

iauto *polska*

Numer 56, 30 grudnia 2016



Wszystkim Czytelnikom, kierowcom, miłośnikom samochodów nowych i starych, dużych i małych, sportowych i takich całkiem normalnych, w imieniu własnym i całego Zespołu składam życzenia, abyście zrealizowali wszystkie plany, aby nadchodzący czas był dla Was szczęśliwy. Wszystkiego najlepszego. Niech rok 2017 będzie dla Was dobry!

Szerokiej drogi
Miroslaw Rutkowski

Wydarzenia
Zapomnijcie o Barbórcie – str. 4



Relax
Resoraki - str. 11



Top 10
Top 10 – str. 14

Advertising
Na narty do Austrii - str. 24



Kalendarium
Kalendarium - str. 28



Kosmiczna historia

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY



Powstał tylko jeden egzemplarz tego samochodu, ma miejsce wyłącznie dla kierowcy, ale i tak żadnemu ze śmiertelników spoza rodziny Lamborghinich nie będzie dane zasiąść w jego pomarańczowym kokpicie. W dodatku firma ofiarowała go sobie, jako prezent z okazji 50. urodzin. Zapewne dlatego nazywa się Egoista i jest najbardziej hedonistyczno-niepoprawnym Lambo w historii.

Kilka lat temu **Lamborghini** obchodziło swoje 50. urodziny. Była sobota, 11maja, 2013 roku, włoska miejscowość Sant'Agata Bolognese, Via Modene 12. Na specjalnej konferencji szef Lamborghini Stephan Winkelmann z dumą prezentuje jedyne w swoim rodzaju, wyjątkowe i niepowtarzalne Lamborghini o wymownej nazwie Egoista. To prezent z okazji 50. rocznicy narodzin samochodów z Sant'Agata Bolognese, gdzie pół wieku temu Ferruccio Lamborghini położył kamień węgielny pod budowę własnego zakładu samochodowego.

Futurystyczny i egoistyczny

Ten pojazd jest ekscentryczny i ekstrawagancki, przekracza granice motoryzacyjnej wyobraźni, a stworzył go współczesny mistrz designu Walter de'Silva, twórca wielu modeli Alfa Romeo, Audi i Volkswagena. Przedstawiciele Lamborghini przyzwyczajeni do łamania wszelkich tabu przy konstrukcji samochodów, określają Egoistę jako „UFO na czterech kołach”. I nie chodzi tylko o to, że panele karoserii wykonane są z materiału niewidzialnego dla radarów (sic!). Według samego projektanta, oglądany z profilu Egoista ma przypominać



symbol marki – szarżującego byka z charakterystycznie opuszczoną głową, a inspiracją dla całego projektu jest samolot bojowy lub szturmowy śmigłowiec Apache. Połączenie byka i nowoczesnego samolotu w jednym nadwoziu było założeniem dosyć karkołomnym i trudnym do zrealizowania. Ale udało się i jest. Egoista, stworzony przez Lamborghini dla Lamborghini.

Przedstawiciele włoskiej firmy wyjaśniają, że to auto wpisuje się w filozofię założyciela marki, Ferruccio Lamborghini, który twierdził,



że w jego samochodach silnik montowany jest z tyłu, gdyż... w takich autach nie potrzeba pasażerów. Futurystyczne Lambo nazwano więc Egoista zapewne dlatego, że w kabinie znajduje się miejsce tylko i wyłącznie dla kierowcy i jest to pojazd dla osób, które nie chcą

dzielić się z nikim przyjemnością z jazdy. Jeden, centralnie zamontowany fotel, został umieszczony w kapsule przypominającej kokpit myśliwca. Zapewnia on dobrą widoczność do przodu i na boki. Oczywiście w standardzie urodzinowy model otrzymał trochę gadżetów i specjalnych akcentów. Wśród nich pojawił unikalny lakier, wyjątkowy wzór felg i sposób wykończenia wnętrza.

W pomarańczowym kokpicie

Egoista jest jednym z najbardziej agresywnych modeli, jakie kiedykolwiek powstały. Charakteryzuje się przykuwającą uwagę kanciastą sylwetką nadwozia z włókna węglowego. Jak zawsze u tej włoskiej marki widać firmowy styl - ostre linie, kanciaste kształty i płaskie panele. Całość prezentuje się niesamowicie i przypomina inne limitowane auta

Lamborghini. Tym razem de'Silva miał sporo pola do popisu. Zamiast samochodu klasy średniej miał za zadanie stworzenie czegoś wyjątkowego, względy praktyczne i kalkulacje księgowych zupełnie się nie liczyły. Stylista puścił więc wodze fantazji i zadbał o wiele detali tak z zewnątrz samochodu jak i wewnątrz. Gdy patrzy się na to superauto z przodu, wloty powietrza przypominają rogi byka znajdującego się w logo Lamborghini. Natomiast patrząc z góry widać symetrię projektu - nie tylko prawej i lewej strony, ale również przodu i tyłu. Uwagę przykuwa srebrna kolorystyka z pomarańczowymi akcentami, a przyciemniana szyba, także w barwie pomarańczowej, sprawia, że ta kosmiczna konstrukcja nie ma sobie równych. Małym dziełem sztuki jest podwójny, prostokątny wydech, podświetlony pomarańczowymi diodami LED. Pomarańczowych akcentów jest w tym modelu więcej - na ten kolor polakierowano felgi oraz boczne wnęki wlotów powietrza. Pomarańczowa jest również tapicerka pojazdu.

Za stylizacją pokrytego srebrnym lakierem nadwozia nadaża wnętrze. Chyba jeszcze nigdy i nigdzie kokpit samochodu nie był tak bardzo zbliżony do kokpitu w myśliwcu. Aby dostać się do środka Egoisty nie wystarczy zwykłe uchylenie drzwi. Należy najpierw podnieść do góry osłonę kokpitu, wyjąć kierownicę, stanąć na fotelu, a następnie wśliznąć się do środka, jak do bolidu Formuły 1. →→



Samo wnętrze też jest pełne lotniczych nawiązań. Kierownica przypomina te montowane w bolidach Formuły 1, a wyświetlacz wraz HUD-em pozwoli poczuć się jak za sterami samolotu. Za plecami samolubnego kierowcy znajduje się serce Egoisty: **5,2-litrowy silnik V10 o mocy blisko 600 KM**. To jednostka znana z kultowego modelu firmy- Gallardo.

W prezencie na urodziny

Przerysowany i krzykliwy Egoista znajdzie zapewne równie wielu zwolenników, co przeciwników. Niektórzy powiedzą, że to **najbrzydszy prezent jaki można dostać na 50-te urodziny**, inni pogratulują firmie odwagi i tak bezkompromisowego hedonizmu. Sceptycy nie muszą obawiać się, że spotkają Egoistę na ulicy, natomiast entuzjaści będą mogli zobaczyć to wyjątkowe Lambo w firmowym muzeum tej marki. Niestety, powstał tylko jeden egzemplarz tego samochodu. Prawie w tym samym momencie gdy w Sant'Agata Bolognese, przedstawiono światu Egoistę, w Mediolanie, z domu Lamborghini wystartowało wielkie tournée z okazji 50-lecia istnienia marki. Konwój 350 samochodów Lambo o łącznej mocy 190 000 KM przemierzał półwysep Apeniński zatrzymując się w najpiękniejszych miastach danego regionu. Kawalkada aut licząca ponad 4,5 kilometra długości składała się m.in. z tak kultowych modeli włoskiej firmy jak 350 GTV, Miura, Countach, Gallardo czy Aventador.

Traktorzysta tworzy markę

Kiedy pod koniec lat 50. ubiegłego wieku Ferruccio Lamborghini – potentat w produkcji traktorów – kupił sobie kolejne superauto, którym było Ferrari 250 GTO, bardzo się rozczarował. Bolid był za głośny, miał sporo usterek, a w dodatku spaliło się w nim sprzęgło. W swoim garażu właściciel firmy miał już Maserati, Lancia, Mercedesy oraz inne luksusowe i sportowe pojazdy. Ferruccio jednak był miłośnikiem samochodów z czarnym rumakiem w logo i postanowił działać. Wybrał się do Enzo Ferrari - ojca założyciela koncernu – by przedstawić mu swoje uwagi i podpowiedzieć, jak ulepszyć 250 GTO. Jak się można



spodziewać, Enzo nie zareagował dobrze - wściekł się i wyzwiał Ferruccio od traktorzystów, uważał go bowiem za niegodnego do wyrażania uwag o samochodach z Maranello. To przypadek, ale też i ogromne szczęście, że sytuacja nabrała takiego obrotu! W przeciwnym wypadku dziś mielibyśmy o jedną perłę

motoryzacyjną mniej, a jedyne Lambo, jakie moglibyśmy zobaczyć, orałoby przydrożne pole. Wyrzucony przez Enzo Ferruccio Lamborghini nadmiar gotówki postanowił ulokować w wyrafinowanym aucie sportowym i stworzyć własny supersamochód. Cichszy, łatwiejszy w prowadzeniu i dostosowany do

jazdy poza torem wyścigowym. Zatrudnił więc najlepszych inżynierów i projektantów (część ekipy podkupił panu Ferrari) i zaczął pracę nad swoim marzeniem – perfekcyjnym gran turismo, czyli autem mocnym, luksusowym, zdolnym pokonywać większe odległości. Tak narodził się Lamborghini 350 →→

