

Kia. Magentis II już w salonach Druga odsłona



Od połowy kwietnia w sprzedaży dostępna będzie także wersja z silnikiem wysokoprężnym Common Rail o mocy 140 KM.

Fot. Sebastian Imielski

W ubiegłym roku Kia sprzedała w Europie ponad 320 tys. aut, o blisko 46 proc. więcej niż rok wcześniej. Plany firmy na kolejne lata są również ambitne, przewidują też wprowadzenie do oferty 6 nowych lub zmodernizowanych modeli. Na pierwszy ogień poszedł Magentis.

Nowego Magentisa podziwiać możemy już w trójmiejskich salonach dilerkich. Ma on zmienić wizerunek marki i umocnić pozycję koncernu w segmencie. Pewnie dlatego nad projektem limuzyny nowej generacji pracowali stylisty z aż trzech ośrodków projektowych: w Niemczech, Korei i Stanach Zjednoczonych. Efekt powinien zadowolić kierowców o konserwatywnych gustach. Stylistyka nowego Magentisa jest klasyczna, ale niepozbawiona elegancji.

- Nowy Magentis ma pomóc w przełamaniu stereotypów dotyczących marki – wyjaśnia Krzysztof Polczyński z autoryzowanego salonu Kia Interbis w Gdańsku. – Kia już od czasów wypuszczenia na rynek modeli Sorento, Sportage i Rio udowodniła, że potrafi robić dobre, nowoczesne auta za atrakcyjną cenę. Nowy Magentis zarówno wyposażeniem, jak i jakością nie ustępuje konkurencji.

We wnętrzu Magentisa jest sporo miejsca, przednie fotele zapewniają dobre trzymanie boczne. Tylna kanapa swobodnie mieści 3 pasażerów. Jej oparcia są dzielone asymetrycznie (60:40) i można je składać. Nie zachwyca pojemność bagażnika – tylko 420 litrów (konkurencyjny Mondeo może pochwalić się bagażnikiem 500-litrowym). Deska rozdzielcza jest zaprojektowana w przejrzysty i czytelny sposób, chociaż jakość materiałów użytych do wykończenia jest nieco za niska, jak na samochód tej klasy.

Zaglądając pod maskę Magentisa znajdziemy silnik benzynowy o mocy 144 KM, który zapewnia przyzwoite osiągi i jest całkiem ekonomiczny. Jednostka wyposażona jest w system zmiennych faz rozrządu (CVVT), który wpływa na poprawę osiągnięć i zmniejsza apetyt na paliwo.

Bardzo silnym atutem nowego Magentisa jest bogate wyposażenie. W Polsce Magentis dostępny jest z pakietami Gold i Platinum. W pierwszym seryjnie instalowane są m.in.: 4 airbagi, kurtyny powietrzne, ABS z EBD, ESP, układ kontroli trakcji TCS, układ wspomagania hamowania, aktywne zagłówki foteli przednich, elektrycznie sterowane szyby, lusterka i fotel kierowcy, automatyczna klimatyzacja, fotochromatyczne lustro wewnętrzne, komputer pokładowy, radioodtwarzacz CD oraz aluminiowe, 17-calowe felgi z oponami Michelin 215/50 R17. W drugiej dochodzi skórzana tapicerka.

- Nowy Magentis to auto przeznaczone dla wymagających klientów – mówi Krzysztof Duszyński z autoryzowanego salonu Kia Poleszak w Sopocie. – Wyposażenie standardowe obejmuje praktycznie wszystko, co wpływa na bezpieczeństwo, jak i komfort jazdy.

Magentis drugiej generacji, którego ceny zaczynają się od 83 900 zł, to bezpośredni konkurent takich modeli, jak Ford Mondeo, Renault Laguna czy Opel Vectra.

Michał Głombowski



Zmodernizowane wnętrze jest bardziej nowoczesne.

Fot. Sebastian Imielski

Komunikacja. CB-Radio

Przyjaciel kierowcy

Jeżeli często wyjeżdżasz w „trasę” musisz poznać uroki technologii, która zmieniła życie kierowców, czyli CB-Radio. To narzędzie pracy każdego kierowcy ciężarówki w Polsce, sprytna, mała skrzyneczka, do złudzenia przypominająca radio samochodowe, staje się wyjątkowo popularne. Dlaczego? A więc...

Dialogi kierowców poprzez CB-Radio w stylu: „Mobilki, mobilki jak dróżka do centrum?”; „Masz czysto kolego, szerokości!”; „Mobilki jak tam dróżka na warszawkę?” powodują, że trasy poprzez często niedoskonałe drogi stają się krótsze i przyjemniejsze. CB-Radio skupia wokół siebie (citizens band) niezwykłą spo-

Słownik

Miśki i gumisie - Policja
Zieloni i krokodyle - Inspekcja Drogowa
Grucha – mikrofon
Mobil – samochód ze stacją CB
Bazówka – stacjonarne radio CB

łeczność, która wymienia się informacjami na drogach całego świata.

Jeśli zainwestujesz w sprzęt CB ok. 400 zł, będziesz wiedzieć o każdym Misiaku (czytaj: policjancie) na drodze, który poluje na ciebie z szarką (radarem).

Gdy widzisz, że kończy się paliwo, bierziesz gruszkę (mikrofon) w rękę i po prostu pytasz się, gdzie jest najbliższa stacja. Kiedy wjeżdżasz na rondo w obcym mieście i zapytasz się kolegi przed tobą: „w którą stronę?”, to zawsze dostaniesz odpowiedź przynajmniej od jednego kierowcy.

Wiele osób narzeka na słaby poziom rozmów, kierowcy czasem klną jak przysłowiowi szewcy, wyładowując emocje do mikrofonu. Jednak jest na to również metoda – „Kolego, bardzo proszę - dzieci ze mną jadą”. Zwykle ta metoda skutkuje,

ale warto czasem po prostu ściszyć radio.



Koniunktura na radiotelefony CB zaczęła się kilka lat temu, kiedy ówczesny minister infrastruktury Ma-

rek Pol wprowadził na polskie drogi Inspekcję Transportu Drogowego, która bezlitośnie karze każdego kierowcę ciężarówki za nawet błahе wykroczenie. Jednak nie tylko kierowcy ciężarówek używają CB.

Kiedy zobaczysz na drodze samochód osobowy z bardzo długą anteną możesz być pewny - to także użytkownik CB-Radia.

Bez abonamentu, bez naliczania sekundowego, a co najważniejsze - zawsze ktoś usłyszy...

Marek Pauli

Kanały

Każde radio posiada minimum 40 kanałów, jednak najczęściej wykorzystywane są:

- kanał „9” dla sytuacji ratunkowych. Nie wolno na nim normalnie rozmawiać, natomiast można jak najbardziej prosić o pomoc w razie wypadku. W niektórych regionach kraju na tym kanale prowadzi nasłuch straż pożarna, w innych ochotniczo CB-radiowcy, którzy w razie czego przekażą informacje. Policja nie może używać CB radio, więc jej tam nie ma
- kanał „19” jest kanałem drogowym, na którym można nasłuchiwać podczas jazdy na trasie
- kanał „28” to kanał wywoławczy. Na nim nie wolno rozmawiać, za to prowadzi się nasłuch i woła się stacje
- kanał „2” jest tradycyjnie zarezerwowany dla taksówek (obecnie rzadkość)

Polska. Drogi do naprawy

Na poprawę nie ma co liczyć

Półowa polskich dróg krajowych znajduje się w stanie niezadowolającym i złym – wynika z raportu podsumowującego 2005 r., przygotowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Z 17 tys. km dróg krajowych ponad 50 proc. wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów, z których połowę, na odcinkach o łącznej długości prawie 4300 km, należy wykonać natychmiast. Szanse na to są raczej niewielkie. W roku 2005 zrealizowano 1500 km robót remonto-

wo-budowlanych (nie licząc wybudowanych obwodnic, odcinków autostrad i remontów pojedynczych pasów jezdni), przy zanotowanych na koniec 2004 r. potrzebach natychmiastowych wynoszących również ok. 4300 km.

Na dokonanie napraw i modernizacji odcinków dróg o stanie niezadowolającym i złym należałoby przeznaczyć ok. 6,8 mld zł, tymczasem w tym roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeznaczy na poważniejsze naprawy zaledwie 1,15 mld zł.

Najgorsza sytuacja, biorąc pod uwagę potrzeby w stosunku do długości sieci drogowej, jest w województwach małopolskim, świętokrzyskim i łódzkim. W liczbach bezwzględnych prymat należy do województwa mazowieckiego.

Największe zastrzeżenia dotyczą kolein. Pod tym względem stan niezadowolający i zły występuje na 37 proc. dróg, gdzie koleiny mają średnią głębokość przekraczającą 2 cm, a w niektórych miejscach nawet 3 cm.

Jako powody niezadowolającego stanu nawierzchni pol-

skich dróg wymieniono w raporcie:

- niedostateczną ilość środków finansowych na odnowy i bieżące utrzymanie
- nieprzystosowanie do zwiększonych nacisków konstrukcji dróg krajowych
- brak skutecznego systemu eliminacji z ruchu pojazdów przeciążonych
- wzrastające natężenie ruchu samochodowego, wynikające głównie ze wzrostu przewozów towarowych transportem samochodowym.

Maciej Pobocho

R E K L A M A

Ciesz się z jazdy i oszczędności!

Barum
Dobre opony. Dobry interes.

Bravuris

Dystrybutor: