA B71 2290
TOYOTA: Spełnia wymagania

5W-20

ELF EVOLUTION FULL-TECH FEX 5W-20
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C5, API SN/CF
 Homologacje konstruktorów:
FORD: WSS-M2C948-B
JAGUAR LAND ROVER: STJLR.03.5004

ELF EVOLUTION 900 USX 5W-30
 Specyfikacje międzynarodowe:
API SP, ILSAC GF-6A
 Homologacje konstruktorów:
GENERAL MOTORS: Dexos 1™ Gen2
FORD: WSS-M2C961-A1

ELF EVOLUTION FULL-TECH DTX 5W-30
 Specyfikacje międzynarodowe:
ACEA C2 & C3, API SN/CF
 Homologacje konstruktorów:
MERCEDES BENZ: 229.52
OPEL/VAUXHALL: OV0401547
GENERAL MOTORS: Dexos 2™ – poziom





Osiągi biorą się z wnętrza

Wykorzystaj swoje emocje i uwolnij wewnętrzną moc.

Bo tak jak w przypadku oleju silnikowego Mobil 1™, osiągi biorą się z wnętrza.

#Ambicje #Pragnienia #Zaangażowanie #Determinacja #Pasja