GTV – pierwszy samochód w historii firmy. Był 30 październik 1963 rok i jest to oficjalna data założenia firmy Ferruccio Lamborghini. Po z górą pół wieku firma może pochwalić się wieloma pojazdami, które dziś są niemal kultowe. Wystarczy wymienić najbardziej znane modele: Miura, Countach czy Diablo.

Historia lubi się powtarzać

Czy Egoista powtórzy los 350 GTV, które uchodzi za jedno z najciekawszych i najpiękniejszych aut w historii? Powstał jeden jedyny egzemplarz 350 GTV. Mimo że auto nie trafiło do produkcji, to odegrało bardzo ważną rolę w testowaniu jednostki napędowej i pozwoliło zaprezentować firmie możliwości i potencjał jako producenta supersamochodów. Dzisiaj odrestaurowany prototyp zajmuje zaszczytne miejsce w Muzeum Lamborghini. Wciąż jest sprawny. Pierwsze, oficjalne urodziny Lamborghini obchodziło w 25. rocznicę powstania właśnie tego pierwszego modelu auta. Jubile-



uszowym modelem okazała się specjalna wersja niesamowitego Countacha. 30. urodziny miało uczcić unikalne Diablo, a 40. jeszcze bardziej dopracowane Murcielago.

Lamborghini po raz kolejny zadziwiło świat motoryzacyjny. Egoista to auto na miarę 50-letniej historii włoskiej marki i na miarę przyszłych czasów. ■



RESORAKI



TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Kilka pokoleń dzieciaków zaczynało od klocków. Później pod choinką były klocki z kółkami, a jeszcze później samochodziki. Starsze dzieci dostawały już mniejsze i większe modele, tanie resoraki były jak w sam raz. Niektóre z tych dzieci zaczęły zbierać małe samochodziki, dzieci dorosły, a zbiory zmieniły się w kolekcje.



To się zaczęło jakoś w latach siedemdziesiątych. Z fabryk zaczęły wyjeżdżać Polskie Fiaty, kraj otworzył się na Zachód, a w kioskach Ruchu pojawiły się plastikowe modele polskich samochodów, Fiatów, Starów, Nys. Dość toporne, według dzisiejszych standardów nie do przyjęcia. Ale były tanie. W sklepach Pewex były znacznie staranniej wykonane Matchboxy, te jednak kosztowały tyle, co jedna czwarta →



miesięcznego wynagrodzenia. Sporo takich modeli przywozili Polacy, coraz liczniej w latach 70. wyjeżdżający na Zachód nie tylko służbowo, ale i turystycznie. Modele przywożone z zagranicy i te z Pewexu to był szczyt marzeń. Rzadko trafiały się egzemplarze z limitowanych, numerowanych serii, najczęściej były to modele z masowej produkcji. Niemniej wystarczyły do pobudzenia wyobraźni. Jedne były większe, inne mniejsze, te najlepsze miały otwierane drzwi, maskę i czasem bagażnik, szyby z przezroczystego tworzywa i, oczywiście, resorowane koła z oponami. Najważniejsze były resorowane koła, od nich wzięła się nazwa „resoraki”. Tak naprawdę liczyły się tylko oryginalne Matchboxy, ale radość sprawiały i te małe, w skali 1:72 i te

większe, w skali 1:43, ale i czasem 1:50 czy 1:55. Największe, 1:18 to już zwykle starannie wykonane modele, w których odwzorowanie podzespołów prawdziwego samochodu jest dość bliskie. Jakie by nie były, większe czy mniejsze resoraki otrzymywali chłopcy z okazji

urodzin, imienin, pod choinkę albo bez okazji. Dziesiątki małych samochodzików do dziś zalega w pudełkach schowanych na strychach czy w piwnicach. Tylko nieliczni swoje chłopięce zabawki zachowali, z czasem uzupełniając i porządkując zbiory.



Przypadkowe zabawki zmieniły się w zestawy o odpowiedniej skali i jakości odwzorowania, jedni kolekcjonują modele tylko jednej marki samochodu, inni zbierają przykłady motoryzacji danego kraju, jeszcze inni preferują tylko samochody sportowe, ktoś zbiera

ambulanse lub samochody strażackie...

Chłopcy dawno przestali być dziećmi, a małe samochodziki to często wyjątkowe i unikalne egzemplarze. Wszystkich łączy pasja zbieracza, fachowa wiedza i... próby znalezienia odpowied-

niej przestrzeni dla ekspozycji całej kolekcji. O kolekcjach, wyjątkowych okazach i firmach wytwarzających miniaturowe samochody będziemy sporo w nadchodzącym roku pisać. Ale o większych modelach radiem (i talentem) sterowanych też...



subiektywny TOP 10

MIROŚŁAWA RUTKOWSKIEGO

Każdy z nas ma swoją wizję motoryzacji, własną listę samochodów poznanych z literatury, prasy, fotografii, własnych wspomnień i przeżyć. Większość ludzi ma też swój wymarzony samochód, czasem jest to powszechnie znany model, czasem unikalny, rzadko spotykany lub możliwy do zobaczenia jedynie w muzeum, czasem jest to samochód istniejący jedynie w wyobraźni. Są tacy, którzy te swoje wymarzone samochody mają lub mieli, są tacy, którzy chcieli je mieć, ale już nie chcą. Dla wielu samochód i wszystko, co się z nim wiąże jest pasją, dla innych profesją, niewielu może połączyć pasję

z zawodem. Nam się udało. Postanowiliśmy podzielić się z Czytelnikami naszym subiektywnym widzeniem świata samochodów odpowiadając na pytanie: który samochód jest najlepszy, najważniejszy, najpiękniejszy, budzący największe emocje. Albo jakiś. Subiektywnie.

Gdybym tę listę zestawiał wcześniej lub później, to zapewne byłaby ona inna. Jest w historii tak dużo wspaniałych samochodów, zadziwiających konstrukcją, wyglądem czy przeznaczeniem, że czasem pamiętamy o jednych, a innym razem zachwyt budzą drugie, zależnie od dnia, nastroju, wspomnień.



Citroën Traction Avant

Pierwsze auto z napędem na przednie koła, niezależne zawieszenie, hydrauliczne hamulce i stylizacja, która na długo określiła, jak powinien wyglądać ten samochód kojarzy mi się z UB z lat 50. W moim mniemaniu jest znacznie bardziej przerażająca niż nieco późniejsza legenda „Czarnej Wołki”





Toyota Celica ST185

2

Do tego samochodu mam ogromny sentyment, był moim wymarzonym samochodem, po jakimś czasie marzenie zrealizowałem. Przejechałem Celicą 300 tysięcy kilometrów. Rozumieliśmy się, jak dwa złodzieje... Wciąż piękna. No i jak się zapisała w rajdach samochodowych, również polskich! Może powinie-



Polski Fiat

3

Właściwie to dwa; 125p i 126p. Pierwszy przeniósł polską motoryzację z manufaktury produkującej Warszawy i Syreny do nowoczesnych fabryk, drugi zmotoryzował Polaków. Oba były realizacją marzeń o motoryzacji, z której dziś pozostały tylko wspomnienia. W tym kontekście należy też przypomnieć Polskiego Fiata 518 – w latach 1937-39 wyprodukowano około 900 egzemplarzy. Polski romans z Fiatem przerwała wojna, a później samochód z punktu 6.





Land Rover Discovery

4 Tego samochodu nie może zabraknąć. Oczywiście chodzi o pierwszą wersję tego modelu i mistrzowski zabieg marketingowy pod nazwą Camel Trophy. W rzeczywistości Camel Trophy był niezwykle i bardzo wymagającą, przygodą dla twardych i inteligentnych ludzi. Dzięki tej imprezie Discovery zyskał opinię najlepszej terenówki, chociaż były lepsze.



Aston Martin

5 W zasadzie każdy model, wszystkie Astony mają w sobie charakterystyczne geny brytyjskiej motoryzacji. No i Agent 007 gdzieś w tle...



Warszawa

6 Zemsta Stalina. Bardzo kosztowna, przestarzała konstrukcyjnie, na długo zatrzymała polski przemysł samochodowy w technologiach z lat 30. ubiegłego wieku. Pomimo to, mnóstwo ludzi ją kocha...



NSU Ro 80

7 Wiadomo dlaczego uznają to auto za szczególne – wyjątkowy silnik i spektakularna plajta.





8

Alfa Romeo Giulia

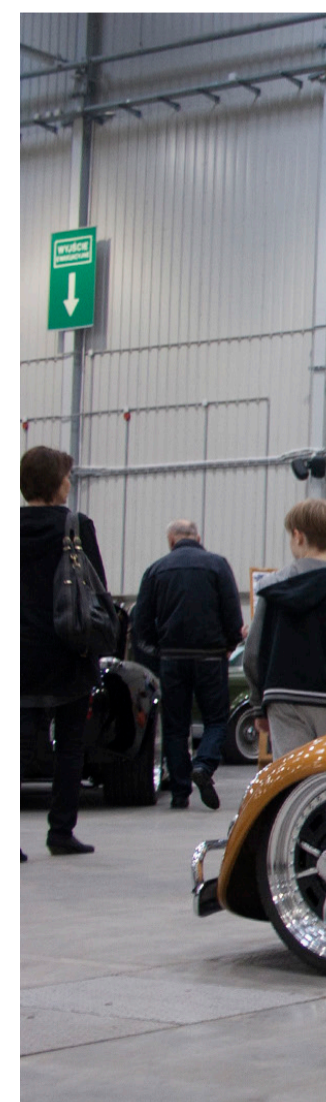
Ale wcale nie ta współczesna. Chodzi o model z lat sześćdziesiątych. Stylowe i bardzo włoskie auto.



Ford T

9

Zmotoryzował USA. Pierwsze auto produkowane masowo na liniach produkcyjnych – w sumie ponad 15 milionów. Prosty, stosunkowo tani i niezawodny samochód.



10

VW Garbus

Koło napędowe powojennej niemieckiej gospodarki. Produkowano ten samochód aż do 2003 roku. Z fabryk wyjechało w sumie 21,5 miliona egzemplarzy. Dla mnie najważniejsza jest pierwsza w życiu zagraniczna podróż: Garbusem do NRD. Cóż to był za luksus w 1968 roku! Garbusa już nie ma, NRD już nie ma, granic, w zasadzie, też już nie ma.



Zimowy raj

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Wreszcie doczekaliśmy się! Na początku listopada w Zell am See-Kaprun wystartował kolejny sezon narciarski. Ten jedyny w regionie Salzburga kompleks sportowy zlokalizowany na lodowcu. Od końca października oferuje idealne warunki do jazdy na nartach.

Sezon narciarski w regionie Zell am See-Kaprun rozpoczyna się wczesną jesienią i trwa aż do pierwszych dni lata. Dzięki temu narciarze i snowboardziści mogą szaleć na zaśnieżonym lodowcu Kitzsteinhorn przez dziesięć miesięcy w roku. Kitzsteinhorn to alpejski szczyt górski o wysokości 3203 m n.p.m. w masywie Wysokich Taurów (niem. Hohe Tauern). Na jego szczycie znajduje się platforma widokowa Gipfelwelt 3000 „Top of Salzburg”. Jest to najwyższy punkt w Salzburgu, do którego można dotrzeć przez cały rok, bardzo wygodnie, kolejką. Narciarzy na ten lodowiec przyciągają nie tylko zapierające dech w piersiach widoki, ale także świetnie zorganizowane trasy narciarskie. W pogodny dzień szusując na nartach po zboczach lodowca możemy podziwiać fantastyczną panoramę na szczyty Alp i dziewiczy świat gór parku narodowego - Hohe Tauern. Żadne inne miejsce na tej wysokości nie jest tak łatwo dostępne i nie oferuje tak pięknego widoku na największy, chroniony obszar w rejonie Alp i na najwyższe szczyty Austrii, takie jak Großglockner

(3 798 m), Großvenediger (3 662 m) i Hoheiser (3 206 m).

Warto wiedzieć, że w każdy czwartek zorganizowana jest wycieczka skitourowa z przewodnikiem na Tristkogel, szczyt położony na wysokości 2642 m n.p.m. Na uczestników czekają przeżycia podczas zjazdów dziewiczymi trasami pokrytymi grubą warstwą śniegu. Wycieczka z wykwalifikowanym przewodnikiem górskim kosztuje 115 euro (skipass nie jest wliczony w cenę). W cenie zawarte jest niezbędne wyposażenie ratunkowe. Istnieje również możliwość wypożyczenia sprzętu wymaganego do udziału w wycieczkach skitourowych.

U podnóża lodowca leży miejscowość Kaprun będąca zapleczem noclegowym dla tego narciarskiego regionu. Już pod koniec XIX w. kurort ten należał do najczęściej odwiedzanych miejscowości górskich w Austrii. W Kaprun jest wiele interesujących miejsc, które warto zobaczyć. Interesujący jest zamek, którego historia sięga XII wieku. Fani motoryzacji mogą zaś odwiedzić Muzeum Starych



Samochodów szczytujące się zbiorem około 150 zabytkowych aut. Największą atrakcją jest jednak położony na obrzeżach miasta wąwóz Sigmond Thun Klamm, powstały jeszcze w czasie epoki lodowcowej. W wąskim kanionie, na odcinku 320 m, znajduje się ciąg niezwykłych wodospadów. Spacer po drewnianych chodnikach nad, a czasem pod wodą, bez wątpienia wart jest kilku euro, które trzeba zapłacić przy wejściu. Wąwóz, podobnie jak znajdująca

się wyżej (2040 m n.p.m.), słynąca z pięknych widoków zaporą Mooserboden, otwarty jest tylko latem, od maja do połowy września. Kaprun to również świetna baza wypadowa dla wycieczek po okolicy. Warto odwiedzić miasteczko Zell am See z jeziorem Zeller See. Nad jeziorem wiedzie kilkadziesiąt szlaków przeznaczonych dla miłośników przyrody i pieszych wędrówek. Poza tym sporo się dzieje na tym terenie, nie tylko narciarsko. →→

Zgodnie z miejscową tradycją w Kaprun i okolicy organizowane są liczne imprezy. Poza tym odbywają się w tym regionie zaliczane do ekstraklasy wydarzenia sportowe. Wśród miejscowych hoteli zachwyca m.in. Salzburger Hof, jedyny w regionie hotel pięciogwiazdkowy klasy superior. Chwile relaksu czekają na gości w Tauern Spa ze strefą wodnych atrakcji i well-

ness o powierzchni 20 000 m², a także w wielu innych tradycyjnych i komfortowych hotelach. Liczne knajpki, restauracje i bary serwują doskonałą kuchnię oraz regionalne specjały. W regionie Zell am See-Kaprun każdy znajdzie coś dla siebie: zawodowi sportowcy, fani aktywnego wypoczynku, rodziny z dziećmi i osoby poszukujące chwili wytchnienia.



Samochodem do Austrii

Najlepiej dojechać do Kaprun samochodem. Kierunek na Ostrawę, Brno, Wiedeń, Salzburg (autostrada A9). Droga zajmie nam to około 7-8 godzin. Można też lecieć samolotem, ale najbliższe lotniska są w Salzburgu 80 km od Kaprun, lub w oddalonym o 210 km Monachium.

Obowiązkowe wyposażenie samochodu w Austrii

Na wyposażeniu z pewnością powinna znaleźć się apteczka, co najmniej jedna kamizelka odblaskowa oraz trójkąt ostrzegawczy. Zdecydowanie zalecane jest również posiadanie łańcuchów, ponieważ często na lokalnych drogach pojawiają się znaki informujące

o konieczności posiadania na kołach takowych – ich założenie jest wówczas obowiązkowe. Warto również pamiętać o obowiązkowej winiecie naklejonej na przedniej szybie (na stacji benzynowej w Austrii kosztuje 8 euro), bo ona, jak i pozostałe elementy wyposażenia są często przedmiotem kontroli austriackich policjantów.

Przewożenie sprzętu narciarskiego. Nie istnieje prawny zakaz przewożenia sprzętu narciarskiego we wnętrzu pojazdu, o ile jest on umieszczony prawidłowo. Jeżeli sprzęt narciarski zdecydujemy przewozić się we wnętrzu, pamiętajmy o jego unieruchomieniu bo w razie kolizji/zderzenia pasażerowie mogą odnieść większe obrażenia od źle zamocowanego bagażu niż od samego zderzenia. ■

Wydarzenia i rocznice: grudzień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Człowiek, który zbudował Detroit

8 grudnia 1942 roku, w wieku 73 lat zmarł Albert Kahn. Czy w Europie jest to znane nazwisko? Raczej nie. Myślę, że tak samo jest w USA, a to tam właśnie Kahn solidnie zapracował na określenie, którym go określono, i które zawarłem w tytule tego tekstu. Jego życiowy dorobek jest naprawdę imponujący, a pamiętać należy, że jego twórczy okres pracy to 40 lat (1902-1942), gdzie nikomu jeszcze nie śniły się komputery...

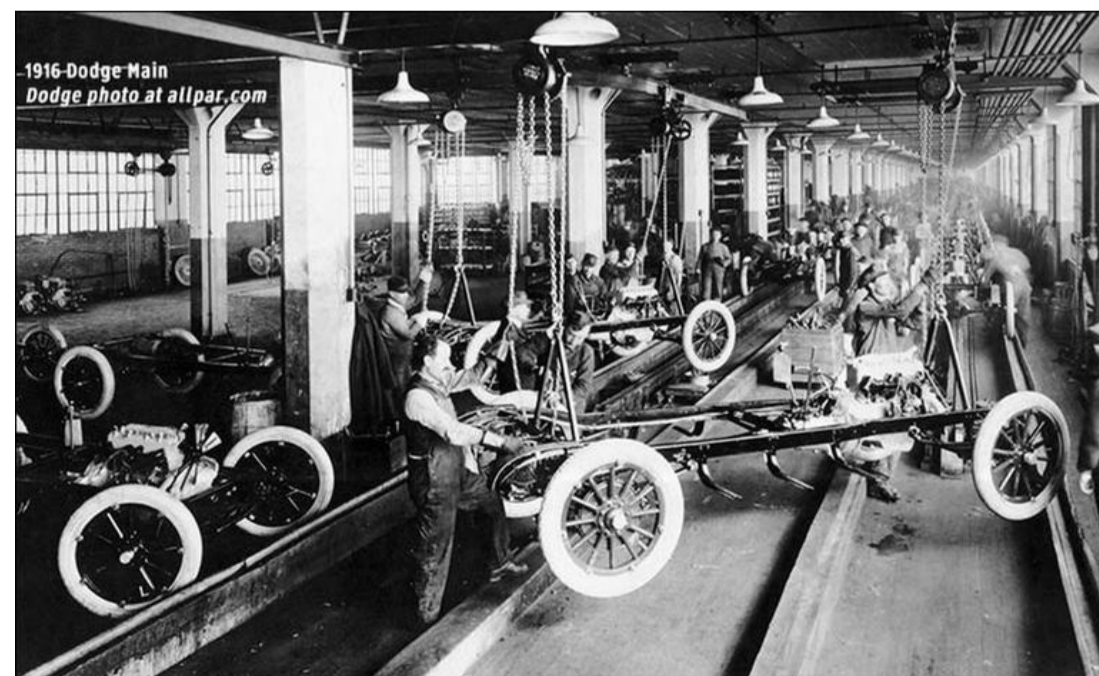


jem przemysłu, w tym (a może zwłaszcza) samochodowego. A przemysł, to fabryki, czyli dziesiątki różnego rodzaju budynków. I takie właśnie projektował Kahn. Pierwszym jego samodzielnym dziełem (oczywiście, zapewne miał pomocników-kreślarzy, którzy żmudnie przenosili na papier pomysły szefa) była fabryka Packarda. (Budynek znany jako „Packard Shop No. 10” istnieje w Detroit do dzisiaj przy East Grand Boulevard). O swojej pracy lubił mówić, że „architektura to w 90 procentach biznes oraz 10 procentach sztuka”. I nie miał tu na myśli własnego zarobku, ale to, że projektowane budynki (fabryczne) mają być przede wszystkim funkcjonalne i dające się łatwo adaptować do nowych zadań. Nowością w jego projektach stały się duże, przeszklone okna dające dużo światła dziennego (oszczędność energii), ściany wykonane z płyt żelbetonowych osadzonych na stalowym szkieletcie. Dawało to możliwość budowania ogromnych hal bez wewnętrznych ścian czy słupów nośnych.

Ciekawy projekt fabryki Packarda zwrócił na firmę Kana uwagę Henry Forda. Zlecił

Albert Kahn urodził się w Królestwie Prus w 1869 roku. W wieku 11 lat wraz z całą rodziną wyemigrował do USA i zamieszkał w Detroit. Niedługo później, jeszcze jako nastolatek, zaczął praktykować w zawodzie architekta. Niewątpliwie był dobry w tym co robi i mając wiarę we własne umiejętności porzucił znaną, dobrą firmę architektoniczną, zakładając w 1902 roku własną.

Początek XX wieku w USA charakteryzował się gwałtownym rozwo-



mu zaprojektowanie hal fabrycznych, w których seryjnie produkowano Fordy T. I znowu praca wykonana została „na medal”, a Kahn stał się „nadwornym” architektem projektując dla Forda dziesiątki różnych budynków, w tym prywatną rezydencję przemysłowca.

W dorobku Kahna (oraz współpracującym z nim młodszych braci) jest łącznie ponad 2000 (dwa tysiące!) obiektów – hal fabrycznych, biurowców, lotnisk wraz z infrastrukturą, baz wojskowych i rezydencji. Jego firma w latach 1929-32 budowała obiekty przemysłowe w ZSRR (m. in. fabrykę traktorów w Stalingradzie). Ponadto otworzyła w Moskwie biuro projektowe, w którym przeszkolonych zostało ok. 4 tysięcy radzieckich architektów i inżynierów.

Do największych (i jednym z ostatnich) projektów Kahna była rozbudowa na zlecenie →





Forda zakładów Willow Run (1941), w którym – niemal tak masowo jak Fordy T – uruchomiono produkcję ciężkich bombowców B-24 Liberator. Hala mająca 330 tysięcy metrów kwadratowych pod jednym dachem jest prawdopodobnie do dzisiaj największą w historii. W jej wnętrzu urządzono linię produkcyjną o długości jednej mili! W rekordowych miesiącach fabrykę opuszczało nawet 650 samolotów.

Do dzisiaj w samym Detroit i okolicach stoi kilkadziesiąt budynków zaprojektowanych przez Kahna, z których kilkanaście wpisanych jest na listę zabytków.

Utalentowani bracia

Carlo, Alfieri, Bindo, Ettore, Ernesto – tych pięciu braci wpisało na trwałe do historii motoryzacji swoje nazwisko: Maserati. Na początku XX wieku wszyscy pracowali w tej branży. Najstarszy, Carlo m.in. dla Fiata oraz Bianchi, a pozostała czwórka dla równie renomowanej w tamtych latach włoskiej firmy Isotta Fraschini.

Wygląda na to, że jednak najbardziej utalentowanym z rodu Maserati był Alfieri. W każdym razie w 1914 roku bracia postanowili wesprzeć pomysł Alfieri, by rozwinąć własny interes. 1 grudnia tegoż roku otworzyli



warsztat samochodowy, a dwa tygodnie później w Bolonii zarejestrowana została spółka Societa Anonima Officine Alfieri Maserati.

Pierwsze lata działalności zbiegły się z wybuchem I wojny światowej i firma otrzymywała zlecenia na produkcję wyposażenia dla wojska. Później budowała samochody wyścigowe dla Diatti, a Alfieri był kierowcą, który całkiem nieźle spisywał się na torze. Jego największym sukcesem w tym czasie było zwycięstwo w 1922 roku w Circuito di Mugello. W 1926 roku bracia rozpoczęli produkcję samochodów pod własną marką - oczywiście nadal wyścigowych. Niemal natychmiast Alfieri w zbudowanym przez siebie bolidzie wygrał wyścig Targa Florio. W 1930 roku Baconin Borzacchiniza prowadząc samochód Maserati wygrał pierwszą edycję Grand Prix Tripolis.

Rodzinny (i nie tylko) dramat wydarzył się 3 marca 1932 roku, kiedy to w wyniku komplikacji po wypadku zmarł – w wieku zaledwie 44 lat – Alfieri. Najlepszym dowodem na to, że właśnie on był „motorem i sercem” firmy jest fakt, iż w 1937 roku sprzedana została przedsiębiorstwu Orsi, która (jednak) nadal wytwarzała świetne samochody wyścigowe pod marką Maserati. II wojna światowa ponownie wymusiła przestawienie produkcji na sprzęt wojskowy...

Po wojnie marka Maserati przechodziła zawiłe własno-

ściowe losy, ale – na szczęście – istnieje do dzisiaj i ma się świetnie. Po Orsi włoska marka znalazła się w rękach Citroena, potem PSA Peugeot Citroen, następnie większościowy pakiet akcji przejął kierowca wyścigowy Alejandro de Tomaso wraz z firmą Benelli, a w końcu – do dzisiaj – Maserati znalazł się w „portfelu” FIAT-a.

Współczesne Maserati, to znakomite, luksusowe samochody o sportowym charakterze. Jednak nie tak bardzo wyrazistym, by Fiat angażował markę w sportach samochodowych tak, jak to było 100 lat temu... ■



WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dzedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Daria Tworek, Jakub Żołędowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl