

świat

sierpień 2002

PEUGEOT



Premiera

206 SW

■ Model 307 wybrany samochodem roku ■ Peugeot RC – dwa pojazdy jak marzenie ■ Peugeot i Delphi – technologie przyszłości ■ Cannes – nieustający festiwal ■ Sukces na inaugurację – Peugeot Sport Rally Team

Ma to, czego nie mają inni.



Najwidoczniej.

www.307sw.peugeot.com.pl



NOWY PEUGEOT 307 SW. Przyjrzyj mu się. Panoramiczny szklany dach zapewnia doskonałą widoczność i niespotykane wrażenia z jazdy. Imponująca przestrzeń wewnątrz, do 7 miejsc dla pasażerów i aż 8 opcji ustawienia foteli – to komfort jazdy, z jakim się dotąd nie spotkałeś. To jasne! To Nowy Peugeot 307 SW.

PEUGEOT. ZAPROJEKTOWANY, BY CIESZYĆ.

307 SW 
PEUGEOT

OD WYDAWCY

Wersje SW i kombi modelu 307

Dla marki samochodowej jest to wzruszający i symboliczny zbieg okoliczności; w momencie gdy z taśmy schodzi ostatni Peugeot 306, my mamy zaszczyt zaprezentować Państwu wersje SW i kombi modelu 307, stanowiące rozwinięcie rodziny „samochodu roku 2002”. Wspaniałe przyjęcie, jakie Państwo zgotowali tym dwu nowym wersjom, pozwala nam pożegnać Peugeot 306 w przeświadczeniu, że pozwolą nam teraz Państwo zapisać nowe karty wspaniałej historii marki w segmencie samochodów rodzinnych.

Dzisiaj mamy zaszczyt przedstawić Państwu kolejny nowy model – SW, który swym sportowym i dynamicznym charakterem dopełnił od tej chwili bardzo bogatą gamę 206. Samochód ten łączy w sobie z gracją funkcjonalność przestronnego i modułowego kombi z żywym, sportowym charakterem właściwym modelowi 206. Ponieważ wersja 206 SW wnosi również wiele interesujących innowacji do tej kategorii pojazdów, z pewnością pozwoli nam to utrzymać w dalszym ciągu rodzinę Peugeot 206 na pierwszym miejscu najlepiej sprzedających się samochodów w Europie, tak jak ma to miejsce już prawie od roku.

Aby w dalszym ciągu zapewniać Państwu informację z pierwszej ręki na temat poczynąń marki, zapraszam Państwa serdecznie do salonów sieci Peugeot, gdzie będą Państwo mogli zapoznać się z całkiem nowymi limitowanymi seriami Peugeot 206, 406 oraz Partner Husky, doskonale wyposażonymi i w atrakcyjnej cenie!

Do zobaczenia wkrótce

François Poirier

Prezes Zarządu Peugeot Polska



ŚWIAT PEUGEOT

2/3 2002

Peugeot Polska Sp. z o.o.
pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa

Redaktor prowadzący:

Anna Kozakiewicz

Rada programowa:

Stéphane Le Guével,
Tadeusz Mączyński, Andrzej Nosiński

W tym numerze uczestniczyli:

Elżbieta Brzozowska, Bernard Cayon, Christian Descombes, Christian Longueville, Magdalena Drzewiecka, Andrzej Karaczun, Magdalena Klatka, Patrick Lesueur, Grzegorz Sokalski, Mirosław Zabrocki

Konsultacja techniczna:

Tomasz Markiewicz,
Grzegorz Stanek

Fotografie:

Agence Scope, Baccarat,
Direction Peugeot Communication,
Dyrekcja Marketingu Peugeot
Polska Sp. z o.o., EXPAK,
Musée Peugeot, Office du Tourisme
de Cannes, Michał Stanek,
Mirosław Zabrocki

Prepress i druk:

Euro RSCG Dialog



14

WYBÓR PRZYJEMNOŚCI

Dwie wariacje przyjemności
motoryzacyjnej na temat
sportowego samochodu.



24

MIASTO, KTÓRE KRYJE SIĘ ZA SWOIM FESTIWALEM

Czerwony dywan, zacumowane jachty,
limuzyny o zaciemnionych szybach, stras
i dżet oraz tłumy w obłędzie przez dwa tygodnie:
Cannes zmienia się nie do poznania.



6

206 SW

W wielu krajach
europejskich Peugeot 206
jest wyznacznikiem klasy samochodów
nazywanej często klasą małych aut miejskich.

10

ATRAKCYJNY NAPĘD

Ten mały hatchback
symbolizuje pierwsze
kroki firmy w dziedzinie
napędu na przednie koła
zastosowanego w popu-
larzym samochodzie
osobowym.



36

SUKCES NA INAUGURACJĘ

Podczas 25. Rajdu Krakowskiego, drugiej w 2002 r. rundy
Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, zadebiutował
nowy zespół: Peugeot Sport Polska Rally Team.

W NUMERZE

4 kalejdoskop

6 zoom

Grzegorz Sokalski
206 SW

10 wspomnienia

Patrick Lesueur
Atrakcyjny napęd

14 tendencje

Christian Longueville
Wybór przyjemności

18 kulisy

Bernard Cayon
Przyszłość według Peugeot

20 prezentacje

Elżbieta Brzozowska
Al. Krakowska
Expak
Lew Lubelszczyzny

24 podróże

Christian Descombes
Miasto, które kryje się
za swoim festiwalem

28 impresje

Magdalena Drzewiecka
Z pamiętnika
młodego kierowcy laika

31 sztuka życia

Christian Descombes
Sztuka przezroczystości

34 szkoła Peugeot

Andrzej Karaczun
Powstała kolejna klasa patronacka

36 sport

Andrzej Karaczun
Sukces na inaugurację
Andrzej Karaczun
Z Rajdu Młodych
do Pucharu Peugeot
Andrzej Karaczun
Na start!

42 centrum szkolenia

Andrzej Karaczun
Cel – pomagać

RYCZAŁTY PEUGEOT

Tak jak w latach ubiegłych, tak i w tym roku firma Peugeot Polska proponuje klientom usługi po zryczałtowanych cenach. Oferta ważna jest od 1 marca 2002 r. do 28 lutego 2003 r. i w bieżącym roku przyjęła nazwę „RYCZAŁTY PEUGEOT”. Po zapoznaniu się ze specjalistyczną ulotką, klient przed oddaniem samochodu do serwisu doskonale orientuje się, co będzie miał w swoim samochodzie wykonywane i za jaką cenę (jednakową we wszystkich autoryzowanych serwisach Peugeot w Polsce). W cenie zawarta jest robocizna i potrzebne części zamienne. W skład RYCZAŁTÓW PEUGEOT wchodzi:

PIÓRKA WYCIERACZEK, KŁOCKI HAMULCO-WE, TŁUMIKI, WYMIANA OLEJU oraz PRZEGLĄDY.

Piórka wycieraczek spełniają istotną rolę w bezpiecznym użytkowaniu samochodu. Niedostateczna widoczność w nocy, w deszczu lub we mgle to – oprócz trudnych warunków atmosferycznych – także wina nieskutecznie pracujących, zużytych piór wycieraczek. Dlatego należy je wymieniać regularnie. Koszt wymiany, na który składają się dwa piórka oraz 0,25 litra koncentratu płynu do spryskiwacza, jest zryczałtowany i zależy od modelu: wynosi od 59 do 119 PLN (wszystkie ceny z VAT-em). Układ hamulcowy ma podstawowy wpływ na bezpieczeństwo jazdy samochodem. Zbyt mocno lub nierównomiernie zużyte klocki hamulcowe wydłużają drogę hamowania, mogą spowodować utratę kontroli nad pojazdem w razie gwałtownego nacisku na pedał hamulca lub nawet uniemożliwiają zatrzymanie się. Ryczałtowy koszt wymiany klocków przednich na nowe wynosi od 219 do 389 PLN, tylnych – 279 PLN.

Układ wydechowy odgrywa bardzo ważną rolę w ochronie środowiska, ma też swój wkład w komfort użytkowania pojazdu, zmniejszając poziom hałasu. Zryczałtowana wymiana tłumika, w zależności od modelu, wynosi od 339 do 879 PLN. Regularna wymiana oleju ma wpływ na żywotność silnika. Peugeot poleca oleje Total i Esso. Wybór oleju należy uzależnić od warunków użytkowania pojazdu oraz warunków klimatycznych. Ryczałt, który obejmuje filtr, olej i podkładkę pod nie, zależy od modelu i wynosi: 169 (olej mineralny), 219 (półsyntetyczny) i (syntetyczny) 269 PLN.

Oferta ryczałtowa na tym się jednak nie kończy! Każdy samochód zostanie bowiem bezpłatnie skontrolowany. KONTROLE PEUGEOT



obejmują sprawdzenie 26 punktów w pojeździe, a użytkownik otrzymuje stosowny dokument, potwierdzający sprawność podzespołów lub wykaz niezbędnych napraw i wymian. Każdy samochód Peugeot posiada własny plan obsługowy, określony przez producenta na podstawie szczegółów technicznych danego modelu. Plan ten tworzą trzy kolejne poziomy przeglądy (A, B i C), odpowiadających kluczowym etapom życia auta. Nie-

zależnie od przebiegu i wieku samochodu, sieć Peugeot proponuje czynności dokładnie przystosowane do jego potrzeb. Przestrzeganie planu obsługowego pozwala utrzymać pojazd w dobrym stanie i jest gwarancją jego niezawodności. Ryczałt PRZEGLĄDY jest uzależniony od poziomu przeglądu, wersji samochodu oraz rodzaju zastosowanego oleju. Koszt, który waha się od 279 do 699 PLN, obejmuje nie tylko czynności serwisowe i kontrolne, ale także uzupełniającą wizytę pośrednią pomiędzy przeglądami.

WIZYTA

W dniu 10 kwietnia br. przebywał w Warszawie Dyrektor Zarządzający Automobiles Peugeot, Frédéric Saint-Geours. Gość z

(dane: Samar). Sprzedane zostały 7873 samochody, czyli o 1729 więcej niż w analogicznym okresie 2001 r. Wyraźnie wzrósł też procentowy udział Peugeot na naszym rynku – z 4,7 aż do 7,5%! Pozwoliło to firmie awansować o kilka pozycji na polskiej liście marek o największym przyroście sprzedaży. Na liście najlepiej sprzedających się modeli wysoką, trzecią lokatę zajmuje Peugeot 206. W okresie styczeń – kwiecień nabyte zostały 4123 samochody tego modelu. Ilość ta powoduje, że w segmencie aut małych – Peugeot 206 zajmuje drugą pozycję w sprzedaży, wyprzedzając zdecydowanie konkurentów, z którymi jeszcze do niedawna przegrywał. „Car of the Year 2002”, czyli model 307, zanotował największy w kraju przyrost sprzedaży w pierwszym kwartale br.

NOWY BOXER

W salonach Peugeot w całym kraju można nabyć nowego Boxera. Modernizacja modelu jest bardzo znaczna, obejmuje zarówno zmiany zewnętrzne i wewnętrzne, jak też gamę silników, ładowność czy objętość. Na zewnątrz Boxerowi nowy wymiar nadaje przedłużona o 30 mm, bardziej opływowa maska z bocz-



DOSKONAŁE WYNIKI PEUGEOT

W pierwszych czterech miesiącach 2002 r. firma Peugeot Polska zwiększyła swoją sprzedaż w stosunku do ubiegłego roku o 28,1%

nyymi przetłoczeniami, powiększony wlot powietrza, przemodelowany panel przedni, duże reflektory i zapewniający bezpieczeństwo zderzak. Wzmocniona konstrukcja i wyciszenie nadwozia ma wpływ zarówno na komfort podróżowania, jak i na bezpieczeństwo. Wewnątrz, gdzie zastosowano wysokiej jakości materiały, poprawiony został komfort, funkcjonalność i ergonomia. Ułatwieniem jest regulowana kolumna kierownicy i bardzo czytelna deska rozdzielcza. Gałka biegów zamontowana jest w konsoli centralnej. Kierowca i pasażer mają do dyspozycji liczne schowki, a nawet składany stolik do robienia notatek. Nowy Boxer proponowany jest w trzech wersjach silnikowych: 2,0 HDi (84 KM), 2,2 HDi (101 KM) oraz 2,8 HDi (127 KM). Pierwsze dwie jednostki napędowe to zupełnie nowe konstrukcje, charakteryzujące się dobrą dynamiką i niskim zużyciem paliwa. Właśnie różnorodność masy całkowitej oraz szeroka gama objętości to cechy, które Boxera wysuwają na prowadzenie w jego segmencie. Nabywca ma do wyboru pojazdy o masie całkowitej 2900, 3300 i 3500 kg, rozpiętość objętości wynosi od 7,5 do aż 14 m³! Można więc w pełni wybrać wersję potrzebną do



indywidualnych potrzeb danej osoby czy firmy. Nowy samochód oferuje zresztą znacznie więcej. W opcji zamówić można np. kamerę lub czujniki cofania bądź zamontowany w lewym bocznym lusterku czujnik wyprzedzania (także wyposażony w kamerę). Nowy Peugeot Boxer to samochód bardziej bezpieczny. Poduszka powietrzna dostępna jest w wyposażeniu standardowym. Zastosowanie materiałów niepalnych znacznie zmniejszyło zagrożenie ewentualnego pożaru.

RAJD MŁODYCH 2002 – 501 KIEROWCÓW!

W dniach 27 i 28 kwietnia odbyła się pierwsza eliminacja tegorocznej edycji Rajdu Młodych Peugeot. Już od wczesnych godzin porannych teren Wyższej Szkoły Oficerskiej we Wrocławiu zaroił się od tłumów zawodników i kibiców. Pierwszy dzień eliminacji powitał zawodników silnymi podmuchami wiatru i uciążliwą mżawką. Okazało się jednak, że nawet tak nie sprzyjające warunki atmosferyczne nie są w stanie zniechęcić pasjonatów sportu samochodowego. Na starcie zjawili się 250 zawodników, którzy postanowili sprawdzić swoje umiejętności w prowadzeniu samochodu pod-

czas próby sportowej. Po raz kolejny okazało się, że wielu młodych kierowców musi poświęcić jeszcze sporo czasu i pracy, aby w dostateczny sposób opanować technikę jazdy samochodem. Podczas eliminacji mieli doskonałą okazję, aby przekonać



się, że do prawidłowego i szybkiego przejazdu trasy slalomu nie wystarczy mocne wciskanie gazu i szarpanie kierownicą. Tego dnia do startu w rozgrywce finałowej zakwalifikowało się jedynie 11 zawodników, z których – po zaciętej walce – pięciu uzyskało prawo startu w ogólnopolskim finale, który odbędzie się w Warszawie. Podczas uroczystości wręczania nagród zwycięzcom, wśród gromkich owacji, przedstawiciele Peugeot Polska, pokazali ubiegłorocznemu zwycięzcy Rajdu Młodych, **Sławomirowi Jarkowi**, główną nagrodę – samochód Peugeot 206.

Drugiego dnia do finałowej rozgrywki zakwalifikowało się 24 zawodników z grupy 251 kierowców, którzy zdecydowali się zasiąść za kierownicą Peugeot 206 i ruszyć na trasę slalomu. Podczas pierwszej eliminacji 3. edycji Rajdu Młodych padły dwa rekordy. Pierwszy to rekordowa liczba startujących zawodników. Podczas dwóch dni rajdu za kie-

rownicą samochodów zasiadło aż 501 zawodników. Drugi rekord to ilość startujących pań: po sprawdzeniu list startowych okazało się, że we Wrocławiu wystartowało 30 zawodniczek, niestety żadnej z nich nie udało się zakwalifikować do ścisłego finału.

Lista finalistów

Pierwszego dnia eliminacji Rajdu Młodych we Wrocławiu, 27 kwietnia, wystartowało 250 zawodników. Do finału zakwalifikowali się:

1. Piotr Panasiwicz z Łodzi (czas: 00:24,566)
2. Dariusz Domalaczný z Tyńca Małego (czas: 00:24,626)
3. Łukasz Rorat z Brzezina (czas: 00:24,690)
4. Grzegorz Głowacki z Tychów (czas: 00:25,074)
5. Marcin Wychowaniec z Groblic (czas: 00:25,371)

Drugiego dnia eliminacji, 28 kwietnia, wystartowało 251 zawodników. Do finału zakwalifikowali się:

1. Tomasz Szymczykiwicz z Wrocławia (czas: 00:23,493)
2. Wojciech Kapusta z Chorzowa (czas: 00:24,250)
3. Marcin Jaśnikowski z Łagiewnika (czas: 00:24,292)
4. Michał Walkowski z Wrocławia (czas: 00:24,313)
5. Marcin Wójcik z Wrocławia (czas: 00:24,555)

ZOOM

206 SW

GRZEGORZ SOKALSKI



Od czasu wprowadzenia na rynek hatchbacka 206, jego styl jest rozpoznawalny dzięki naturalnej dynamice i elegancji. W wielu krajach europejskich Peugeot 206 jest wyznacznikiem klasy samochodów nazywanej często klasą małych aut miejskich. Wyrazista sylwetka i ukryta drapieżność są elementami, które wysuwają ten model na prowadzenie na liście samochodów o doskonałym wizerunku. Jeśli do tego dodamy sukcesy WRC w Rajdowych Mistrzostwach Świata, gdzie 206 od wielu już lat jest samochodem numer jeden, to nikogo nie dziwi sukces handlowy tego małego „lwiątka”.

W ubiegłym roku w Europie Zachodniej 206-tka zdetronizowała VW Golfa w rankingu najlepiej sprzedawanych modeli, co było niewątpliwie spektakularnym osiągnięciem, bowiem niemiecki produkt zadomowił się na stałe na pierwszej pozycji. Czyżby więc okres dominacji samochodu z Volfzburga dobiegł końca po 13 latach nieprzerwanych sukcesów handlowych?

W Polsce Peugeot 206 odnosi również znaczące sukcesy w sprzedaży. Dwie liczby, które charakteryzują dynamikę w zdobywaniu rynku, są godne zainteresowania: 3 i 2. Dlaczego? Odpowiedź jest prosta, 206 to trzeci samochód w rankingu wszystkich modeli sprzedawanych w naszym kraju i zarazem drugi pod względem ilości sprzedaży w swojej klasie.

Wyzwanie, przed jakim staje Peugeot, wprowadzając nową wersję 206-tki, budzi wiele emocji. Dzisiaj, wraz z oznaczeniem SW, rodzi się nowa sylwetka pojazdu, wyrażająca te same uczucia co wszystkie wersje 206, ale oferuje jeszcze większą funkcjonalność, przede wszystkim ze względu na zwiększoną przestrzeń. Czy zatem nowatorska koncepcja bryły nadwozia oraz wiele innowacyjnych elementów SW przyczynią się do jeszcze większej popularności modelu 206? Zapewne tak, ponieważ samochód ten łączy w sobie wiele cech, takich jak agresja, charakter sportowy, aerodynamika w parze z funkcjonalnością i praktycznością, których – jak dotąd – nikt nie połączył. Wraz z wersją 206 SW Peugeot proponuje nową koncepcję pojazdu, na którą składają się:

- część wymiarów zewnętrznych, przejętych od miejskiego hatchbacka: rozstaw osi, rozstaw kół przednich i tylnych,
- charakter i osiągi samochodu sportowego,
- funkcjonalność kombi.

Peugeot 206 SW to odpowiedź marki na oczekiwania młodych klientów, którzy szukają samochodu o sportowym wyglądzie, maksymalnej wielofunkcyjności i przystępnej cenie.

Styl zewnętrzny

Opracowane w „duchu serii 206” liczne szczegóły estetyczne i funkcjonalne tworzą osobowość 206 SW. Tak jest w przypadku zderzaków, spojlera, relingów dachowych, rubinowych świateł tylnych w kształcie „bumerangów” oraz „czarodziejskich” drzwi bagażnika.

Ogólna linia 206 pozostaje niezmienna w przedniej części, jednak część tylna, od tylnych drzwi wraz z dachem, została zmodyfikowana. Tylny zderzak podkreśla dynamiczny styl pojazdu i pełni podwójną funkcję: ochrony nadwozia i dostępu do bagażnika. Podobnie jak w hatchbacku, w dolnej części tylnego zderzaka



Siatka do mocowania bagaży

znajduje się światło przeciwmgielne. Górna, pozioma część w kolorze czarnym, ziemistym pozwala na wsunięcie bagaży bez ryzyka porysowania lakieru. Ta strefa, znajdująca się w pobliżu belki usztywniającej, wytrzymuje nacisk 100 kg bez ryzyka uszkodzeń.

W górnej części drzwi bagażnika znajduje się jednocześnie, gładki, pomalowany na błyszczący, czarny kolor spojler z tworzywa sztucznego, stanowiący połączenie między górnymi końcami tylnych świateł. Na spojlerze zostało zamontowane trzecie światło stopu, z 12 diodami i z zabudowaną dyszą spryskiwacza tylnej szyby.

Czarne relingi dachowe bez środkowego odcinka poziomego na dachu, jak również listwy boczne, wydłużają jeszcze bardziej zarys pojazdu. Relingi składają się z tłoczonych, aluminiowych profili o długości 1 m. Wytrzymują ciężar do 75 kg przy wykorzystaniu drążków poprzecznych, dostępnych w akcesoriach.

Kształt „bumerangu” tylnych świateł podkreśla dynamiczny i rasowy styl 206 SW. Wyciągnięte w pionie z tyłu na wysokość 500 mm, zachodzą na boki i cofają się o 400 mm. Posiadają rubinowe szkło pozwalające dostrzec pionowy ornament (pasemka). Światła wykorzystują liczne funkcje, których oryginalne kształty pozwalają na identyfikację Peugeot 206 SW nocą.

Drzwi bagażnika zawierają cały szereg elementów zwiększających praktyczny charakter pojazdu i jego bezpieczeństwo. Jednym z nich jest np. niezależna szyba, odblokowywana przyciskiem przełącznika, ułatwiając dostęp i korzystanie z bagażnika. Przeszkłona część o wklęsłym profilu i grubości 5 mm została przyciemniona. Można ją otworzyć niezależnie od części blaszanej drzwi bagażnika, co ułatwia załadunek nawet w bardzo ciasnym miejscu. Rozwiązanie to w razie potrzeby umożliwia przewożenie długich przedmiotów. Dzięki systemowi multipleksażu istnieje zabezpieczenie przed jednoczesnym otwarciem całych



ZOOM

drzwi bagażnika i szyby. Innymi elementami zaczerpniętymi z modelu 307, poprawiającymi praktyczność pojazdu, są dwa oddzielne przełączniki elektryczne otwarcia drzwi bagażnika, ukryte pod maskownicą tablicy rejestracyjnej. Podobnie jak w poprzednich pojazdach marki, zmienia się położenie chromowanego heraldycznego lwa, który z oświetlenia tablicy rejestracyjnej przenosi się na blaszaną płytę tylnych drzwi bagażnika.

Klamki tylnych drzwi w kolorze czarnym zostały zamocowane w słupkach drzwiowych. Ich kolor zlewa się z odcieniem drzwi, tworząc oryginalny szczegół estetyczny. Rozmieszczenie i łatwość uchwycenia klamek powodują, iż są one wyjątkowo ergonomiczne.

Zaprojektowany z myślą o pasażerach

206 SW, stworzony jak hatchback z myślą o swoich pasażerach, posiada optymalne rozwiązanie funkcji wnętrza, które emanuje naturalną dynamiką i podkreśla wrażenie pojazdu zaprojektowanego, by cieszyć.

Układ wnętrza i elementy dekoracyjne zostały w pełni przejęte z hatchbacka, podkreślając odczucie nowatorskiego stylu i ergonomii. Szczególny nacisk położono na tylną część pojazdu. Przestrzeń z tyłu została powiększona dzięki zwiększeniu przestrzeni nad głową pasażerów i większej szerokości oraz niemalże panoramicznej widoczności z boku.

Nadwozie nowej wersji 206 pozwala uzyskać przestrzeń ładunkową, wynoszącą 313 dm³ (przy zamontowanej tylnej kanapie i maksymalnie wysuniętych oparciach foteli). Jest to więcej o 68 dm³ (28%) w stosunku do hatchbacka.



Jeżeli liczyć przestrzeń aż po dach, to wartość ta wzrośnie do 480 dm³.

Aby użytkowanie przestrzeni bagażowej uczynić bezpiecznym, opracowano bardzo wytrzymałą siatkę do mocowania wysokich przedmiotów. Zmienna długość tej siatki pozwala na jej zamocowanie za przednimi bądź tylnymi siedzeniami za pomocą zainstalowanych zaczepów.

Roleta bagażnika montowana jest we wszystkich wersjach, a jej jasny kolor pasuje do pozostałych elementów wykończenia.

Budowa nadwozia

Przy długości całkowitej, wynoszącej 4,03 m, uzyskanej poprzez zwiększenie zwisu tylnego o 19 cm, Peugeot

206 SW przejmuje w całości przednią część nadwozia hatchbacka. Zachowuje również jego konstrukcję, przede wszystkim blok przedni wraz z podłużnicami o programowanym zgnioście oraz liczne belki poprzeczne, tworzące między podłużnicami prawdziwą siatkę ochronną dla podszybia, przegrody czołowej i przedniej podłogi. Przejęte zostały również przednie i środkowe słupki, jednakże te ostatnie zostały „wprostowane” o 1 mm, aby dostosować się i połączyć z nowymi bokami jednobryłowego nadwozia.

Zarys tylnych nadkoli został częściowo zmodyfikowany, natomiast dach jest zupełnie nowy.

Przy zachowanym rozstawie osi wynoszącym 2,44 m tylna podłoga różni się od podłogi hatchbacka w zasadzie tylko wydłużeniem powierzchni ładunkowej w bagażniku.

Wszystkie elementy nadwozia zostały w 95% zabezpieczone przed korozją, a masa samego nadwozia wynosi 296 kg, co daje ok. 19 kg więcej od masy pięciodrzwiowego hatchbacka.

Właściwości trakcyjne i silnik

W zakresie przyczepności Peugeot 206 SW wykorzystał doświadczenie zdobyte przez hatchbacka od momentu pojawienia się w 1998 roku. Dzięki doskonałemu wyborowi regulacji zespołu układów jezdnych zapewniono 206 SW bardziej sportowe właściwości trakcyjne oraz wysoki komfort zawieszenia. Zawieszenie przednie to typ Pseudo McPherson z amortyzatorami hydraulicznymi, a tylne z wahaczami sztywno połączonymi z belką poprzeczną, z dwoma drążkami skrętnymi, drążkiem stabilizatora oraz dwoma amortyzatorami hydraulicznymi. Układ kierowniczy dysponuje stałym wspomaganiem hydraulicznym, a aby zapewnić komfort kierowcy można wyregulować wysokość kierownicy do 35 mm w każdym kierunku. Wypróbowany w hatchbacku 206 układ hamulcowy został całkowicie przejęty przez 206 SW.



| | Silniki benzynowe | | | | Silniki turbodiesla | |
|--------------------------------------|-------------------|----------|---------|----------|---------------------|----------|
| Pojemność skokowa [cm ³] | 1124 | 1360 | 1587 | 1587 | 1398 | 1997 |
| Skrzynia biegów | manualna | manualna | automat | manualna | manualna | manualna |
| Moc [KM] | 60 | 75 | 110 | 110 | 70 | 90 |
| Prędkość maksymalna [km/h] | 160 | 174 | 189 | 194 | 168 | 181 |
| Mieszane zużycie paliwa [l/100 km] | 6,5 | 6,4 | 7,5 | 6,7 | 4,4 | 5,1 |

W zależności od silnika składa się on z tarcz wentylowanych lub niewentylowanych z przodu oraz z tarcz pełnych lub bębnow z tyłu. Silniki napędzające 206 SW charakteryzują się wysoką dynamiką przy niskim zużyciu paliwa. Jednostki te znane są z hatchbacka: trzy silniki benzynowe i dwa turbodiesle z bezpośrednim wtryskiem paliwa typu common rail. Dane techniczne, przedstawiające opisane jednostki, zawarte są w tabeli powyżej.

Budowa gamy

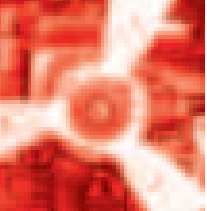
Gama obejmuje dwa poziomy wyposażenia: X-Line i XS. Pierwszy z nich dostępny jest z dwoma silnikami benzynowymi 1.1 i 1.4 l oraz jednym turbodieslem 1.4 l. Wykończenie wnętrza przejęte zostało na tym poziomie z serii specjalnej Color Line i charakteryzuje się metalizowanym wykończeniem konsoli centralnej oraz białymi wskaźnikami z aluminiowym obramowaniem na desce rozdzielczej. Na poziomie tym do wyboru są 4 kolory tapicerek (szara i czerwona z czarnym wykończeniem oraz niebieska i żółta z szarym wykończeniem). Do seryjnych elementów wyposażenia 206 SW X-Line zaliczyć należy: wspomaganie układu kierowniczego, poduszkę powietrzną kierowcy i pasażera, szyby przednie elektryczne, zamek centralny, sterowany pilotem, światła przeciwmgielne, immobilizer, szyby

przyciemniane, zderzaki w kolorze nadwozia oraz obrotomierz. Z kolei wyższy poziom wyposażenia, XS, zasila ją do wyboru dwa silniki benzynowe 1.4 i 1.6 l lub turbodoładowana jednostka Diesla 2.0 HDi. Wykończenie wnętrza przejęte zostało z poziomu hatchbacka XS, a do jego usportowionego stylu nawiązują elementy skórzane występujące na kierownicy i drążku zmiany biegów oraz nakładki aluminiowe na klamkach wewnętrznych oraz drążku zmiany biegów. Wskaźniki na desce rozdzielczej występują w czarnym kolorze. Poziom XS oferuje dwa kolory tapicerek materiałowych do wyboru (czarna ze wstawkami szarymi lub czerwonymi) oraz opcjonalnie tapicerkę skózaną. Elementy wyposażenia bazują na X-Line i zawierają dodatkowo: ABS, lusterka boczne elektryczne i podgrzewane, komputer pokładowy (z silnikami 1.6 i 2.0 HDi), wspomaganie układu kierowniczego progresywne (z silnikiem 2.0 HDi).

W obecnej trudnej sytuacji rynkowej, przy trzecim roku z rzędu spadkowym, jeśli weźmiemy pod uwagę liczbę sprzedawanych samochodów w Polsce, model taki jak 206 SW może okazać się przebojem w ofercie Peugeot Polska. Auto posiada bowiem niewątpliwe zalety i będzie uzupełnieniem oferty skierowanej do wymagającego klienta 206, który dodatkowo doceni walory funkcjonalne i użytkowe modelu 206 SW.

Zapraszamy do salonów Peugeot na Dni Otwarte modelu 206 SW, które odbędą się w dniach od 7 do 14 września 2002 r.





WSPOMNIENIA

Atrakcyjny napęd

PATRICK LESUEUR

W latach sześćdziesiątych **Peugeot** już od dawna wyróżniał się swoimi renomowanymi produktami o dużej niezawodności, ale wykazywał też pewien konserwatyzm.



WSPOMNIENIA

Na salonie paryskim w październiku 1964 r. starzejący się model Peugeot 403 sąsiadował z jeszcze nowszą serią 404, natomiast w kwietniu 1965 r. konstruktor z Sochaux zaskoczył motoryzacyjny świat, prezentując serię 204.

Od niezapisanej strony...

Ten mały hatchback o rozstawie osi 2,59 m symbolizuje pierwsze kroki firmy w dziedzinie napędu na przednie koła zastosowanego w popularnym samochodzie osobowym. Cztery lata wcześniej, w 1961 r., Renault zaproponował serie R3, R4, ale to głównie firma Citroën była krajowym pionierem w tej technice, dzięki mitycznym Napędom 7A 7B, wprowadzonym w 1934 r. O ile jednak zastosowanie przedniego napędu było spóźnione, to rozwiązania technologiczne Peugeot były naprawdę odważne. Jednostka napędowa modelu 204 ma postać silnika rzędowego, 4-cylindrowego, górnosaworowego, w całości wykonanego z lekkich stopów, wyposażonego w wałek rozrządu również umieszczony w głowicy, o pojemności 1130 cm³ i mocy 58 KM. Jego moc podatkowa wynosi 6 CV. Inną interesującą innowacją jest to, że silnik jest umieszczony poprzecznie z lekkim nachyleniem, ma czterobiegową skrzynię biegów, sterowaną dźwignią umieszczoną na kolumnie kierownicy, mieszczącą się wraz z pólśiami i mechanizmem różnicowym pod silnikiem.

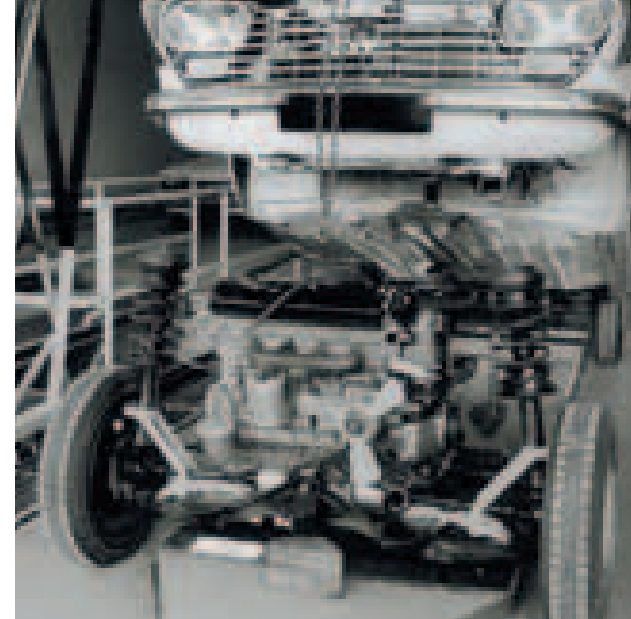
W 1967 r. seria 204 wzbogaciła się o dwa nowe typy nadwozia, opracowane we współpracy z włoskim projektantem nadwozi Pininfariną. Wersje te otrzymały nową deskę rozdzielczą z trzema okrągłymi zegarami i stwarzają bardziej sportową atmosferę.



Całość korzysta zatem z tego samego smarowania co blok silnika. Model 204 posiada niezależny system zawieszenia czterech kół i wyposażony jest seryjnie – co stanowi nowość jak na rok 1965 – w hamulce tarczowe z przodu.

...do kabrioletu i coupé

Początkowo dostępny tylko w wersji 4-drzwiowej o długości 397 cm, nazywanej Grand Luxe, model 204 od razu wyróżnia się spośród pozostałych modeli firmy i jej głównych konkurentów dzięki nietypowemu stylowi pełnemu prostoty. Z przodu znajdują się 2 duże, prostokątne reflektory o zaokrąglonych rogach, wbudowane w kratę o prostokątnych otworach, wykonaną z chromowanego metalu. Pośrodku króluje emblemat, w którym na czarnym tle znajduje się pozłacany lew – symbol marki i regionu Montbéliard. Tylna część samochodu wydaje się brutalnie skrócona i małe światła tylne zdają się zagubione na tej powierzchni o ograniczonych do minimum ozdobach. Jediną dekoracją jest dyskretna, nierdzewna listwa okalająca nadwozie. Pojedyncze, jednopasmowe zderzaki, także podkreślają prostotę. Deska rozdzielcza została zaprojektowana w sposób racjonalny, moduł grupujący wskaźniki niezbędne dla nadzorowania prawidłowego działania systemów mechanicznych ma kształt klasyczny w porównaniu z samochodami produkowanymi na wielką skalę. W 1965 r., w którym dokonują się przegrupowania w branży samochodowej, rowerowej, produkcji stali i narzędzi Peugeot pod wspólną marką PSA (Peugeot Société Anonyme), sedan 204 GL z otwieranym dachem



Zdjęcie to pokazuje bardzo oryginalne usytuowanie silnika. Silnik ten, w całości wykonany z lekkich stopów, jest umieszczony poprzecznie i lekko nachylony. Ponadto samochód jest wyposażony w hamulce tarczowe z przodu i w niezależne zawieszenie czterech kół.

kosztuje 9 100 F. Dla porównania model 404 GT kosztuje w tym samym czasie 10 100 F, a ekonomiczny hatchback 403 Sept 7 CV – 7 950 F. Na początku sezonu 1966, oprócz bardziej przystępnego modelu hatchbacka 204 L za 8 650 F, gamę wzbogacono o 4-drzwiową wersję kombi za 9 400 F. Wierny zwyczajowi prezentacji wersji coupé i kabriolet swoich tradycyjnych modeli, na wzór modeli 203, 403 i 404, Peugeot przedstawił na paryskim salonie samochodowym w 1966 r. model 204 L w wersji coupé i kabriolet, opracowany z pomocą włoskiego projektanta nadwozi Pininfariny, z którym współpraca sięga modelu 403 z 1955 r. Nowości te zostały skonstruowane na płycie podłogowej, której rozstaw osi zmniejszono do 230 cm zamiast 259 cm. W hamulcach wersji coupé i kabriolet zastosowano system wspomagania, jak we wszystkich modelach Peugeot 204 od tego momentu, za wyjątkiem popularnej wersji Luxe.

W 1968 r. Peugeot dołącza do Mercedes-Benz jako jeden z nielicznych producentów europejskich, stosujących silniki diesla w samochodach osobowych. Model 403 7 CV diesel, dostępny od jesieni 1959 r., był oznaką zaangażowania firmy w tę technologię. Począwszy od rocznika 1969, model 204 kombi może być napędzany najmniejszym na świecie silnikiem diesla o pojemności 1255 cm³. Przy mocy podatkowej, obniżonej do 5 CV, ta wersja, oznaczona jako XLD i rozwijająca 46 KM, jest wyceniana na 11 200 F. Oczywiście benzynowa wersja kombi ma cenę katalogową: 9 550 F. Pod względem estetycznym Peugeot 204 zmienia się z biegiem lat dość nieznacznie. W 1967 r. powiększone światła tylne wystają z karoserii, monogram firmy, umieszczany początkowo na środku bagażnika, jest odtąd umieszczany po jego prawej stronie. Zderzaki z 1969 otrzymują szeroką taśmę kauczukową w kolorze czarnym, ponadto z przodu i z tyłu dodane zostają drążki stabilizatora (oprócz modelu Luxe i wersji kombi, która skorzystała z nich dopiero w 1970). W następnym roczniku następuje wzrost mocy silnika do 60 KM dzięki nowemu gaźnikowi i powiększonym zaworom, co umożliwia rozwinięcie prędkości 140 km/h. Poza tym kierowca ma odtąd do dyspozycji kolumnę kierownicy z układem przegubów, zwaną bezpieczną. Pomimo sukcesu komercyjnego małego napędu przedniego – samochody zajmują czołowe pozycje pod



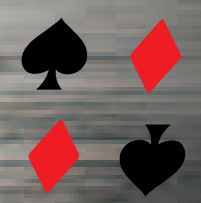
Jedną z wyjątkowych cech modelu 204 jest dość szczególna równowaga pomiędzy powierzchniami przednią i tylną. Ta ostatnia, która wydaje się ucięta w porównaniu z całością, zadziwia jeszcze dziś.

względem sprzedaży we Francji w l. 1971 i 1972 – wersje 204 coupé i kabriolet zostają wycofane z oferty od wiosny 1970 r. Wybór zostaje jeszcze bardziej ograniczony i pozostają tylko modele Luxe i Grand Luxe 6 CV (moc rzeczywista: 60 KM) oraz kombi diesel 5 CV (moc rzeczywista: 46 KM). Silnik diesla, bardziej dynamiczny i elastyczny, o nazwie XL 4D (1357 cm³ 45 KM), zostaje wprowadzony pod maskę modelu 204 w kwietniu 1973 r. Oczywiście nadal dostępna jest wersja benzynowa. Po 15 latach, w 1976 (data została wyznaczona przez kierownictwo Peugeot na zakończenie programu 204), model 204 zjeżdża jednak ze sceny. Kolejny, choć malutki, ba! o najmniejszym wnętrzu na świecie, za to bardzo elegancki – model 104 w 1973 r. staje się kolejnym najpopularniejszym Peugeot na świecie.

Benzynowy czy malutki diesel?



Na zdjęciu tym widzimy model 204 Grand Luxe, wyposażony w otwierany dach, sprzedawany po 9 100 F w 1965 r. Model o uproszczonym wykończeniu, paradoksalnie nazwany Luxe, zostaje dołączony do oferty w 1966 r., po 8 650 F.



TENDENCJE

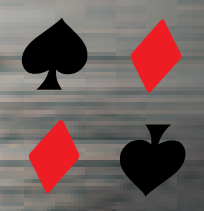
CHRISTIAN LONGUEVILLE

Wybór przyjemności



Peugeot RC Pique (Pik) i RC Carreau (Karo).

Każdy salon w Genewie to okazja dla Peugeot, aby zaprezentować jedną lub kilka znaczących nowości. Wystarczyłyby modele 307 i 206 SW oraz monospace 807... Ale dwa modele studyjne (concept cars) RC Pique i RC Carreau, przyniosły na stoisko Peugeot powiew marzenia...



TENDENCJE

Po 20♥, wstępnej wersji modelu 206 CC, zaprezentowanej na salonie w Genewie w 1998 r., Peugeot pokazał dwa kolejne atuty, RC Pique i RC Carreau. Dwie wariacje przyjemności motoryzacyjnej na temat sportowego samochodu, dwa cuderniki, które potrafią wzbudzić entuzjazm u najbardziej opornych.

Sportowe, wyrafinowane i wyszukane

Jeden czarny, RC Pique, drugi czerwony, RC Carreau, posiadają te same linie, napięte i rasowe, przepelnione reminiscencjami zapożyczonymi ze słynnych 905-tek z 24-godzinnej wyścigu w Le Mans. Agresywny przód, z wysmakowaną osłoną chłodnicy, tuż nad powierzchnią asfaltu, wydaje się gotów, aby pożerać drogę, popychany przez muskularny tył, okalający koła napędowe i urywający się nagle za elementami mechanicznymi, nie pozostawiając miejsca na najmniejszy bagażnik. Nieważne, cztery osoby, które mogą zająć miejsce w środku, znajdują się tam dla przelotnej przyjemności. Wnętrze, do którego wchodzi my poprzez drzwi otwierane typu pół skrzydła, wykazuje jednak maksimum dbałości o wygodę i dobre samopoczucie, dzięki czterem siedzeniom kubelkowym z włókien węglowych, pokrytych skórą, zastosowaniu multipleksażu, klimatyzacji automatycznej i nawigacji. Ale to, co w środku, warto jest tego, co na zewnątrz. Te dwa ucieleśnienia marzeń pod kształtną powłoką kryją prawdziwy arsenał technologiczny. Obydwa modele RC korzystają z nadwozia jednobryłowego, wykonanego z włókien węglowych, wstępnie impregnowanych bezpośrednio na płycie w kształcie plastra miodu. To nadwozie samonośne, które służy zarazem jako zbiornik paliwa, jest uzupełnione z tyłu o strukturę rurową, mieszczącą zespół silnik/zawieszenie, zaś z przodu o zawieszenie. Elementy te są bezpośrednio szczipione na łuku stalowej

klatki centralnej. Wszystkie zespoły mechaniczne są takie same w RC Pique i RC Carreau.

Zupełnie inaczej jest z silnikiem umieszczonym centralnie w punkcie ciężkości osi tylnej, ponieważ RC Pique jest wyposażony w silnik benzynowy, a RC Carreau w silnik diesla. Co zaskakujące, obydwa mają moc ponad 170 KM, co w zestawieniu z wagą obu pojazdów – 181 KM i 900 kg w przypadku modelu Pique oraz 175 KM i 950 kg w przypadku modelu Carreau – daje stosunek wagi do mocy zapewniający im osiągi godne najlepszych samochodów sportowych. Obydwa osiągają prędkość maksymalną 230 km/h, przyspieszenie 0-100 km/h w 6 sekund i przejeżdżają kilometr ze startu zatrzymanego w 26 sekund! Co ważniejsze, zużycie paliwa obu silników mieści się w niewiarygodnych dla takich sportowych samochodów limitach – 7,7 litra na 100 km w przypadku RC Pique i 4,9 litra na 100 km w przypadku RC Carreau!

Najlepsze rozwiązania mechaniczne

Silnik benzynowy ma pojemność 1997 cm³ i moc 181 KM, zaś



Muskularny atleta pod wieczorową suknią



silnik diesla – pojemność 2168 cm³ i moc 175 KM, a ich momenty obrotowe wynoszą odpowiednio 202 Nm i 400 Nm. Elastyczność lub zrywność do wyboru, ale w obu wypadkach oszczędność i ekologia. Zużycie paliwa jest zadziwiająco niskie jak na silniki o takich osiągnięciach (średnio 7,7 litra benzyny lub 4,9 litra oleju napędowego), zaś emisja CO₂ wynosi 183 g/km dla silnika benzynowego i 132 g/km dla silnika diesla. Aby w pełni wykorzystać możliwości nowoczesnych rozwiązań mechanicznych, modele RC mają zamontowane skrzynie biegów Salespeed opracowane przez firmę Magnetti Marelli. Można zmieniać biegi dźwignią sekwencyjną w podłodze lub przyciskami na kierownicy, jak w formule 1. Hamulce wykonano z najlepszych materiałów – są to „must”, hamulce tarczowe ceramiczne z czterema tłokami na cztery koła. 18-calowe koła wykonane są ze stopów magnezowych i wyposażone w opony 245/45, które powinny – dzięki lekkiemu zawieszeniu – zapewniać przyczepność przy najwyższych prędkościach. Czerwony lub czarny, pik lub karo, wybierzcie swój ulubiony kolor, aby stać się asem kierownicy lub królem szos... W Peugeot zawsze jest z czego wybierać.

Dane techniczne

| Model | RC Pique 2.0i | RC Carreau 2.2 HDi |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Typ | benzynowy | diesel |
| Pojemność skokowa /cm ³ / | 1997 | 2168 |
| Liczba cylindrów | 4 | |
| Moc maksymalna | 181 KM | 175 KM |
| Maksymalny moment obrotowy | 202 Nm | 400 Nm |
| Napęd | tylne koła | |
| Skrzynia biegów | 6-biegowa Salespeed | |
| Hamulce | tarczowe ceramiczne, 4 cylindry + ABS | |
| Prędkość maksymalna | 230 km/h | |
| 0 do 100 km/h | 6 sek. | |
| 1000 m start zatrzymany | 26 sek. | |
| Średnie zużycie paliwa | 7,7 l/100 km | 4,9 l/100 km |
| Długość/szerokość/wysokość | 430 x 180 x 115 cm | |
| Rozstaw osi | 280 cm | |
| Rozstaw kół przednich/tylnych | 160/150 cm | |
| Waga | 900 kg | 950 kg |

KULISY

Przyszłość według Peugeot



BERNARD CAYON

Model 206 Delphi

Nie uda się Państwu pojeździć, a tym bardziej kupić modelu 206 prototyp, opracowany przez Peugeot i wyposażony przez Delphi,



System common rail



Elektro-hydrauliczny system hamulcowy



Układ kierowniczy, wspomagany elektrycznie

Intellek zwiększający odstępy pomiędzy wymianami oleju, a także system oszczędzania energii w silniku E-Start. W sumie powstała całość obejmująca sześć nowych technologii zainstalowanych wspólnie przez producenta i dostawcę wyposażenia.

Oszczędność, wydajność, lekkość i bezpieczeństwo

„Brake by wire” (dosłownie „hamowanie po drucie”), jak wszystkie systemy bez połączenia mechanicznego, wykorzystuje system sterowany i uruchamiany elektrycznie (EMB), pozbawiony elementów hydraulicznych. W każdym zacisku tłok hydrauliczny został zastąpiony bardzo mocnym silnikiem elektrycznym, który ściska tarczę. System ten, kompatybilny z ABS, umożliwia szybki i łatwy montaż dzięki zespołom „gotowym do podłączenia”. Rezultatem jest oszczędność przy montażu i waga niższa niż w przypadku tradycyjnego układu hydraulicznego. Elektroniczny hamulec postojowy, sterowany przyciskiem na konsoli, stanowi dopełnienie systemu hamulcowego i zapewnia bezproblemowe ruszanie na stoku. Z kolei wspomagany elektrycznie układ kierowniczy odgrywa taką samą rolę jak klasyczne wspomaganie, ale pozwala na rezygnację ze wszystkich płynów hydraulicznych, jak również wszystkich urządzeń z nimi związanych, co daje znaczące zmniejszenie wagi i zajmowanego miejsca. System E-Start

sla 1,4 l, o mocy 90 KM (DV4TED4), common rail, opracowany wspólnie przez grupę PSA (Peugeot-Citroën) i Forda, który będzie montowany w modelach Citroën C3 i Ford Fiesta, począwszy od tego roku. Silnik ten jest szczególnie dynamiczny i bez trudu osiąga obroty do 5000 obr./min. Jego sterowanie zapewnia znaczną sprawność i oszczędność dzięki systemowi common rail, a także doskonały komfort prowadzenia dzięki korzystnemu momentowi obrotowemu. Ponadto w modelu 206 Delphi słynny filtr cząsteczek (FAP) jest połączony z oczyszczaczem na zimną plazmę, który ogranicza szkodliwą emisję tlenków azotu o 70% (!) bez zmniejszenia sprawności. Jest to doskonale uzupełnienie katalizatora i FAP, ponieważ jest równie skuteczny na zimno jak na gorąco, co stanowi znaczącą zaletę, jako że katalizatory działają tylko po nagraniu.

Do mniej spektakularnych na pierwszy rzut oka rozwiązań należy system kontroli jakości oleju Intellek, który pozwala wydłużyć przerwy pomiędzy wymianami oleju poprzez sygnalizowanie, kiedy są one absolutnie konieczne, co powinno przedłużyć okresy między wymianami o około 70%. To znacząca oszczędność pieniędzy i czasu dla użytkownika.

Wszyscy dziennikarze zaproszeni do wypróbowania tego cudownika technologii byli bardzo zaskoczeni skutecznością układu hamowania „brake by wire”, który jest odczuwalny jak system klasyczny. Trochę niepokoił ich E-Start, który

Delphi. Nie chodzi tu o limitowaną serię, lecz o wyjątkowy zawierający najnowsze technologie motoryzacyjne.

składa się z alternatora nawrotnego Energen, który działa jak silnik elektryczny. Przy zatrzymaniu silnik gaśnie, aby oszczędzać paliwo, a następnie ponownie uruchamia się przy najmniejszym kontakcie z pedalem sprzęgła.

Common rail, silnik diesla najnowszej generacji

Model 206 Delphi jest wyposażony w 4-cylindrowy, 16-zaworowy silnik die-

sprawiał wrażenie gaśnięcia przy każdym zatrzymaniu, jednak po pierwszych ruszeniach szybko można się do tego przyzwyczaić. Samochód przyszłości jest już gotowy i bardzo niedługo znajdzie się na taśmach montażowych. Doświadczenia przeprowadzone przez Peugeot i Delphi potwierdziły, że już na tym etapie prób badane systemy doskonale działają. Te udziwienia raz wprowadzone na rynek mogą później być produkowane w dużych seriach, a ich cena spadnie. Jutro jest już blisko!



Sterowanie silnika diesla EMS

Peugeot zawsze potrafił zgłębiać najbardziej awangardowe rozwiązania techniczne, aby je zastosować w praktyce i jak najszybciej zaoferować swoim klientom w pojazdach seryjnych. I tak właśnie firma jako pierwsza zaoferowała filtr cząsteczek w swoich silnikach diesla lub składany dach w swoich kabrioletach. Ostatnie osiągnięcie technologiczne konstruktora z Franche-Comté nazywa się 206 Delphi i zostało opracowane wraz z producentem wyposażenia Delphi, który od dawna jest partnerem Peugeot. Peugeot dba o to, aby w jak najszerszym zakresie włączyć w badania również swoich dostawców, by razem znajdować najlepsze rozwiązania.

Chodziło o to, aby zainstalować jak najwięcej elementów odwołujących się do najbardziej zaawansowanych technologii w samochodzie identycznym z modelem seryjnym. W tym celu wybrano najpopularniejszy model Peugeot, mały samochód 206... Wyrafinowane rozwiązania nie powinny przysługiwać tylko pojazdom z górnej półki. W modelu 206 Delphi zastosowano w szczególności hamulce typu „brake by wire”, to znaczy bez połączenia, odpowiednik tego, co robi się już z pedałami przyspieszenia, a nawet układami kierowniczymi. Wypróbowano również nowy system redukcji emisji substancji zanieczyszczających środowisko w silniku diesla poprzez system nietermicznej plazmy filtrującej tlenki azotu (NOx), układ kierowniczy wspomagany elektrycznie E-Steer, wymagający mniej siły, czujnik jakości oleju

Nowe wcielenie Lwa

ELŻBIETA BRZOZOWSKA

Aleja Krakowska 7

Dobra nowina dla wszystkich miłośników oraz klientów francuskiego Lwa wśród samochodów

Silna pozycja funkcjonującej znakomicie na rynku polskim marki Peugeot skłoniła dyrekcję Peugeot Polska do stworzenia na początku tego roku nowej struktury o nazwie: Peugeot Polska Sp. z o.o. Oddział w Warszawie. Obejmuje on dwa salony: rozległy kompleks przy alei Krakowskiej 7 oraz salon na placu Bankowym. Obydwa punkty, oprócz butik i salonu prezentującego nowe samochody marki Peugeot, oferują klientom pragnącym dokonać tu zakupu możliwość przyjęcia w rozliczeniu używanego samochodu w ramach programu „OKAZJE LWA używany – gwarantowany”.

Ci, którzy pamiętają mieszczący się dawniej przy alei Krakowskiej salon „Centrum Zdzisław Biały”, powinni jak najprędzej wybrać się tam, choćby po to, by móc podziwiać ogrom pracy włożonej w modernizację obiektu. Do wyjątkowych atutów tego punktu należy niezwykle rozległy parking, zasługujący na szczególną uwagę. Na powierzchni 16 000 m² znajdują się: przestronny dział sprzedaży z oddzielną ekspozycją samochodów dostawczych, nowoczesny serwis, butik firmowy, Centrum Szkolenia Peugeot Polska oraz Peugeot Sport, czyli serwis stworzony specjalnie do obsługi samochodów raj-



Boxer – swoisty „ruchomy punkt naprawczy”

dowych spod znaku Peugeot Sport Polska i Pucharu Peugeot 206.

Już choćby zaprezentowane powyżej, wyliczenie skupionych tu punktów jest dowodem szerokiego zakresu oferowanych usług, które współgrają z potrzebami klientów drugiego salonu na placu Bankowym, jak również stwarzają nowe możliwości wszystkim klientom marki Peugeot. Ci, którzy dopiero decydują się na zakup samochodu, mają tu możliwość odbycia jazdy próbnej jednym z dwudziestu modeli samochodów Peugeot. Profesjonalni sprzedawcy

z pewnością doradzą, który z około 50 różnych samochodów, odzwierciedlających różnorodność modeli, wersji i kolorów, najlepiej odpowie potrzebom klienta. Wszystkich posiadaczy samochodów tej marki ucieszy na pewno wiadomość o serwisie, świetnie funkcjonującym dzięki nowoczesnym urządzeniom i profesjonalnej obsłudze. Na miłośników marki Peugeot czeka butik, oferujący szeroki asortyment firmowych gadżetów z logo Lwa. Bogaty wybór części i akcesoriów samochodowych z pewnością korzystnie wpłynie na szybkość pracy serwisu, powodując skrócenie czasu oczekiwania na części, a przez to czasu naprawy.

Specjalnie z myślą o klientach flotowych uruchomiono nowy program serwisowy. Firmy, posiadające w swej ofercie więcej



Salon przy al. Krakowskiej

niż pięć samochodów, mogą skorzystać z usługi polegającej na naprawie samochodu u klienta, bez potrzeby sprowadzania auta do punktu serwisowego. Wszystko dzięki specjalnie wyposażonemu samochodowi Peugeot Boxer, będącemu swoistym „ruchomym punktem naprawczym”.

Zarówno Oddział przy al. Krakowskiej 7, jak i na placu Bankowym oferują usługi kredytowe, leasingowe oraz ubezpieczeniowe.

Przedstawiony powyżej zakres oferowanych usług świadczy o dużym rozmachu, podyktowanym prężnym funkcjonowaniem marki na rynku polskim, jednak to nie koniec planów Peugeot Polska. W sferze projektów jest dalsza rozbudowa Oddziału przy alei Krakowskiej, w tym powstanie nowej blacharni i lakierni. W ten sposób Peugeot

Polska Oddział przy al. Krakowskiej 7 pragnie najpełniej odpowiedzieć na potrzeby zarówno rosnącej grupy klientów, jak i tych, którzy dopiero zaczynają swą przygodę w świecie Peugeot.

Za podsumowanie i zachętę do korzystania z usług tego kompleksu niech posłużą słowa samego dyrektora Oddziału w Warszawie – pana **Oliviera Mornet**: *Szanowni Klienci, kierując się chęcią sprostania Waszym nawet najbardziej wygórowanym oczekiwaniom, włożyliśmy wiele pracy w gruntowną modernizację naszego salonu. Ufamy, że dzięki kompleksowości oferowanych tu usług oraz kadrze znakomitych specjalistów, w pełni zaspokoimy Państwa potrzeby. Serdecznie zapraszamy Państwa do odwiedzenia naszego Oddziału.*



Salon na pl. Bankowym

Serwis oraz butik przy al. Krakowskiej

Lew Lubelszczyzny

Expak

Pół roku działalności i aż 200 sprzedanych samochodów!

Początki

Swój dynamiczny rozwój firma zaczęła w roku 1988. Związała się z handlem, otworzyła sieć supermarketów na terenie całego województwa. Rozmowy z Peugeot Polska rozpoczęły się jesienią 1995 r., a w 1996 właściciel firmy, **Andrzej Kita**, podjął trudne wyzwanie – prowadzenie koncesji Peugeot – tym trudniejsze że Lublin był już wcześniej związany z Peugeot – działała tu montownia modelu 405 i salon firmowy, którego standard i profesjonalizm obsługi wysoko ustawiły poprzeczkę przed pracownikami nowego salonu.

Firma rozpoczęła od mocnego uderzenia i sprzedała przez pierwsze pół roku działalności ponad 200 samochodów. Świadomy wymagań dzisiejszego klienta i mocnej konkurencji na lubelskim rynku, prezes Kita postawił na profesjonalizm i dynamiczny rozwój. *Expak* szybko przerodził się w sieć sprzedaży obejmującą swym zasięgiem teren całego województwa. Obecnie posiada swoje oddziały w Białej Podlaskiej, Puławach i Zamościu.

Rozwój

W 2000 r. przenosi się do nowej, nowoczesnie zaprojektowanej siedziby, przy **ul. Kalinowszczyzna**. Dane liczbowe mówią same za siebie: 650 m² powierzchni salonu, 1350 m² powierzchni serwisu, 500 m² pomieszczeń socjalno-biurowych.

Posiadanie największej koncesji w województwie zobowiązuje nie tylko do najlepszej obsługi, ale i do zapewnienia najszerzej gamy usług.

W salonie sprzedaży klient może liczyć na fachowe doradztwo przy wyborze samochodu, możliwość korzystnego



sfinansowania zakupu – zawarcie na miejscu umowy kredytowej, leasingowej, pozostawienie samochodu w rozliczeniu oraz pakiety ubezpieczeniowe. Stała możliwość skorzystania z jazd próbnych, również Peugeot 607.

W salonie eksponowana jest pełna gama samochodów, od modelu 206 po Experta i Boxera, w sumie aż 18 samochodów!!! Przed salonem – dodatkowa ekspozycja kilkudziesięciu samochodów, które klienci mogą kupić od ręki. Firma posiada również miejsce na samochody

komisowe i wygodny parking.

I ciągle zwiększa sprzedaż – mimo rosnącego spadku ogólnej sprzedaży na rynku, rok 2001 zamknęła prawie 10% wzrostem sprzedaży.

Serwis mechaniczny oferuje najwyższy poziom usług dzięki wysokim kompetencjom kadry technicznej i pełnemu, profesjonalnemu wyposażeniu. Posiada 10 stanowisk mechanicznych, w tym 8 podnośników, stanowiska diagnostyki elektroniki. Jest w stanie zamontować i serwisować wszystkie typy klimatyzacji. Działa też stacja kontroli pojazdów.

Serwis blacharsko-lakierniczy, dzięki najnowszej generacji kabinie lakierniczej i technologii zgodnej z normami fabrycznymi Peugeot, zapewnia bezpieczny i fachowy serwis napraw wypadkowych.

Dział części zapewnia, dzięki skomputeryzowanemu systemowi, szybkie dostawy oryginalnych części zamiennych Peugeot oraz akcesoria. W firmowym boutique znajduje się ciekawy wybór upominków.

Autoryzowany Koncesjoner *Expak* w Lublinie jako pierwszy w sieci Peugeot w Polsce oferuje nową usługę serwisową **Peugeot Rapide**.



Siedziba firmy *Expak*

W skład oferty wchodzi sześć usług: wymiana oleju, wymiana opon, wymiana tłumika, wymiana tarcz i klocków hamulcowych, kontrola i wymiana akumulatora i, dodatkowo, geometria zawieszenia. Proponowane są ceny zryczałtowane, zawierające koszt części zamiennych i robocizny i, co ważne, **serwisowane są wszystkie marki samochodów**.

Peugeot Rapide to wydzielony, dodatkowy serwis w koncesji, z własną recepcją i magazynem części zamiennych. Klient, którego obecność w serwisie w czasie naprawy jest mile widziana, obsługiwany jest od początku do końca przez jedną osobę – Specjalistę Peugeot. Usługa wykonywana jest bez wcześniejszego umawiania, a maksymalny czas jej trwania to 1 godzina. Samochód poddawany jest w tym czasie dodatkowemu kompleksowemu sprawdzeniu w bezpłatnej ofercie KONTROLE PEUGEOT. Odkryte podczas sprawdzenia niedomagania pojazdu są szczegółowo i fachowo objaśnione przy samochodzie na stanowisku serwisowym, jeśli klient zechciał przy nim pozostać, lub po zakończeniu interwencji. Specjalista Peugeot może od razu przygotować kosztorys usunięcia wykrytych usterek w ASO Peugeot oraz, na życzenie klienta, dokonać rezerwacji terminu naprawy w serwisie głównym.

Idea

Naszą filozofią jest – mówi prezes Kita – zaspokojenie potrzeb każdego, najbardziej wymagającego klienta – lubimy wielkie wyzwania. Wychodząc naprzeciw wymaganiom rynku, ciągle rozbudowujemy naszą infrastrukturę. Nasza kadra posiada najwyższe kwalifikacje, stale podnoszone dzięki szkole-

niom w Peugeot Polska, wdrażamy system zarządzania jakością ISO 9001/2000. Naszym klientom zapewniamy pełen zakres obsługi i korzystne warunki zakupu i serwisowania. Utrzymujemy stały kontakt z klientami, mamy własny telefon assistance. Tych klientów, którzy nie skorzystali z naszych usług, zapraszam do odwiedzenia naszej koncesji – inwestycji na miarę XXI wieku.

Dzięki profesjonalnemu podejściu oraz wsparciu Peugeot Polska, do klientów *Expak* zaliczać się mogą zawodowe grupy kolarskie, m.in. Lotto-PZU, a także cały Polski Związek Kolarski, w sumie kilkadziesiąt samochodów można oglądać na mistrzostwach Polski, Europy, ale i na lokalnych wydarzeniach sportowych. Andrzej Kita należy do aktywnych działaczy sportowych, piastuje m.in. funkcję wiceprezesa PZKol-u i zdecydowanie wspiera rozwój kolarstwa w Polsce. *Expak* wspiera także lokalny sport samochodowy – zawodnicy z tej firmy odnoszą niemałe sukcesy w rajdach.

EXPAK Sp. z o.o.
ul. Kalinowszczyzna 43
20-201 Lublin
tel.: (0 prefix 81) 4450101
fax: (0 prefix 81) 4450145

SALON ZAMOŚĆ
ul. Szczepiezska 35
22-400 Zamość
tel./fax: (0 prefix 84) 6396797

SALON BIAŁA PODLASKA
ul. Piaskowa 16
21-500 Biała Podlaska
tel./fax: (0 prefix 83) 3441441

SALON PUŁAWY
ul. Wojska Polskiego 4
24-100 Puławy
tel./fax: (0 prefix 81) 8865914

W Expaku:

- Sprzedaż samochodów nowych i używanych
- Sprzedaż części zamiennych
- Sprzedaż akcesoriów i upominków Peugeot
- Ubezpieczenia samochodowe
- Serwis gwarancyjny i pogwarancyjny
- Stacja Kontroli Pojazdów
- Serwis blacharsko-lakierniczy, naprawy bezgotówkowe
- Peugeot Assistance – dla klientów firmy (24 h) 0502 246 942
- Peugeot Rapide – Szybki Serwis: (0 prefix 81) 4450130
- Serwis telefoniczny: (0 prefix 81) 44501 09-10
- Sklep hurt-detal: (0 prefix 81) 44501 00-13



PODRÓŻE

Cannes

Miasto, które kryje się
za swoim festiwalem

CHRISTIAN DESCOMBES

Co roku Cannes staje się
na dwa tygodnie najważniejszym
miastem na świecie.

**Międzynarodowy festiwal
filmowy** opanowuje miasto
i jego okolice. Lecz co dzieje się
pod tą błyszczącą dekoracją
przez pozostałą część roku
w Cannes?

Czerwony dywan,
zacumowane
jachty, limuzyny
o zaciemnionych
szybach, stras
i dżet oraz tłumy
w oblędie przez

dwa tygodnie: Cannes zmienia się
nie do poznania. Odbývający się
tam międzynarodowy festiwal filmo-
wy jest imprezą najbardziej po igrzys-
kach olimpijskich (!) obleganą przez
media i czyni z tego miasta, raz do
roku w połowie maja, prawdziwą sto-
licę międzynarodowego kina. Dziś już zapomnieliśmy, że fran-
cuski festiwal powstał na fali reakcji antyfaszystowskiej pod
koniec lat trzydziestych. Ponieważ rządy włoski i niemiecki
ingerowały w dobór filmów na festiwalu w Wenecji, demokra-
cje zachodnie, zaszokowane tym procederem, postanowiły
stworzyć inny, niezależny od tamtego festiwal. Na miejsce
imprezy wybrano Cannes, zaś na pierwszego przewodni-
czącego pierwszej edycji festiwalu, który miał się rozpocząć
1 września 1939 r., wyznaczono Louisa Lumière, twórcę kina.
Wybuch drugiej wojny światowej przerwał festiwal, zanim
jeszcze się rozpoczął. Pierwsza edycja odbyła się w końcu
w 1946 r. Od 1949 r., po otwarciu pałacu festiwalowego,



pojawiają się gwiazdy Hollywood:
Tyrone Power, Orson Welles, Erol
Flynn, Norma Shearer, Edward G.
Robinson. W 1951 r. festiwal zostaje
przeniesiony z jesieni – dotychczas
odbywał się we wrześniu lub paź-
dzierniku – na wiosnę i odtąd staje
się tradycyjnym miejscem spotkań
profesjonalistów. Słynna złota palma,
nagroda najbardziej zaszczytna obok
amerykańskiego Oskara, przyznawa-
na najlepszemu filmowi, pojawia się
dopiero w 1955 r. Cannes jest już
wtedy drugim po Hollywood miastem

kina zachodniego. W 1983 r. otwarty zostaje nowy pałac festi-
walowy na placu Georges Pompidou. Tradycyjny, czerwony
dywan znajduje tam swoje miejsce i gwiazdy nadal się na nim
tłoczą, co roku czcząc siódmą muzę.

Cannes, miasto festiwalu

Idąc śladem tej wielkiej imprezy, Cannes odkryło w sobie powoła-
nie do organizacji wielkich wydarzeń i wyspecjalizowało się w bran-
ży medialnej, goszcząc MIDEM (Międzynarodowe targi płytowe
i nagraniowe), Milia (książek ilustrowanych i nowych mediów),
MIP TV (targi programów telewizyjnych) – kluczowe imprezy w tych



Nowy pałac festiwalowy, na placu Georges Pompidou gości co roku największe międzynarodowe gwiazdy siódmej muzy. Festiwal w Cannes
jest imprezą najbardziej po igrzyskach olimpijskich obleganą przez media. Biegająca wzdłuż brzegu morza aleja Croisette ze swymi licznymi
pałacami jest prawdopodobnie jedną z najbardziej znanych ulic świata.



Kino jest tylko jedną z licznych rozrywek w mieście, które odzyskuje spokój i codzienny rytm życia, gdy tylko skończy się festiwal. Początki Cannes sięgają bardzo odległych czasów, jak o tym świadczą amfory z muzeum La Castre, i szukać ich należy na wyspie Sainte-Marguerite i w starej dzielnicy Suquet.

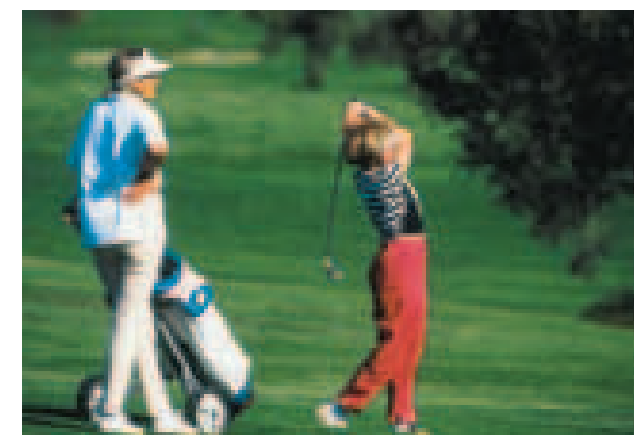
Łagodność śródziemnomorskiego klimatu dla arystokracji angielskiej

dziedzinach działalności. Ale Cannes nie zapomina o sobie i nie wypiera się swoich początków jako portu śródziemnomorskiego, gdyż gości również Festiwal żeglugi wypoczynkowej. Jeżeli w maju Cannes przemienia się w wielką dekorację telewizyjną, która przesłania realia dnia codziennego i prawdziwe skarby miasta, wystarczy czasem opuścić la Croisette, wybrzeże morskie i okolice pałacu festiwalowego, aby odnaleźć odrobinę atmosfery prawdziwego Cannes. Wystarczy zwłaszcza poczekać na zakończenie festiwalu, aby powrócił normalny rytm życia Prowansji, a ulice odzyskały spokój. Za błyszczącą dekoracją medialną Cannes skwapliwie chroni swoją tożsamość i kultuwuje swoją odrębność oraz swój styl życia dla tych, którzy potrafią je odkryć.

Początki miasta Cannes kryją się w dzielnicy Suquet, obejmującej port i stanowiącej załączek aglomeracji Cannes. Miejsce, na którym zbudowano zamek w 1070 r., zajmowała forteca Castrum. Mieszkańcami byli głównie rybacy i wieśniacy, którzy mieszkali pod ochroną wałów obronnych, w cieniu wieży warownej. Jednak Cannes, które znamy dzisiaj, powstało dopiero w połowie XIX wieku, wraz z przyjazdem pierwszych „zimowych” turystów z Wielkiej Brytanii, którzy przybyli śladami lorda Brougham and Vaux. Ten kanclerz Anglii, oczarowany śródziemnomorskim klimatem Cannes, w 1834 r. postanowił zbudować tu okazałą rezydencję zimową. Jego śladem poszła arystokracja angielska i stopniowo Cannes stawało się w zimie bogatą kolonią międzynarodowej arystokracji. Zjawisko to nasiliło się jeszcze wraz z doprowadzeniem linii kolejowej w 1863 r. Powstają wielkie luksusowe hotele: w 1861 r. hotel Bellevue, pierwszy pałac Cannes, w 1864 r. – Grand Hôtel i wiele innych, które dzisiaj już nie istnieją lub mają wielu właścicieli. Hotel Carlton, załączek sieci Intercontinental, pojawia się w 1912 r., Majestic (grupa Lucien Barrière) – w 1926 r., Martinez (grupa Concorde) – w 1929 r. Są to obecnie najbardziej luksusowe przykłady tej tradycji pałaców śródziemnomorskich.

Po turystyce zimowej turystyka letnia

W początkach XX wieku arystokracja zaczęła stopniowo ustępować miejsca bardzo majątnemu mieszczaństwu, a następnie – w latach 30. – wczasom zimowym zaczęły towarzyszyć coraz liczniejsze pobyty letnie. Szefowie hoteli w Cannes wspólnie zdecydowali, że będą one otwarte również w lecie, poczynawszy od 1931 r. Płatne urlopy jedynie nasiliły to zjawisko i wkrótce popularna turystyka letnia wyparła ekskluzywne wczasy zimowe. Oblicze Cannes, jakie znamy dzisiaj, tak naprawdę narodziło się w XIX wieku. Pozory czasem mylą i pewne elementy wydają się nam na tyle zakorzenione, że zapominamy, iż zostały importowane. Tak jest z palmami, nieodłącznie kojarzonymi z Croisette, najśłynniejszą arterią miasta, biegnącą wzdłuż morza, które pojawiły się dopiero w 1846 r., i z mimozą, symbolem okolic Cannes, która wydaje się nam tak typowa, a jednak została przywieziona z Australii w 1880 r. Tak jak festiwal, Cannes jest może tylko złudzeniem...



IMPRESJE

Z pamiętnika

młodego kierowcy laika

MAGDALENA DRZEWIECKA

Maj 2001 – Targi Motoryzacyjne w Poznaniu



Tłum ludzi dookoła, „ochy” i „achy” – wibrujące nieznosnie w uszach. Co ci ludzie tak podziwiają? – zastanawiam się.
– Niech Pani popatrz – doradza życzliwie pani przede mną. Zrętowna godzinnymi wędrówkami pośród samochodów, bez zainteresowania zerkam w pokazany mi kierunku. I nagle widzę go... Tłum skojarzeń przelatuje przez moją głowę z szybkością światła: słodziutki niczym cukierek, malutki jak pudełeczko od zapalek, sportowy jak Formuła 1, szybki jak błyskawica, błękitny jak niebo w letni, słoneczny poranek, drapieżny niczym małe lwiątko... PEUGEOT 206 CC...

Niestety, szybko pojawił się i równie szybko zniknął...

3 września 2001

Myślałam, że zniknął na całe moje życie, że nigdy więcej go nie zobaczę. Myślałam „trudno, kiedyś zapomnę, na nim nie kończy się życie”, pocieszałam się, że może czasem przelotem na ulicy uda mi się popatrzeć (tęsknym wzrokiem) na jego sylwetkę, czasem podejść do niego – zagadam, ale on i tak nie odpowie... I nagle wtargnął w moje życie. Wynurzył się z bramy i wiedziałam, że to mój szczęśliwy dzień. Był srebrny i cudowny – dokładnie taki sam, jak zapamiętałam...

4 września 2001

Mylił się ten, kto twierdzi, że pierwszy dzień lekcji po dwumiesięcznej przerwie nie może być miły, bzdura jest też stwierdzenie, że dojazdy do szkoły to nie lubiany obowiązek. Bo oto jadę do szkoły i śmieję się sama do siebie. Ach jak ten świat jest piękny: słońce wesoło zagląda przez okno, ludzie uśmiechają się do mnie, i co widzę...



w ich oczach czai się zazdrość.

– Boże, jaki ekstra samochód, co to jest? – dopiero pod szkołą pierwszy raz pada to pytanie.

– Peugeot 206 CC – odpowiadam szczęśliwa i dumna.

– Cabrio?

– No tak – duma i szczęście sięgają zenitu.

– To znaczy, że jemu otwiera się dach? – koleżanka zafascynowana swym odkryciem – cedzi słowa z wyrazem uznania.

– Magda, chodź pojedziemy gdzieś, otworzysz dach i będzie super – z trzech gardel jak na raz wydobywają się: „błagam”, „please”, „proszę”, „zgódź się”.

No to się zgadzam i naciskam na magiczny guzik. Za 20 sekund samochód nie jest już tym samym Peugeot 206 coupé, teraz to Cabrio i to jakie... Jedziemy ulicą – z ust mych towa-



rzyszy słyhać tylko synonimy słowa „dobrze”: super, ekstra, niesamowite, ja też tak chcę – nikt nie przypuściłby, że tak optymistycznie nastawieni do świata jedziemy do szkoły. Wiatr rozwiewa nasze włosy, napelnia nas energią, muzyka – świdruje nam w uszach i razem z „goniącym” nas powietrzem gra koncert na dwa instrumenty. Podjeżdżamy pod szkołę. Guziczek – raz, dwa i ze sportowego cabrio mamy znów spokojne, małe coupé.

– Taki samochód – mieć, pojechać daleko, powietrze, bez dachu, sportowy, marzenie – te słowa towarzyszą nam, aż do bramy szkolnej. Gdy naciskam na guzik, by zamknąć drzwi, CC macha do nas swymi wesołymi światłami i wydaje się mówić – miłego dnia...

5 września 2001

Nie wyobrażam sobie bez niego życia. Wie, kiedy chcę przyspieszyć, a kiedy zwolnić i nie klóci się ze mną, gdy o coś poproszę. Z otwartym dachem sunąc ulicami ślicznej (w tym samochodzie wszystko wydaje się cudne) Warszawy, narażam się na zazdrosne spojrzenia (taka mała, a w takim samochodzie), wesołe uśmiechy (fajnie tak jechać, cooo?), kpiące miny (a co Ci tak dziewczyno do śmiechu?), a nawet stwierdzenie sympatycznych ludzi na światłach:

– Fajny masz samochód!!!

No cóż, nie zaprzeczam, gdyż mama uczyła mnie, aby nigdy nie kłamać, i jadę dalej...

6 września 2001

Stojąc w korku, zastanawiam się nad zaletami CC: coupé – gdy chce się jeździć sportowym samochodem, Cabrio – gdy potrzebuje się dużej przestrzeni, śliczny, w ładnym kolorze, rzadko spotykany, z dużym bagażnikiem, ma fajne radio z miejscem na płytę CD, jest funkcjonalny, gdy przeszkadza upał, można włączyć klimatyzację, jest idealnym autem dla leniwych (jeden guzik i nie masz dachu) i dla tych, co lubią się pokazać..

– Rodem z Beverly Hills... – ocenił mój kolega.

A wady? Nagle brakuje mi słów. Twarde zawieszenie? – prze-



cież to urok samochodu sportowego, mały? – akurat?! – gdy pod szkołą brakuje miejsc, zmieści się wszędzie, a w środku pomieści 4 osoby (3 + kierowca). Cudowny, wymarzony, jedyny, niepowtarzalny i... niestety nie mój, a więc pora się z nim rozstać...

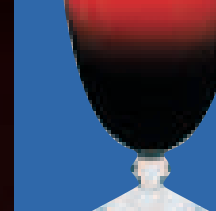
Zrozpaczona oddaję kluczyki, potem kartę, rzucam ostatnie spojrzenie, zdjęcie – bez dachu, z dachem, za kierownicą i otwierając drzwiczki... I żegnaj moje CC. Patrząc jak macha mi na pożegnanie światłami, przyzwyczajona do szkolnego systemu oceniania w myślach wystawiam dużą 6. Za co? Za to, że jest taki, a nie inny. Bye, bye, Czarujący Cabrio, żegnaj Cudowny Coupé. Będę tęsknić...

Parę dni później...

No i tęsknię... Duszę się w każdym samochodzie, no bo jak to? – dach się nie otwiera, jakieś te auta za duże i niekształtne. Ale trudno, trzeba zaciśnąć zęby i żyć dalej. Choć CC odjechał, będę go zawsze dobrze wspominać: atrakcyjny, bajkowy, cudowny, zapierający dech w piersiach, elegancki, fascynujący, godny tytułu najlepszego, herkulesowy, intrygujący, kapitalny, luksusowy, ładny, miłutki, niedorównany, odurzający, precudowny, rzadki, szybki, tryumfujący, uprzejmy, wspaniały, zachwycający... Peugeot.

A czy ja wspomniałam, że lubię zwierzęta? Mały lwie, gdzie jesteś?????

SZTUKA ŻYCIA



Sztuka przezroczystości

Baccarat

CHRISTIAN DESCOMBES

transparence

Od XIX wieku **Baccarat** uzyskał międzynarodową renomę, która czyni z niego nadal jednego z najbardziej wyjątkowych producentów kryształu na świecie. Sztuka szkła składa się z tradycji oraz innowacji i uprawiana jest przez najlepszych kreatorów naszej epoki.



W czasach ancien régime, duchowieństwo o posiadające władzę nad duszami nie zaniedbywało bogactw doczesnych. W 1764 r. biskup Metz w północno-zachodniej Francji otrzymał przywilej utworzenia huty szkła w swoich dobrach w Baccarat. Narodziła się huta szkła Sainte-Anne, poprzedniczka obecnej wytwórni. Jej rzeczywiste powstanie nastąpiło dopiero w 1816 r., kiedy to huta szkła została przekształcona w wytwórnię kryształu przez Gabriela-Aimé d'Artigues. Baccarat szybko stał się pierwszą wytwórnią kryształu we Francji, potem jej renoma przekraczała granice i dawała jej wysoką pozycję, którą zajmuje do dzisiaj. Dorównuje, a potem przewyższa wytwórnię kryształu z Czech i Anglii, które były wówczas najbardziej renomowane. Od XIX wieku firma ma swoje filie w Bombaju, Sankt Petersburgu, Moskwie, Sydney, w Persji, Egipcie i w Ameryce. Rozwijając się od prostego szkła do najbardziej wyszukanych luster, Baccarat jest dzisiaj obecny w 85 krajach i 80% jego sprzedaży stanowi eksport.



Ośmiu kolorów, różne wysokości, z jednym, trzema lub pięcioma koralikami. Kolekcja Vega z powodzeniem wznowia serwis kryształowych kieliszków.

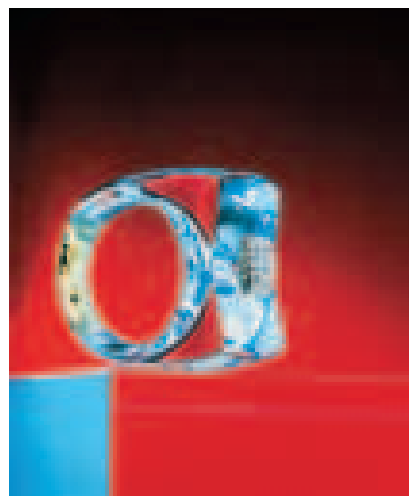
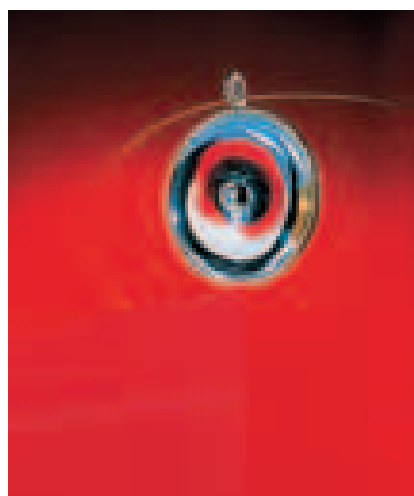
Tradycja rzemiosła, prestiżu i innowacji

Baccarat zawdzięcza swoje miejsce w świecie luksusu wysokim wymaganiom i kwalifikacjom personelu, gwarancji trwałości i wysokiej jakości produktów. Wytwórnia kryształu posiada największe zgrupowanie specjalistów w tej branży we Francji. Dwudziestu jeden pracowników: szklarzy, szlifierzy, graferów, posiadających zaszczytny tytuł specjalisty, pracuje obecnie w Baccarat. Niektórzy posiadają nawet uprawnienia w dwóch różnych dziedzinach. Mimo to Baccarat nie skupia się wyłącznie na wartościach tradycyjnych. To dlatego wytwórnia ta jako pierwsza przedstawiła żyrandole i elementy kolorowe już w 1827 r. Od tego czasu techniki są stale doskonalone, aby umożliwić wprowadzanie nowości. W 1907 r. Baccarat ponownie jako pierwszy rozpoczął produkcję flakonów na perfumy. W 1967 r. jako pierwszy wprowadził piec ciągłego odlewania, utrzymując w ten sposób swoją przewagę technologiczną nad konkurencją. W 1993 r. Baccarat wymyślił biżuterię kryształową, nowe pole do popisu dla rzemieślników i projektantów. Obecnie wprowadzenie technik komputerowych jeszcze popra-

wiło jakość produktów firmy, przy trosce o szczegóły posuniętej jeszcze dalej i takiej samej dbałości rzemieślników o produkcję.

Kreacja, elegancja

O ile konieczne jest zachowanie tradycji, unowocześnianie techniki, szkolenie personelu, to trzeba być jeszcze w bezpośrednim kontakcie ze swoją epoką i gustami klientów. W każdej epoce Baccarat potrafił dostosować się do mody i gustu swoich współczesnych, ale również wyprzedzał oczekiwania i narzucał swoje własne trendy. Styl Baccarat, tworzony przez największych kreatorów i stylistów każdej generacji, istnieje ponad modami i gustami. Począwszy od Georges'a Chevaliera w początku wieku aż po Andrée Putmana w chwili obecnej, poprzez Ettore Sottsass'a i Emmanuela Bableda, styl Baccarat czerpie z nowoczesności i egzotyki, odwołując się do najbardziej prestiżowych twórców Francji i świata. Ostatnio pojawiła się dwójka amerykańskich projektantów form przemysłowych, Barbara Barry i Loet Vanderveen. Ona wniosła swój wkład do wzbogacenia linii „univers de la maison de Baccarat” (dosłownie: „świat firmy Baccarat”), on zaś dorzucił projektom nieco drapieżności.



W roku 1993 Baccarat wymyślił biżuterię kryształową, wywołującą niesamowite wrażenie. Kolekcja „Précieux” łączy kryształ i kamienie szlachetne. Diva (Gwiazda opery) – naszyjnik podobny do tych, jakie kiedyś nosili mieszkańcy Galii i żołnierze rzymscy, pierścionek Guet-apens (Pułapka), obroża Sherazade (Szeherazada) i wisior Sortilège (Czar).



Zegarki także łączą się z kryształem, odkąd powstał pierwszy zegarek Baccarat „B on time”. Piętnaście odcieni kryształu przypominających kamienie szlachetne.



SZKOŁA PEUGEOT

Powstała kolejna klasa patronacka

ANDRZEJ KARACZUN

Z myślą o przyszłych pracownikach sieci Peugeot

W dniu 19 marca br. odbyła się w Warszawie uroczystość otwarcia patronackiej pracowni samochodowej Peugeot. W Zespole Szkół Samochodowych nr 2 z kadrą pedagogiczną i uczniami spotkali się przedstawiciele Peugeot Polska, Ministerstwa Edukacji Narodowej i Sportu oraz Kuratorium Oświaty.

W sierpniu 2001 r. podpisana została umowa o współpracy pomiędzy ZSS nr 2 a Peugeot Polska. Jej wymiernym efektem było nawiązanie kontaktów z Centrum Szkolenia Samochodowego w Miluzie w celu zorganizowania wymiany uczniów obu szkół.

W pierwszych dniach marca br. pierwsza grupa młodzieży z Zespołu Szkół Samochodowych nr 2 w Warszawie wyjechała do Alzacji. Program dwutygodniowego pobytu był bardzo interesujący: oprócz zwiedzania Muzeum Samochodów Peugeot,



Muzeum Kolejnictwa, spotkania z władzami miasta w Merostwie i uczestnictwa w innych imprezach kulturalno-rozrywkowych, uczniowie zapoznali się z działalnością Centrum Produkcyjnego Peugeot. Jednak najwięcej czasu poświęcono na naukę i praktyczne zajęcia z zakresu obsługi samochodów w warsztacie. Młodzież mieszkała w rodzinnych domach nowych kolegów.

W dniach 14-27 kwietnia doszło do rewizyty – do Warszawy przyjechali uczniowie ze szkoły francuskiej. Oni także uczestniczyli w zajęciach dydaktycznych, ale jednocześnie mieli czas na zwiedzanie miasta i udział w licznych imprezach rekreacyjno-rozrywkowych.

Powstała w marcu autorska pracownia Peugeot wyposażona została w pomoce dydaktyczne: silniki benzynowe i diesla,

automatyczną skrzynię biegów, urządzenia diagnostyczne TEP, elementy zawieszki, tablice, plakaty, zestaw broszur itp.

Prezes Peugeot Polska, François Poirier, wręczył przedstawicielowi szkoły kluczyki do samochodu Peugeot 607, który będzie służył praktycznej nauce zawodu.

Warto przypomnieć, że klasa patronacka Peugeot w Zespole Szkół Samochodowych nr 2 w Warszawie jest już drugą klasą autorską firmy – poprzednio objęto patronatem szkołę w Poznaniu.

Tadeusz Mączyński, Dyrektor Serwisu i Części Zamiennych Peugeot Polska:

Peugeot Polska od dłuższego czasu współpracuje ze szkołami oraz wyższymi uczelniami na terenie kraju, m.in. z Zespołem Szkół Samochodowych w Warszawie, Radomiu, Poznaniu i Mińsku Mazowieckim, Politechniką Warszawską oraz Uniwersytetem Warmińsko-Mazurskim. Nasze Centrum Szkolenia kształci ludzi, którzy pracują w sieci, i to tylko w specyfice dotyczącej Peugeot. Nie prowadzimy natomiast

żadnego kształcenia bazowego, typu technikum – matura techniczna. Nawiązanie współpracy ze szkołami technicznymi jest jakby przyswajaniem pewnej wiedzy, już w trakcie pełnego cyklu szkolenia, pod kątem przygotowania w późniejszym okresie do pracy w firmie Peugeot. Mamy możliwość zapoznania uczniów i studentów z pełną, najnowszą technologią, bo programy szkolne czy uczelniane odbiegają trochę od obecnych wymagań rynkowych. W sierpniu ubiegłego roku postanowiliśmy, wspólnie z dyrekcją Zespołu Szkół Samochodowych nr 2 w Warszawie, utworzyć klasę Peugeot. Wkrótce potem pojawiła się możliwość nawiązania współpracy z podobną szkołą w Miluzie we Francji. Goście z Alzacji przyjechali do Polski, spotkali się z młodzieżą. Podpisana została umowa o współpracy. W marcu do Miluzy udali się z kolei nasi młodzi podopieczni, w kwietniu



doszło do rewizyty uczniów z Francji. Mam nadzieję, że zawiązane kontakty będą mogły wkrótce mieć jeszcze szerszy wymiar – istnieje bowiem możliwość uczestnictwa w europejskim programie wymiany szkolnej „Leonardo da Vinci”. Często słyszę pytanie: co z takiej współpracy będzie miała firma Peugeot. Oczywiście uczniowie z klas patronackich nie podpisują żadnych umów dotyczących swojej przyszłości – mają wolny wybór. Niemniej jednak wierzymy, że wielu z nich, po zdaniu matury czy ukończeniu wyższych studiów, trafi do naszej sieci. Niewątpliwie będą mieć oni preferencje w przyjmowaniu do pracy w Peugeot.

Tadeusz Wojciechowski, Dyrektor ZSS nr 2 w Warszawie:

Program, jaki sobie założyliśmy na podstawie podpisanej 31 sierpnia 2001 r. umowy, polega na aktywnym uczestnictwie w transferze wiedzy i najnowszych osiągnięć techniki motoryzacyjnej. W tym roku nasza szkoła obchodzi 85-lecie istnienia, jest jedną z najstarszych szkół samochodowych w Warszawie. Rodowodem swym sięga 1917 r., kiedy to Królewsko-Polska Rzemieślnicza Szkoła siedzibę swą miała na Pradze. Profil kształcenia, organizacja procesu edukacyjno-zawodowego, a co za tym idzie – nazwa szkoły, na przestrzeni lat ulegały licznym przeobrażeniom. Od 1975 r. nosimy nazwę Zespołu Szkół Samochodowych nr 2. W skład zespołu wchodzi: Technikum 5-letnie, Technikum 3-letnie po ZSZ, Liceum Zawodowe oraz Zasadnicza Szkoła Zawodowa. Od początku istnienia szkoła wydała około 12500 dyplomów technika. Dzięki przystąpieniu do programu „Comenius” Unii Europejskiej jesteśmy zaangażowani w działalność na forum międzynarodowym – w szeroko pojętym aspekcie ochrony środowiska współpracujemy z czterema krajami: Szwecją, Portugalią, Włochami i Węgrami.

Rozszerzenie współpracy międzynarodowej daje naszym uczniom – u progu przystąpienia do Unii – szansę rozwinięcia poczucia tożsamości europejskiej i zdolności przystosowania się do zmian gospodarczych i społecznych, zachodzących we współczesnej rzeczywistości.

Nasza współpraca z Peugeot Polska będzie dotyczyła szkolenia kadry pedagogicznej szkoły w zakresie rozwiązań stosowanych w samochodach marki Peugeot, patronatu nad klasą autorską, udostępnianiu do celów dydaktycznych dokumentacji technicznej, udzielaniu pomocy uczniom przy realizacji prac dyplomowych w ramach części odzyskiwanych przy naprawach gwarancyjnych.



Dlatego raz jeszcze pragnę podkreślić, jak wielkie znaczenie dla nas ma inicjatywa Peugeot Polska i składam za to gorące podziękowanie. Jest to moim zdaniem najszybsza droga do podwyższenia, na miarę współczesnych kwalifikacji, polskiej średniej klasy technicznej.

Sukces

na inaugurację

ANDRZEJ KARACZUN

Powstał zespół Peugeot Sport Polska Rally Team

Podczas 25. Rajdu Krakowskiego, drugiej w 2002 r. rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski, zadebiutował nowy zespół: **Peugeot Sport Polska Rally Team**. Za kierownicą najlepszego od trzech lat samochodu rajdowego na świecie – Peugeot 206 WRC – zasiadł **Leszek Kuzaj**, w fotelu pilota zaś **Erwin Mombaerts** z Belgii.

Oficjalna prezentacja zespołu odbyła się na Wawelu. Dziennikarze oraz zaproszeni goście mogli po raz pierwszy przyrzeć się z bliska nowej, oklejonej w barwy sponsorów, rajdówce. Nic dziwnego, że sesja zdjęciowa trwała znacznie dłużej niż przewidywali organizatorzy...

Prezes Peugeot Polska, François Poirier, nie krył satysfakcji z powstania Peugeot Sport Polska Rally Team.

To kolejne poważne wyzwanie dla nas wszystkich – mówił. Istnieją jednak wszystkie przesłanki ku temu, aby osiągnąć zamierzony cel, którym jest wywalczenie tytułu Mistrza Polski. Posiadamy wielki potencjał – doskonały samochód i świetnego kierowcę, mamy dobrych partnerów: firmy Pol-Skal, Total, Hestia, House of Colours, Michelin, profesjonalnych mechaników z firmy Kronos, wreszcie – grono oddanych ludzi do pomocy. Wierzę, że to wszystko, w połączeniu z doświadczeniami i wnioskami, wyciągniętymi ze startów w ubiegłym roku, przyniesie sukces!

– To już piąty sezon uczestnictwa Peugeot Polska w sporcie samochodowym – przypominał prowadzący prezentację **Sekretarz Generalny** firmy, **Andrzej Nosiński**. Jesteśmy obecni na wszystkich szczeblach rywalizacji: począwszy od Peugeot 206 WRC, poprzez Rajdowy Puchar Peugeot 206, udział naszych samochodów, szczególnie modelu 106 Rallye w Pucharze PZM po Rajd Młodych – imprezę, która jest wprowadzeniem do wyczynu.



Leszek Kuzaj i Erwin Mombaerts

Sam fakt, że do Rajdu Krakowskiego zgłosiło się ponad dwadzieścia załóg w różnych modelach Peugeot, czyli prawie jedna trzecia wszystkich zgłoszonych, świadczy najlepiej o wielkim wkładzie naszej firmy w polski sport.

Oczywiście na wiele pytań musiał odpowiadać Leszek Kuzaj.

Przed startem w Rajdzie Krakowskim intensywnie testowaliśmy nasze nowe auto, tak aby jak najlepiej poznać jego tajniki – mówił Leszek. To zupełnie inny samochód od Toyoty Corolli. Prowadzi się całkowicie inaczej i jest o wiele nowocześniejszy. Mam

nadzieję, że przez tych kilka dni testów udało nam się odpowiednio wszystko poustawić, tak aby od początku jechać jak najszybciej. Samochód to jednak nie jedyna nowość w naszym zespole. Sporo czasu starałem się także poświęcić na zgranie się z moim nowym pilotem. Erwin jest zawodnikiem doświadczonym i na pewno jego rady oraz wskazówki będą niezwykle pomocne. Polskie rajdy nie są mu obce, ponieważ trzykrotnie startował w Rajdzie Polski, a ostatnio kibice mogli go zobaczyć w akcji na Rajdzie Barbórki. Erwin będzie dyktował po angielsku, co oznacza, że musieliśmy wprowadzić korekty w opisie. Liczę na to, że kibice będą podczas rajdu Krakowskiego świadkami interesującej walki. Nie zamierzam bowiem jechać asekuracyjnie, pragnę walczyć o zwycięstwo!

Leszek dotrzymał słowa! Potrzebował tylko dwóch odcinków specjalnych na zapoznanie się z samochodem i warunkami pogodowymi. Już bowiem na trzecim OS-ie załoga Kuzaj-Mombaerts uzyskała kilkusekundową przewagę nad najgroźniejszymi konkurentami – Januszem Kuligiem i Jarosławem Baranem – i objęła prowadzenie. Peugeot 206 WRC z kilometra na kilometr jechał coraz szybciej, nic więc dziwnego, że różnica ciągle się powiększała. Na mecie, po kłopotach rywali, którzy przebili



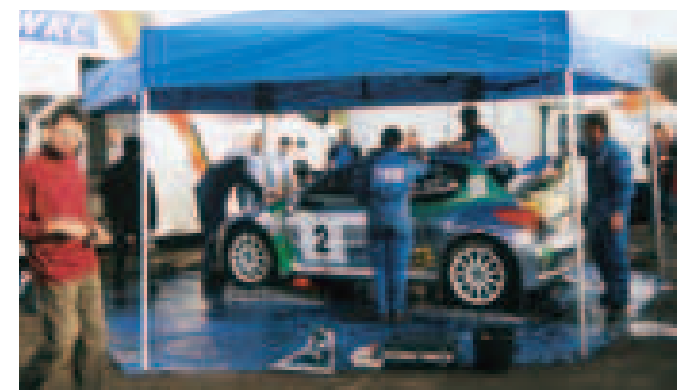
Leszek Kuzaj

oponę, wyniosła 1.20,9 minuty.

O wyższości Leszka i Erwina nad konkurentami w tym rajdzie najlepiej świadczy fakt, że wygrali oni siedem z jedenastu rozegranych odcinków specjalnych. Pierwsze miejsce w klasyfikacji generalnej zawodów, w połączeniu z dodatkowym punktem za zwycięstwa na OS-ach, spowodowało, że Leszek Kuzaj został liderem klasyfikacji Mistrzostw Polski po dwóch rundach, wspólnie z Kuligiem i Baranem. Obie załogi zgromadziły po 26 punktów.

Oczywiście jestem z występu bardzo zadowolony – powiedział Leszek. Rajd był dobrze zorganizowany, choć niewielka ilość kilometrów OS-owych powodowała pewien stres. Najmniejszy błąd czy pechowy przypadek mógł spowodować straty niemożliwe następnie do odrobienia. Samochód spisywał się znakomicie. Jest szybki, fantastycznie się prowadzi. Oczywiście mamy jeszcze sporo do zrobienia, aby w pełni dostosować zawieszenie do specyfiki polskich, dziurawych dróg. Jestem przekonany, że nam się to uda! Mechanicy Kronosa są znakomitymi fachowcami, szybko udało nam się znaleźć wspólny język. Podobnie jak z pilotem – jechało nam się wspólnie. Pragnę gorąco podziękować całemu zespołowi za wkład w nasz wspólny sukces.

W maju i czerwcu czeka zawodników start w trzech rundach RSMP: w Rajdach Elmot, Polski oraz Kormoran.



Z Rajdu Młodych do Pucharu Peugeot

ANDRZEJ KARACZUN

Mariusz Pelikański przegrał Rajd Elmot o 0,2 sekundy

Po zakończeniu 30. Rajdu Elmot, przez trzy godziny zbierał gratulacje za wygranie klasyfikacji Rajdowego Pucharu Peugeot. Tymczasem, podczas obrad Zespołu Sędziów Sportowych, najwyższej władzy zawodów, stwierdzono, że jeden z arbitrów dopatrył się uchybienia regulaminowego, polegającego na potrąceniu przez załogę szykany. Karą za to było dodanie do uzyskanego wyniku pięciu sekund. Wówczas okazało się, że przegrał zawody o 0,2 sekundy, zajmując drugą lokatę...

Mariusz Pelikański, bo o nim mowa, jest zawodnikiem młodym – ma 22 lata. Swoją sportową karierę rozpoczynał od startów w KJS-ach, czyli rajdowym pierwszym kroku.

– Od małego marzyłem, aby zostać znanym kierowcą rajdowym – mówi Mariusz. Udało się przygotować Fiata 126p i nim właśnie zacząłem pierwsze starty. W 1999 r. zdobyłem tytuły Mistrza Świdnicy, Mistrza Wałbrzycha, Mistrza Dolnego Śląska, okazałem się też najszybszy na torze we Wrocławiu. Przełomem był jednak udział w Rajdzie Młodych Peugeot. Wystartowałem w 2000 r. w eliminacjach w Gdańsku, gdzie zająłem zdecydowanie pierwsze miejsce. Ogromną satysfakcję sprawił mi fakt, że dwukrotnie uzyskałem lepszy czas, niż wynosiła norma organizatorów! W finale w Warszawie nie poszczęściło mi się. W eliminacjach byłem trzeci, w końcowej rozgrywce jakoś mi nie poszło – zająłem dopiero szóste miejsce. Jednak rok okazał się dobry – uzyskałem tytuł Mistrza Polski Amatorów. W ubiegłym sezonie z powodzeniem uczestniczyłem w Pucharze PZM, zdobyłem Puchar Polski – Polskiego Związku Motorowego.

Sukcesy spowodowały, że Mariusz Pelikański otrzymał szansę zakupu rajdowego Peugeot 206 XS.

Zdawałem sobie sprawę, że jest to wielkie wyzwanie. Przesiadłem się bowiem do samochodu Peugeot 206 z auta dużo mniejszego, słabszego. Debiut był obiecujący. Podczas Rajdu Krakowskiego wygrałem pierwszy odcinek specjalny Rajdowego Pucharu Peugeot. Niestety na trzecim OS-ie wypadłem z trasy. Sam nie wiem, co się stało. W przeciwieństwie do doświadczonych

kolegów, nic nie wiedziałem na temat rajdowych opon. Po raz pierwszy w życiu ścigałem się na oponach typu „slick”. Jechałem po jezdni i nagle... znalazłem się poza drogą. Stacja Serwisowa Peugeot Sport Polska w Warszawie „odbudowała” uszkodzoną „rajdówkę”. Ale to trwało, w przeciwieństwie do kolegów nie mogłem jeździć, uczyć się samochodu.

Jednak podczas Rajdu Elmot Mariusz Pelikański pokazał wielką klasę – wygrywał nie tylko ze wszystkimi załogami w Peugeot 206, ale także z rywalami w dużo mocniejszych autach.

Decydujący okazał się odcinek ósmy. Nie zmieściłem się w szykaniu, straciłem tam ponad dwadzieścia sekund i pozycję lidera. Jednak udało mi się szybko odrobić straty i na mecie odbierałem gratulacje i puchary. Czułem się świetnie. Zostałem, jako zwycięzca Rajdowego Pucharu Peugeot, zaproszony na konferencję prasową. Udzieliłem kilku wywiadów prasowych i telewizyjnych, od rodziny i fanów z Kotliny Kłodzkiej płynęły przez telefon słowa uznania... Tymczasem po trzech godzinach otrzymałem, tym razem gorzki, telefon – za potrącenie szykany Zespół Sędziów ukarał mnie 5 sekundami. To zmieniało wyniki – straciłem pierwsze miejsce na rzecz **Maksymiliana Kilanowskiego**. Kara mi się zapewne należała. Szkoda tylko, że nic nie wiedziałem o niej wcześniej. Byłem w stanie pojechać znacznie szybciej, uzyskać większą przewagę – tak jechałem taktycznie, będąc pewny swego. Myślę, że został skrzywdzony też Maksymilian – nie on bowiem odbierał na mecie należne mu gratulacje, nie był na konferencji prasowej. Przy tak profesjonalnie zorganizowanym rajdzie można było uniknąć takiej sytuacji – wystarczyło tylko wcześniej wpisać karę do komputera...

Mariusz Pelikański żyje już przyszłością

Do Rajdu Polski jest teraz trochę czasu. Postaram się go wykorzystać jak najlepiej, zapoznać się z samochodem, poćwiczyć. Wiem, że stać mnie na nawiązanie równorzędnej walki z kolegami. Co mogę radzić adeptom sportu samochodowego?



Oczywiście warto uczestniczyć w Rajdzie Młodych Peugeot! To stwarza szansę dla utalentowanych ludzi, którym marzy się – tak jak mnie – wielka kariera. Aby zostać mistrzem trzeba się wiele uczyć, być wytrwałym!

Dwie pierwsze, tegoroczne eliminacje pokazały, że rywalizacja w Rajdowym Pucharze Peugeot będzie bardzo zacięta i emocjonująca. O wynikach, zajętych lokatach, decydować będą sekundy, a nawet ułamki sekund. Tak zapewne będzie do końca – do dziewiątej eliminacji – Rajdu Warszawskiego w październiku...





Na start!

ANDRZEJ KARACZUN

Rajdowy Puchar Peugeot 2002

Podczas 25. Rajdu Krakowskiego zainaugurowana została kolejna edycja Rajdowego Pucharu Peugeot. 106-tki Rallye, w których to samochodach zawodnicy odnosili w ostatnich latach spektakularne sukcesy – zajmowali miejsca nawet w pierwszej dziesiątce klasyfikacji generalnej poszczególnych eliminacji Mistrzostw Polski, zastąpił model 206 XS.

Tegoroczna edycja RPP cieszy się ogromnym zainteresowaniem. Chętnych do zakupu „rajdówki” po bardzo promocyjnej cenie było znacznie więcej niż samochodów. Podobnie jak przed rokiem, załogi rywalizować będą w ośmiu rundach. Do końcowej klasyfikacji liczyć się będzie suma uzyskanych punktów ze wszystkich startów. Zmieniony też został system

punktacji – zamiast 50 punktów, najlepsza załoga może uzyskać ich 25.

Każda runda RPP jest jednocześnie rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski w klasie markowej Peugeot 206 XS. Oznacza to, że zawodnicy rywalizują też o tytuły mistrzów kraju. Jednocześnie Peugeot Polska przewidział dla uczestników nagrody finansowe, zarówno w każdych zawodach, jak też na koniec sezonu. Nagrodą dla zwycięzcy sezonu jest samochód Peugeot 206 1,4.

Ideą pucharu jest stworzenie jednakowych warunków wszystkim startującym. Stąd rywalizacja odbywa się w oparciu o szczegółowy Regulamin Techniczny. Nad jego przestrzeganiem czuwa **Komisarz Techniczny Peugeot Polska, Grzegorz Targaszewski**, a pomagają mu **Dominik Młynarczykowski** i **Piotr Rączka**.

Nowy samochód rajdowy, w przeciwieństwie do poprzednika, posiada homologację grupy A. Co jest istotne – jest on w pełni przygotowany do startów w Polsce. Od początku bowiem był testowany na naszych drogach, pod okiem fachowców z Peugeot Sport z Francji oraz Peugeot Sport Polska. Dzięki temu udało się odpowiednio dobrać np. zawieszenia, uzyskać wiele doświadczeń czysto technicznych, które powinny być bardzo pomocne zawodnikom.

Wszystkie samochody przygotowane zostały w **Serwisie Peugeot Sport Polska w Warszawie, przy al. Krakowskiej 7**; tam też istnieje możliwość ich serwisowania w ciągu całego sezonu. Od strony technicznej nad całym przedsięwzięciem czuwa **Dyrektor Serwisu i Części Zamiennych Peugeot Polska, Tadeusz Mączyński**.

Emocje na Rajdzie Krakowskim

Do pierwszej eliminacji rajdowego Pucharu Peugeot – Rajdu Krakowskiego zgłosiło się piętnaście załóg. Jedyńm nieobecny okazał się Krzysztof Kobus. Wszystkie samochody spełniały wymogi regulaminowe i zostały dopuszczone do zawodów.

Pierwszymi liderami RPP'2002 zostali **Mariusz Pelikański** i **Daniel Dymurski**, którzy znacznie wyprzedzili rywali na pierwszym odcinku specjalnym. Jednak już na 3. OS-ie załoga ta wypadła z trasy i musiała wycofać się z zawodów.

Prowadzenie zmieniało się kilkakrotnie, a o czołowe pozycje rywalizowali **Łukasz Szterleja** i **Marek Lisicki**, **Piotr Adamus** i **Magdalena Zacharko**, **Adam Wrocławski** i **Adam Mendroń**, **Grzegorz Grzyb** i **Maciej Wilk** oraz **Jacek Stroński** i **Łukasz Szweblik** (którzy jednak rozbili auto na 7. OS-ie). Różnice pomiędzy liderami a 6-8 załogą były po kolejnych odcinkach nieznaczne. Wpływ na przebieg walki miało kilkakrotne odwołanie odcinków specjalnych (neutralizacja czasu), spowodowane wypadkami załóg poprzedzających.

Sprawa zwycięstwa rozstrzygnęła się dopiero na jedenastym odcinku specjalnym (ostatnim w rajdzie, bowiem 12. OS został odwołany). Brawurowy atak przeprowadzili zajmujący drugie miejsce **Wrocławski** i **Mendroń**, wygrywając z Adamusem i Zacharko o 6 sekund i zajmując pierwsze miejsce w rajdzie.

Wszyscy chwalili

Opinie zawodników na temat rajdowego Peugeot 206 XS były niezwykle pochlebne. Wszyscy podkreślali, że samochód jest doskonale przystosowany do specyfiki polskich dróg. Ogromna praca, wykonana w przeciągu kilku miesięcy ubiegłego roku, przyniosła wspaniałe rezultaty. W pierwszej dwudziestce klasyfikacji generalnej Rajdu Krakowskiego znalazły się aż cztery pucharowe załogi.

– *To był pierwszy start w sezonie, wszyscy posiadali samochody stosunkowo krótko, nie były one w pełni dotarte, a kierowcy nie byli jeszcze „objeżdżeni”* – powiedział **Michał Nowosiadły**. *Podczas Rajdu Krakowskiego emocji nie brakowało, ale prawdziwa rywalizacja rozpocznie się chyba dopiero podczas majowego Rajdu Elmot. Nie możemy się zresztą już doczekać następnego startu, jeżdżenie pucharową 206-tką to naprawdę wielka frajda...*



Mariusz Pelikański i Daniel Dymurski



Łukasz Szterleja i Marek Lisicki

– *Zanim nie wsiadłem do nowej rajdówki, nawet nie wyobrażałem sobie, jak wielkie tkwią w niej możliwości* – dodał zwycięzca zawodów, **Adam Wrocławski**.

– *Sezon zapowiada się bardzo interesująco, nie będzie łatwo obronić tytułu. Kandydatów do końcowego zwycięstwa jest co najmniej kilku* – twierdził **Piotr Adamus**.

Rajdowy Puchar Peugeot zyskał sobie uznanie nie tylko zawodników, ale także kibiców, którzy – co było widać podczas inauguracji – z przyjemnością obserwują nie tylko rywalizację zawodników w najmocniejszych samochodach, ale także gromadnie dopingują załogom w 206-tkach!

Cel – pomagać

Centrum Szkolenia Peugeot Polska

ANDRZEJ KARACZUN



Centrum Szkolenia Peugeot Polska powstało w 1996 roku. Oprócz Polaków do Centrum Szkolenia przyjeżdżali pracownicy serwisów Peugeot z krajów, które nie posiadały u siebie podobnych ośrodków, m.in. z Rosji, Rumunii, Węgier, Czech, Słowacji. Obecnie zajęcia prowadzą **Wojciech Sobieraj** oraz **Michał Kotelecki**. W końcu marca br. Centrum zmieniło siedzibę – z ulicy Modlińskiej przeniosło się w **aleję Krakowską 7**.

O aktualnej działalności Centrum Szkolenia opowiada **Wojciech Sobieraj**, który pracuje w nim od września 2000 roku: – Centrum Szkolenia ma za zadanie przekazywanie informacji technicznych koncesjonerom Peugeot w kraju, a precyzyjnie mówiąc – ich przedstawicielom. Pragnę podkreślić – my szkolimy tylko doradców technicznych, a nie wszystkich pracowników

poszczególnych serwisów. Doradcą technicznym jest osoba wytypowana przez dealera, będąca pracownikiem serwisu. Jej zadaniem jest m.in. rozwiązywanie przypadków trudnych oraz przekazywanie wiedzy zdobytej u nas kolegom w serwisie. Jest to standard marki Peugeot. Wszystkie autoryzowane serwisy w Europie działają na podobnych zasadach. W Polsce doradców technicznych reprezentujących koncesjonerów i agentów jest ponad osiemdziesięciu, stąd można powiedzieć, że w konkretnym szkoleniu tematycznym uczestniczy właśnie tylu słuchaczy.

Szkolenia produktowe

Prowadzonych jest kilka rodzajów szkoleń. Pierwszą grupę stanowią szkolenia o produkcie. Jeśli na rynek wchodzi nowy model, należy zapoznać z nim doradców. Myślę tu nie tylko o modelu

pojazdu, ale o każdym nowym produkcie czy rozwiązaniu technicznym: silniku, zawieszeniu, układzie bezpieczeństwa itp. Naszym zadaniem jest nauczenie słuchaczy umiejętności diagnozowania, znalezienia przyczyny. Bo gdy już się usterkę znajdzie, usunięcie jej praktycznie nie następuje już kłopotu...

Nie każdy może zostać doradcą

Kolejną grupą szkoleń przeprowadzanych w Centrum są szkolenia dla kandydatów na doradców, przeprowadzane etapami co półtora roku. Wiąże się to z rotacją personelu w sieci serwisów. Cykl wstępny składa się z pięciu części. Najpierw słuchacze, wytypowani przez koncesjonera, a także przez nas zaakceptowani, zapoznają się w ciągu 4-5 dni z dokumentacją oraz przyrządami diagnostycznymi. Podczas kolejnych szkoleń – ze specyfiką rozwiązań w silnikach diesla i benzynowych. Oczywiście nie chodzi tu o sprawy ogólne, dotyczące budowy i konstrukcji, ale szczegółowe – dotyczące marki. Cykl wstępny kończy dwudniowe spotkanie zwane „podjęciem funkcji”, które określić można w ten sposób: szkolenie jak szkolić innych. Jak przekazywać wiedzę pracownikom serwisu, na co zwracać uwagę. Wszyscy, którzy ukończą pozytywnie cykl szkoleń, otrzymują certyfikat doradcy technicznego oraz specjalną książeczkę, w którą wpisywane są kolejne szkolenia z ich udziałem. Jest to taka wizytówka ich doświadczenia w zawodzie.

Typowo polski „Ekspert”

W ubiegłym roku rozpocząłem szkolenia pod nazwą „Ekspert”, związane z poszczególnymi zespołami. Pierwszym tematem było bezpieczeństwo czynne. Mówiliśmy m.in. o systemach: ABS, EBD, ASR, o aktywnych serwach hamulcowych – koncentrując się na wszystkich elementach związanych wyłącznie z tym tematem, a występujących w samochodach Peugeot. Staraliśmy się z jednej strony wypunktować funkcje, jakie spełniają, z drugiej zaś przeanalizować wszystkie usterki, z którymi spotkaliśmy się na przestrzeni kilku lat.

O ile szkolenia doradców oraz wstępne na doradców są przeniesione na nasz rynek z Francji, o tyle szkolenia typu „Ekspert” wynikają z zapotrzebowania krajowych koncesjonerów. Przeprowadzam bowiem ankiety i jeśli wynika z nich potrzeba bardziej wnikliwego przedyskutowania danego tematu oraz jeśli jest odpowiednia liczba chętnych – takie kursy organizujemy. Wkrótce rozpocznie się szkolenie dotyczące układów klimatyzacji, następnie – automatycznych skrzyń biegów.

Doskonałe wyposażenie

Centrum Szkolenia jest bardzo dobrze wyposażone. Posiadamy sześć własnych pojazdów: dwa modele 406 – starszy i najnowszy, 607-kę, 206-tkę Roland Garros, 306-tkę i 307-kę. Są to samochody w pełni sprawne,



Dorota Zarczuk

bogato wyposażone – chodzi o to, aby można było poznać wszystkie występujące w nich systemy oraz wyposażenie.

Posiadamy „ponad pełne” wyposażenie diagnostyczne: dwa diagnostykopy z pełnym osprzętem najnowszej generacji. Wszystkie możliwe narzędzia, także do diagnostyki szczegółowej, dobrej klasy komputery. Nie zdarzyło mi się jeszcze nigdy, żebym czegoś, co jest potrzebne, nie miał...

Mamy też makiety w pełni sprawnych silników z pełnym osprzętem – chłodnicą, stacyjką rozruchową, zestawami wskaźników, są one umieszczone na kółkach, co pozwala na ustawianie ich w dowolnym miejscu, choćby w sali wykładowej. Przy pomocy specjalnych urządzeń mogę zadać silnikowi konkretne uszkodzenie, a zadaniem kursantów jest zlokalizowanie usterki. Posiadamy też inne makiety, choćby różne przekroje, wykonane przez uczniów. Współpracujemy bowiem ściśle z Zespołem Szkół Samochodowych w Warszawie oraz Radomiu.

Choć przeprowadzka do nowej siedziby, jak to zwykle bywa, była nieco kłopotliwa, to jednak jesteśmy z niej zadowoleni. Nowe pomieszczenia są znacznie bardziej funkcjonalne niż posiadane wcześniej, co bardzo usprawni nam działania.

W Centrum pracuje na stałe sześć osób: obok mnie, Michała, Doroty i Darka, także **Beata Mucha**, zajmująca się sprawami organizacyjno-administracyjnymi, oraz **Piotr Marciszewski**, odpowiedzialny za prace techniczno-transportowe.



Michał Kotelecki



Wojciech Sobieraj

Ciągle się doszkalamy

Aby móc szkolić innych, trzeba stale rozwijać swoje umiejętności. Dlatego średnio trzy, cztery razy w roku wyjeżdżamy na kursy do Francji, do ogólnoswiatowego centrum szkoleniowego Peugeot, gdzie sami uczestniczymy w szkoleniach...

Szkolenia handlowe

Szkoleniami handlowymi zajmują się trenerzy **Dariusz Zawrzykraj** i **Dorota Zarczuk** z Działu Metod i Technik Handlowych.

– Szkolenia handlowe dotyczą przede wszystkim trzech grup: podnoszenia kompetencji u handlowców, kompetencji zarządzania na średnim poziomie – chodzi tu o kierowników sprzedaży, jak również zarządzanie całą koncesją – mam tu na myśli właścicieli koncesji, czyli dealerów bądź dyrektorów zarządzających – mówi Dariusz Zawrzykraj. W ramach szkoleń dla tzw. personelu handlowego są szkolenia dotyczące techniki sprzedaży, gdzie uczymy podejścia do klienta: relacji z nim i motywowania do zakupu, a także szkolenia dotyczące prezentacji danego produktu, wszelkich nowych modeli, które wprowadzane są na rynek, jak również samej organizacji i struktury sprzedaży.

Kolejnym szkoleniem dla handlowców są szkolenia dotyczące np. sprzedaży flotowej, czyli sprzedaży do firm. U nas nosi to nazwę „Program Obsługi Firm”. Chodzi tu o szkolenie od podstaw: poczynając od tego, jak znaleźć



Dariusz Zawrzykraj



CENTRUM SZKOLENIA

klienta, do – tutaj mam takie powiedzenie: „sprzedaż nigdy się nie kończy” – pierwszego etapu, a więc sprzedaży samochodu, potem odnawiania kontaktu itp.

Szkolenia dla średniego poziomu zarządzającego i właścicieli koncesji

Szkolenia dla kierowników sprzedaży opierają się głównie na zarządzaniu strukturami organizacyjnymi firmy koncesjonerskiej. Chodzi o to, by struktury te były tak zorganizowane, aby w pełni pomagały realizować zamierzone cele. Należy utrzymywać standardy, z którymi klient na co dzień się spotyka. Chodzi o to, by był on zawsze zadowolony, ale także żeby satysfakcję miała również firma.

Szkolenia dla właścicieli koncesji mają na celu nabywanie umiejętności i wiedzy teoretycznej i praktycznej, związanej

interpersonalnych, związanych z nawiązywaniem i utrzymywaniem kontaktów, budowaniem więzi z klientami. Zawsze staramy się, aby szkolenia dostosowane były do potrzeb danej grupy.

Najważniejszy jest klient!

– Dbamy o to, aby zapewnić szkolonym optymalne warunki i komfort – kontynuuje Dariusz Zawrzykraj. Grupy nie powinny przekraczać 12-15 osób. Biorąc po uwagę fakt rozbudowanej sieci Peugeot w całej Polsce, każdy handlowiec, kierownik czy właściciel może, choć raz w roku, uczestniczyć w szkoleniu – zajęciach prowadzone są niemal na okrągło. Kurs trwa zazwyczaj od jednego do trzech dni. Wszystkie nasze szkolenia są monitorowane.

Ostatnim cyklem szkoleń są szkolenia dla części personelu wewnętrznego w dziale handlowym Peugeot Polska.



z zarządzaniem firmą; nie tylko sprzedają, ale też zarządzaniem personelem. Mówiąc w sposób najprostszy – umiejętność rekrutacji, naboru potrzebna jest na każdym szczeblu, ale szczególnie wymagana jest od właściciela koncesji! Musi on podejmować trafne decyzje przy zatrudnianiu handlowców, szefa salonu czy pracowników pionu technicznego.

– Interesuje nas, między innymi, to w jaki sposób profesjonalnie zorganizować rekrutację związaną ze sprzedażą – dodaje Dorota Zarczuk. Wszystko, co się wiąże z opisem stanowiska pracy i profilem kompetencji handlowców oraz innych pracowników związanych ze sprzedażą. Podczas szkoleń bardzo dużą wagę przywiązujemy do umiejętności

Uczestniczą w nich np. szefowie stref.

My, szkoleniowcy, szkolimy się także sami, uczestniczymy minimum dwa razy w roku w kursach specjalistycznych dla szkoleniowców, w kraju i za granicą.

Program szkolenia wyznacza zawsze klient. Staramy się spełnić jego oczekiwania, być blisko niego. Nasze programy opieramy między innymi na wynikach systematycznie przeprowadzanych badań satysfakcji klientów; zależy nam, aby pracownicy sieci Peugeot byli nie tylko handlowcami, ale przede wszystkim profesjonalnymi doradcami.

Należy dodać, że koszty szkoleń pokrywa Peugeot Polska.

Autoryzowana Sieć Sprzedaży i Serwisu Peugeot

| | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|---------|----------------|----|----|-----|-----|
| Biała Podlaska | Expak | ul. Piaskowa 16 | 21-500 | 0-83/344-14-41 | SN | | | |
| Białystok | Poznański Auto | ul. 27 lipca 1/1 | 15-181 | 0-85/675-57-21 | SN | CZ | S | |
| Bielsko-Biała/Międzyrzecze | Magurka | Międzyrzecze Górne 380 | 43-392 | 0-33/810-04-06 | SN | CZ | S | |
| Brzeg | Bomi | ul. Chrobrego 24C | 49-300 | 0-77/444-28-33 | SN | | | |
| Bydgoszcz | Jaw Remo | Lisi Ogón 150 | 86-065 | 0-52/379-78-10 | SN | | | |
| Bytom | Lubos | ul. Strzelców Bytomskich 82C | 41-914 | 0-32/281-74-47 | SN | CZ | S | B L |
| Chełm | Eriot | ul. 11 listopada 11 | 22-100 | 0-82/563-05-81 | SN | CZ | S | |
| Częstochowa | ASO Dudek | ul. Dąbrowska 56/62 | 42-200 | 0-34/369-74-54 | SN | CZ | S | |
| Częstochowa | Snooker | ul. Armii Krajowej 8/10 | 42-200 | 0-34/361-00-08 | SN | CZ | | |
| Częstochowa | Snooker | ul. Narcyzowa 31 | 42-200 | 0-34/372-03-44 | SN | CZ | S | B L |
| Dąbrowa Górnicza | L'Emir | ul. Sobieskiego 16 | 41-303 | 0-32/262-61-47 | SN | CZ | S | B L |
| Elbląg | ASO Bartkiewicz | ul. Akacjowa 5 | 82-300 | 0-55/233-68-93 | SN | CZ | S | |
| Elk | Auto Serwis | ul. Suwalska 88 | 19-300 | 0-87/621-59-71 | SN | CZ | S | |
| Gdańsk | Intervapo | ul. Elbląska 98B | 80-761 | 0-58/324-83-83 | SN | CZ | S | |
| Gdynia | JD-Kulej | ul. Chwaszczyńska 178 | 81-571 | 0-58/629-72-72 | SN | CZ | S | B L |
| Gilwice | Motozeg | ul. Barlickiego 2 | 44-100 | 0-32/237-55-70 | SN | | | |
| Gilwice | Motozeg | ul. Portowa 14 | 44-100 | 0-32/237-57-73 | SN | CZ | S | B L |
| Gorzów Wielkopolski | Zienkiewicz | ul. Deszczna 5A | 66-446 | 0-95/728-40-40 | SN | CZ | S | |
| Gostyń | B&B | ul. Poznańska 33 | 63-800 | 0-65/572-33-36 | SN | CZ | S | |
| Inowrocław | Różalski | ul. Poznańska 200 | 88-100 | 0-52/355-45-55 | SN | CZ | S | |
| Kalisz | France Automobiles IV | ul. Wrocławska 72 | 62-800 | 0-62/766-10-94 | SN | CZ | S | |
| Katowice | Autocan | ul. Kościuszki 215 | 40-690 | 0-32/252-50-70 | SN | CZ | S | |
| Kędzierzyn-Koźle | Bomi | ul. Dunikowskiego 24 | 47-200 | 0-77/482-93-92 | SN | CZ | S | |
| Kielce | Rita Motors | ul. Domaszowska 52 | 25-315 | 0-41/368-12-35 | SN | CZ | S | |
| Koczarzi Nowe k/ Warszawy | ASO Bramczyk | ul. Warszawska 443 | 05-082 | 0-22/722-92-20 | CZ | S | B L | |
| Kołobrzeg | Andrzejczuk | Zieleniewo 164 | 78-100 | 0-94/354-26-33 | CZ | S | | |
| Konin | Auto Serwis Konin | ul. Torowa 4 | 62-510 | 0-63/245-79-79 | SN | CZ | S | B |
| Koszalin/Biesiekierz | Andrzejczuk | Stare Bielice 27C | 76-039 | 0-94/346-86-38 | SN | CZ | S | |
| Kraczkowa k/Rzeszowa | Euro-Center | Kraczkowa 1440 | 37-124 | 0-17/855-44-64 | SN | CZ | S | B |
| Kraków | ASO Godniewski | ul. Wachholtza 3, os. Kliny | 30-473 | 0-12/262-27-77 | SN | CZ | S | |
| Kraków | ASO Hardek&Hardek | ul. Żyzna 84b | 30-399 | 0-12/270-31-44 | SN | CZ | S | B L |
| Kraków | Auto Centrum Golemo | ul. Grota Roweckiego 6 | 30-348 | 0-12/269-22-52 | SN | CZ | S | |
| Kraków | Auto Centrum Golemo | al. Powstańca Warszawskiego 12 | 30-549 | 0-12/413-59-59 | SN | | | |
| Kraków/Wieliczka | Azmot | ul. Pokoju 78 | 31-564 | 0-12/642-07-42 | SN | CZ | S | |
| Krosno | Antoniak Auto | ul. Czarnochowska 19 | 32-020 | 0-12/278-13-30 | SN | CZ | S | B L |
| Legnica | Euro-Center | ul. Krakowska 191A | 38-400 | 0-13/420-10-80 | SN | CZ | S | |
| Legnica | Auto-Renox | ul. Franciszkańska 5 | 59-220 | 0-76/866-08-51 | | | B L | |
| Leszno | Auto Salon Dejon&Dąbrowski | ul. Poznańska 53 | 59-220 | 0-76/866-55-66 | SN | CZ | S | |
| Lublin | B&B | ul. Grunwaldzka 1A | 64-100 | 0-65/529-92-88 | SN | CZ | | |
| Łomża | Expak | Kalinowszczyzna 43 | 20-201 | 0-81/445-01-01 | SN | CZ | S | B L |
| Łódź | Motos | al. Piłsudskiego 85 | 18-400 | 0-86/218-64-66 | SN | | | |
| Łódź | AP Garage | ul. Struga 6/10 | 90-426 | 0-42/637-33-82 | SN | | | |
| Łódź | AP Garage | ul. Strykowska 131 | 91-527 | 0-42/617-07-17 | CZ | S | | |
| Łódź | Blacharstwo i Mechanika Samochodowa | ul. Przybyszewskiego 199/205 | 93-120 | 0-42/640-09-24 | | | B L | |
| Łódź | Owlex | ul. 3-go Maja 1/3 | 93-408 | 0-42/684-31-37 | SN | CZ | S | |
| Mielec | Euro-Center | al. Niepodległości 11 | 39-303 | 0-17/583-76-84 | SN | | | |
| Mysłowice | ASO Januszek | ul. Ks. Bończyka | 41-400 | 0-32/222-15-77 | | | B L | |
| Nowa Sól | Auto Serwis | ul. Chrobrego 54 B | 67-100 | 0-68/387-95-22 | | | B L | |
| Nowy Kościół | ASO Warchol | ul. Jeleniogórska 52 | 58-524 | 0-76/878-16-55 | | CZ | S | |
| Nowy Sącz | „Lider” Józef Sowa | ul. Myśliwska 3 | 33-300 | 0-18/441-47-47 | SN | CZ | S | |
| Nowy Targ | Auto Centrum Golemo | ul. Podtatrzańska 3 | 34-400 | 0-18/266-40-14 | SN | CZ | S | |
| Olksusz | L'Emir | ul. Długa 2a | 32-300 | 0-32/641-41-97 | SN | | | |
| Olsztyn | PZM-ot | ul. Sielska 5 | 10-801 | 0-89/527-37-37 | SN | CZ | S | B L |
| Opole | Bomi | ul. Wrocławska 113 | 45-873 | 0-77/474-42-94 | SN | CZ | S | |
| Ostrołęka | Motos | ul. 11 Listopada 66 | 07-400 | 0-29/760-52-05 | SN | CZ | S | |
| Ostrowiec Świętokrzyski | Rita Motors | ul. Kilińskiego 35B | 27-400 | 0-41/247-95-45 | SN | | | |
| Ostrów Mazowiecka | ASO Gałazka | ul. Warszawska 59 | 07-300 | 0-29/745-49-28 | | CZ | B L | |
| Ostrów Wielkopolski | PHU Sztukowski | Topola Mała 72A | 63-400 | 0-62/735-02-56 | SN | CZ | S | |
| Piaseczno k/Warszawy | Cnapex ASO Peugeot | ul. Okulickiego 5A | 05-500 | 0-22/756-29-71 | | CZ | B L | |
| Piła | Kaczmarek | ul. Lipowa 33 | 64-920 | 0-67/215-72-15 | | CZ | S | |
| Piotrków Trybunalski | Porczyński | ul. Wojska Polskiego 189 | 97-300 | 0-44/646-28-38 | SN | CZ | S | |
| Płock | Budmat Auto | ul. Bielska 67 | 09-400 | 0-24/268-02-20 | SN | CZ | S | |
| Poznań | ASO Piechowski | ul. Syrokomli 9 | 60-681 | 0-61/822-64-74 | SN | CZ | S | B L |
| Poznań | ASO Niedźwiecki | ul. Warszawska 141 | 60-041 | 0-61/879-49-96 | CZ | S | | |
| Poznań | Auto Garsztko | ul. Oliwkowa 1 | 61-306 | 0-61/879-87-08 | | | | |
| Poznań | Motomarket | ul. Pułaskiego 21 | 60-607 | 0-61/853-34-84 | SN | CZ | S | |
| Poznań/Luboń | Transpost | ul. Głogowska 132 | 60-246 | 0-61/866-85-59 | SN | CZ | S | |
| Poznań/Suchy Las | ASO Surdyk | ul. Chopina 18 | 62-030 | 0-61/813-15-62 | SN | CZ | S | B L |
| Puławy | Ciesielecka 3 | ul. Suchbateska 3 | 62-002 | 0-61/812-52-11 | SN | CZ | S | B L |
| Radom | Expak | ul. Wojska Polskiego 4 | 24-100 | 0-81/886-59-14 | SN | | | |
| Radom | Kozakiewicz | ul. Kielecka 155/157 | 26-600 | 0-48/331-77-43 | SN | CZ | S | |
| Rybnik | Prasek | ul. Koziennicka 1m | 26-600 | 0-48/344-22-99 | SN | CZ | S | B L |
| Rzeszów/Kraczkowa | Uliarczyk | ul. Wodzisławska/Zwirowa | 44-274 | 0-32/432-95-30 | SN | CZ | S | |
| Sekocin Nowy k/Warszawy | Euro-Center | Kraczkowa 1440 | 37-124 | 0-17/855-44-64 | SN | CZ | S | |
| Sieradz | ASO Mrukiewicz | ul. Krakowska 16 | 05-090 | 0-22/720-25-52 | CZ | S | B L | |
| Słupsk | France Automobiles | ul. Jana Pawła II 63 a | 98-200 | 0-43/822-33-26 | SN | CZ | | |
| Sopot | Ankris | ul. Lutosławskiego 22 | 76-200 | 0-59/841-24-81 | SN | CZ | S | |
| Sosnowiec | Center-Mot | al. Niepodległości 948 | 81-861 | 0-58/550-35-50 | SN | CZ | S | B L |
| Stalowa Wola/Grębów | L'Emir | ul. 3-go Maja 1 | 41-200 | 0-32/290-56-10 | SN | | | |
| Sulechów | RIA | Jamnica 160 | 39-410 | 0-15/811-25-94 | SN | CZ | S | |
| Suwałki | Auto Serwis | ul. Kręzoly 22 | 66-100 | 0-69/385-36-62 | | | B L | |
| Szczecin | Auto Serwis | ul. Sejnerska 24 | 16-400 | 0-87/565-30-92 | SN | CZ | S | B L |
| Szczecin | Auto Lakiernia Chudziński | ul. Łukasińskiego 98/100 | 71-215 | 0-91/487-92-72 | | | | |
| Szczecin | Drewnikowski | al. Bohaterów Warszawy 42 | 70-342 | 0-91/464-66-06 | SN | CZ | | |
| Szczecin | Drewnikowski | ul. Bagienna 36D | 70-784 | 0-91/461-46-13 | SN | CZ | S | |
| Szczecin | Miskiewicz | ul. Zielonogórska 33 | 71-084 | 0-91/453-23-00 | SN | CZ | S | |
| Szczecin | Polmozbyt | pl. Orła Białego 10 | 71-010 | 0-91/433-52-70 | SN | CZ | S | |
| Świdnica | Auto Martin | ul. Szarych Szeregów 6 | 58-100 | 0-74/851-20-00 | SN | CZ | S | |
| Środa Wielkopolska | ASO Spochacz | ul. Wrzesińska 27/30 | 63-000 | 0-61/285-80-10 | SN | CZ | S | B |
| Tarnów/Wojnicz | „Lider” Józef Sowa | ul. Kapielowa 29 | 32-830 | 0-14/678-90-20 | SN | CZ | S | B L |
| Tczew | JD-Kulej | ul. Solidarności 5 | 83-110 | 0-58/530-00-53 | SN | CZ | | |
| Toruń | Frelík | ul. Szosa Lubicka 139/141 | 87-100 | 0-56/639-03-79 | SN | CZ | S | |
| Trzebinia | Auto Centrum Golemo | ul. Kościuszki 39 | 32-530 | 0-32/611-01-97 | SN | | | |
| Tychy | Mario Car | ul. Brzostkowińska 2 | 43-100 | 0-32/326-26-26 | SN | CZ | S | |
| Wadowice | Auto Centrum Golemo | ul. Lwowska 72 | 34-100 | 0-33/873-47-50 | SN | | | |
| Wałbrzych | Auto Martin | ul. Długa 5 | 58-309 | 0-74/840-11-40 | SN | | | |
| Warszawa | ASO Bebnowicz | ul. Usypiskowa 17 | 02-386 | 0-22/668-99-90 | | CZ | S | |
| Warszawa | ASO Gabryelczyk | ul. Narocz 8 | 02-678 | 0-22/847-29-99 | | CZ | S | |
| Warszawa | ASO Niedziółka | ul. Deptak 1A | 04-956 | 0-22/872-07-02 | | CZ | S | |
| Warszawa | Auto-Wysockiego | ul. Wysockiego 27 | 03-371 | 0-22/675-98-92 | SN | CZ | S | |
| Warszawa | Carimpex | ul. Białowieńska 10A | 04-063 | 0-22/810-11-08 | SN | CZ | S | B L |
| Warszawa | France Automobiles | Al. Jerozolimskie 217 | 02-222 | 0-22/863-63-43 | SN | CZ | S | B L |
| Warszawa | Markiewicz Auto | ul. Bobrowiecka 2 | 00-728 | 0-22/840-27-51 | SN | CZ | S | B L |
| Warszawa | MPT | ul. Bitwy Warszawskiej 11 | 02-366 | 0-22/822-30-30 | CZ | S | | |
| Warszawa | Peugeot al. Krakowska | al. Krakowska 7 | 02-183 | 0-22/448-95-00 | SN | CZ | S | |
| Warszawa | Peugeot pl. Bankowy | pl. Bankowy 2 | 00-095 | 0-22/860-22-22 | SN | | | |
| Warszawa | Signella -1 | ul. Płowiecka 76 | 04-501 | 0-22/812-05-75 | SN | CZ | S | |
| Warszawa/Lomianki | Longin Bielak | ul. Kolejowa 132 | 05-092 | 0-22/751-51-15 | SN | CZ | S | |
| Warszawa/Piaseczno | Auto Bis | ul. Jana Pawła II 15C | 05-500 | 0-22/750-18-30 | SN | CZ | S | |
| Wejherowo | JD-Kulej | ul. Gdańska 15 | 84-200 | 0-58/672-11-11 | SN | CZ | S | |
| Wieluń | France Automobiles | ul. Mokra 2 | 98-300 | 0-43/843-37-25 | SN | CZ | S | |
| Włocławek | Mares | ul. Jana Pawła II 19A | 87-800 | 0-54/413-27-00 | SN | CZ | S | |
| Wojnicz k/Tarnowa | Józef Sowa Lider | ul. Kapielowa 29 | 32 -830 | 0-14/678-90-20 | SN | CZ | S | B L |
| Wolsztyn | Motomarket | ul. Braci Peugeot 4 | 64-200 | 0-68/347-08-17 | SN | CZ | S | |
| Wrocław | ASO Sikora | ul. Kozia 10 | 54-102 | 0-71/354-29-08 | | | L | |
| Wrocław | D&D | ul. Karkonoska 45 | 53-015 | 0-71/339-93-50 | SN | CZ | S | B |
| Wrocław | KiM | ul. Łagiewnicka 13 | 50-512 | 0-71/336-60-00 | SN | CZ | S | B L |
| Zamość | Expak | ul. Szczepieńska 35 | 22-480 | 0-84/639-67-97 | SN | | | |
| Zawiercie/Poreba | Dorpól | ul. Armii Krajowej 110 | 42-480 | 0-32/677-24-35 | SN | CZ | S | |
| Zielona Góra | Auto Salon Dejon&Dąbrowski | ul. Wrocławska 17 | 65-005 | 0-68/328-38-00 | SN | CZ | S | |
| Zywiec | Marszałek | ul. Wesola 27 | 34-300 | 0-33/861-02-80 | SN | CZ | S | |

SN – sprzedaż nowych samochodów; CZ – części zamienne; S – serwis; B – blacharstwo; L – lakiernictwo;

Przestrzeń i to, co nieuchwytnie



www.peugeot.com.pl

PEUGEOT 206. BŁYSKOTLIWY SAMOCHÓD. Dzięki niezwykłemu kształtowi nadwozia oraz wyjątkowej architekturze wnętrza, Peugeot 206 oferuje pasażerom komfort i mnóstwo przestrzeni. I coś więcej. To, co nieuchwytnie. **PEUGEOT. ZAPROJEKTOWANY, BY CIESZYĆ.**

