

iauto ^{polska}

Numer 61, 2 lutego 2017



Prawda jest bolesna - nasza cywilizacja wali się w gruzy, a nam tylko... samochody w głowie. Niestety, cywilizacja samochodowa też wali się w gruzy. Nieodległy jest czas, gdy ktoś, kto będzie chciał pojeździć samochodem, będzie musiał jechać (jak? czym?) w miejsce odległe, gdzie za ciężkie pieniądze, na autodromie, przejedzie się samochodem takim, jaki dziś jeszcze można kupić i sobie mieć.



Za chwilę, czyli za kilka lat, kierowca będzie już niepotrzebny, odrobinkę później wprowadzony zostanie całkowity zakaz samodzielnego prowadzenia samochodu, a i auta nie dadzą takiej możliwości, bo nie będzie kierownicy, dźwigni zmiany biegów, pedałów... Technologicznie producenci są gotowi do wytwarzania samochodów w pełni autonomicznych, my - ludzie i my - społeczeństwa jeszcze gotowi nie jesteśmy. Ani mentalnie, ani prawnie, ani organizacyjnie. Ale to tylko kwestia czasu.

Potrzebę posiadania samochodu na własność niebawem zastąpi możliwość korzystania z samochodu tak, jak obecnie korzystamy z wypożyczalni rowerów w miastach. To potrwa, ale też jest nieuniknione. W Krakowie działa wypożyczalnia i okazuje się, że jest taniej, wygodniej, racjonalniej... A i dla powietrza w Krakowie lepiej.

Do rezygnacji z samochodów zmusi nas planeta Ziemia. Producenci już o tym wiedzą, więc starają się sprzedać jak najwięcej samochodów "dziś", żeby "jutro" mieć kapitał na realizację kolejnych przedsięwzięć. Oszczędne silniki spalinowe, hybrydy, napędy elektryczne, ogniwa paliwowe to wszystko kosztuje krocie i ma zmniejszyć demolkę środowiska naturalnego. I rzeczywiście, auto szkodzi coraz mniej, ale ich produkcja szkodzi tyle samo, ile szkodziła, a nawet jeszcze bardziej. Najnowsze technologie potrzebują coraz bardziej wyszukanych surowców, materiałów, półproduktów. Trzeba je wygrzebać z ziemi, przetworzyć, przewieźć, zmontować i sprzedać jako smartfon, komputer, samochód czy zabawkę.

W ubiegłym roku na drogi Europy wyjechało ponad piętnaście milionów nowych samochodów. Piętnaście milionów! Trochę więcej niż rok temu, i dwa lata temu... I wszyscy producenci wyłażą ze skóry, żeby za rok sprzedać jeszcze więcej aut. A sprzedane w ubiegłym roku samochody za najdalej sześć lat będzie trzeba zastąpić nowszymi, bo te dzisiejsze będą już całkiem passé...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Babskie gadanie

Opek Mokka X – str. 4



Opinie

Kto zarobił na słupkach? - str. 8

Wydarzenia

Sport samochodowy – kalendarz - str. 10



Człowiek i maszyna

Janusz Kulig - zawsze fair - str. 14

Kalejdoskop

Kalejdoskop – str. 24

Relaks

Nie tylko Matchbox - str. 28



Patronat iAuto

II Motul Królewski Winter Cup - str. 32

Mad Cart's Garage - str. 37

Kalendarium

Kalendarium - str. 40

W dobrym stylu



MOKKA X 1,4 , 4x4

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Mokka X- miejski crossover lub mały SUV- jak zwał tak zwał, ale takie samochody lubimy. Po kuracji odmładzającej nadal Mokka jest ładna, zgrabna, nowoczesna i ma charakter. Sprosta wielu różnym wymaganiom.

Mokka X z zewnątrz to przede wszystkim nowy wlot powietrza, inne światła przednie i nieco przemodelowane zderzaki. Światła LED teraz już będą we wszystkich modelach Opla i dobrze, bo takie reflektory zapewniają oświetlenie jaśniejsze o 30 %.

Większość zmian jest jednak dopiero we wnętrzu auta. I to zmian zdecydowanie na lepsze. Zamiast staromodnych desek rozdzielczych z licznymi przyciskami, ładnie, prosto i przejrzysto. Ciekłokrystaliczny ekran systemu multimedialnego o rozmiarze 8 cali ma czytelną, przyjazną grafikę. A poza tym



„nasza” wersja to ekologiczna skóra w kolorze Brandy (ciepły brąz), elementy ozdobne piano Black – naprawdę przyjemnie było siedzieć za kierownicą Mokki. Zwłaszcza, że ergonomiczne fotele z regulacją podparcia ud i odcinka lędźwiowego kręgosłupa doskonale dopasowują się do sylwetki i są bardzo wygodne. W Oplu Mokka siedzenia są wysoko umieszczone, co zapewnia nam doskonałą widoczność – ten element docenia coraz więcej użytkowników aut.

Mała terenówka wcale nie jest taki mała, a duże przeszklone powierzchnie czynią wnę-

trze jasnym i przyjaznym. Jeżeli dodatkowo dysponujemy wersją z otwieranym elektrycznie oknem dachowym to doświetleniem wnętrza będziemy w pełni usatysfakcjonowani. Gdy już rozsiądziemy się w fotelu, przed nami znajdzie się ergonomiczna deska rozdzielcza, dobrej jakości materiały, z chromowanymi elementami np. obudowy zegarów i gładkimi metalowymi elementami. Klamki, pokręta, przyciski są dopracowane i przyjemne w dotyku. Miłą atmosferę i komfort podróży zapewniała elektronicznie sterowana klimatyzacja dwustrefowa, a podczas stycz-



niowych mrozów niezwykle cieszyło nas podgrzewane koło kierownicy – to naprawdę bardzo przydatny element wyposażenia, podobnie jak i podgrzewane fotele.

Nicie można zarzucić benzynowemu silnikowi 1,4 turbo o mocy 140 KM (w zakresie od 4900 do 6000 obr./min). Przyspiesza do „setki” w 9,9 s. Prędkość maksymalna to 186 km/h. To liczby, ale Mokka podczas jazdy

była wystarczająco dynamiczna, wystarczająco szybka i wystarczająco poprawnie z tym silnikiem współpracowała manualna skrzynia biegów.

Zaletą, zwłaszcza dla tych podróżujących z dziećmi, są duże, szeroko otwierane drzwi, które ułatwiają dostęp do tylnych siedzeń i np. montaż fotelików dziecięcych. Poza tym we wnętrzu jest mnóstwo praktycznych i przemyślanych schowków, półek, uchwytów. W bagażniku mamy również dodatkowe schowki. Bagażnik o pojemności 356 l w sam

raz odpowiedni jest na wypady dla młodych, pięknych i bogatych. Jeżeli jesteśmy miłośnikami jazdy na rowerze warto zamówić auto z bagażnikiem rowerowym FlexFix. Wysuwa się on jak szuflada z tylnego zderzaka, umożliwiając wygodny montaż roweru. Co ważne, nawet jeżeli podróżujemy z rowerami, możliwe jest łatwe otwarcie drzwi bagażnika bez potrzeby ich ściągania. Konstruktorzy Mokki zadbali o bezpieczeństwo czynne i bierne; kompleksowe rozwiązania, zapewniają ochronę w każdej sytuacji. Technologie wykorzystane

przez Opla sprawiają, że skutki zderzeń przy małych prędkościach są nieznaczne, co obniża koszty napraw. Na przykład, zderzaki powracają do poprzedniego kształtu po kolizjach z prędkością poniżej 4 km/h, w razie poważniejszych kolizji chronią pasażerów poduszki czołowe i boczne z przodu oraz kurtyny powietrzne. O bezpieczeństwo dzieci dba system mocowań fotelików



ISOFIX na dwóch zewnętrznych siedzeniach z tyłu. Bezpiecznej jeździe sprzyja również kamera przednia, która monitoruje drogę przed samochodem i współpracuje z trzema systemami: układem rozpoznawania znaków drogowych, układem ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu LDW oraz układem ostrzegania przed kolizją czołową FCA. Ten ostatni uaktywnia się automatycznie przy prędkościach powyżej 40 km/h (jeśli nie został uprzednio wyłączony) i ostrzega sygnałem dźwiękowym oraz wizualnym o potencjalnym ryzyku kolizji czołowej. Poczucie kontroli nad samochodem daje elektronicznie sterowany system wspomagania układu kierowniczego. Testowana wersja była wyposażona w układ Start/Stop, a system ECO Drive Assist sugeruje optymalny moment zmiany biegu.

Opel w większości swoich modeli stosuje unikalny system OnStar. Ma go również Mokka. Są to trzy kolorowe przyciski umieszczone na podsufitce, obok lusterka wstecznego oraz karta SIM. OnStar to nasz osobisty opiekun, doradca, asystent, żywy człowiek – konsultant gdzieś po drugiej stronie. Pomoże



w wszystkich problemach: sprawdzi poziom oleju i ciśnienie w oponach, w razie awarii wezwie pomoc i zadba o bezpieczeństwo, w podróży zapewni rozrywkę dzieciom i błędnie doprowadzi do dowolnego wybranego celu. Poza tym system pomoże w nagłych wypadkach, bez względu na to, jakie kłopoty spotkają nas na drodze. W przypadku aktywacji poduszki powietrznej, OnStar automatycznie wezwie pomoc. Jeżeli przebijemy oponę lub po prostu braknie paliwa, po wciśnięciu jednego przycisku system również wybawi nas z opresji.

Opel Mokka to auto do dalekich i bliskich podróży, doskonały do kręcenia się po mieście, ale bardziej niż jego właściwości jezdne podobały mi się praktyczne, przemyślane i funkcjonalne rozwiązania, design nadwozia, dbałość o detale i bogate wyposażenie. Brakuje tylko niewielkiego ekspresu do kawy – a przecież nazwa zobowiązuje. Mokka dostępna będzie w wersjach Essentia, Enjoy, Eite. Ceny od 72 450 do 79 200 złotych. ■

KTO ZAROBIL NA SŁUPKACH?



FOT. 1

TEKST I ZDJĘCIA: ANDRZEJ DĄBROWSKI

Wystarczy uruchomić telewizor, przeczytać tylko tytuły z gazet i człowiek łapie się za głowę, zadając sobie pytania: jak to możliwe? Jak można w tak głupi sposób marnować budżet?

Autostrada A2. Na kilku odcinkach przekraczających w sumie kilkanaście kilometrów, ekrany dźwiękochłonne pobudowano w szczerym polu. Rozumiem, że tam gdzie stoja zabudowania, małe osiedla zamieszkałe przez ludzi, pastwiska dla bydła, to ekrany są uzasadnione. Ale po obu stronach łąki, nieużytki, zarośla, żadnych zabudowań. Cóż się dziwić, że polskie autostrady są najdroższe w Europie. Kogo więc

mają chronić wyjątkowo wysokie, cholernie drogie ekrany akustyczne?

Patrzę w ekran TV i widzę obok głównej drogi ładną ścieżkę rowerową otoczoną z obu stron białoczerwonymi barierkami. Rury barierki solidne, grube, pięknie pomalowane, dobrze widoczne. Nie odgradzają jednak ścieżki rowerowej od oddalonych o kilkanaście metrów drogi, a raczej od łąk i lasów z jej prawej strony. Ten piękny, kolorowy "tunel" dla



FOT. 2

rowerzystów ciągnie się przez 9 km! Podobno koszt tej rewolucyjnej inwestycji to ponad 1 mln zł. Piękna sumka. Ale to nie koniec wydawania bez sensu państwowych pieniędzy.

Warszawa, ulica Górnośląska. Akurat miałem tam pod koniec roku kilka prób muzycznych. Z zaciekawieniem przyglądałem się generalnemu remontowi ulicy. Sprawne ekipy instalowały nowiutkie słupki. Specjalne wiertła drażyły okrągłe dziury. No i jak już była dziura, to wsadzano w nią słupek. Z moich obserwacji wyciągnąłem jeden wniosek. Chyba tych słupków jest za dużo, często osadzone bez sensu, w za małych odległościach, a nawet na przejściach dla pieszych i chodnikach. Pewnego dnia zapytałem pracowników, ile taki jeden słupek kosztuje? Okazało się, że 300 zł.



FOT. 3

Zawziętem się. W niespełna pół godziny przeliczyłem wszystkie słupki kilkuset metrowej ulicy Górnośląskiej, po obu stronach. Rachunek wykazał 391 sztuk. Prosty rachunek: $391 \times 300 = 117\,300$ zł. To tylko koszt samych słupków. A gdzie wielotygodniowa praca ekip montujących? Odnoszę wrażenie, że magazyny miejskich służb drogowych są po dach wypełnione słupkami i koniecznie trzeba się ich pozbyć...

A teraz proszę zobaczyć zdjęcia z ulicy Górnośląskiej, jakie zrobiłem podczas liczenia słupków.

FOT. 1. Mało, że słupek koło słupka, ale „takie coś” przed przejściem dla pieszych? Plastikowe, specjalne panele o wysokości 12-14 cm, a do tego jeszcze słupki? To chyba drogowe novum w skali światowej na bezsensowne marnowanie pieniędzy.

FOT. 2. W mojej ocenie bez sensu zamontowano tu 5 słupków. Jest wjazd do bramy, są betonowe donice na kwiaty, znak drogowy, to przed czym chronią te słupki na chodniku?

FOT. 3. Słupki na przejściu, po drugiej stronie ulicy trzy słupki na dodatkowej wypustce chodnika zapobiegającej parkowaniu. Przecież parkować wolno dopiero 15 m za przejściem dla pieszych. Gdzie sens, gdzie logika? ■

Sport samochodowy 2017 (kalendarz imprez)



OPRACOWAŁ: MACIEJ RZOŃCA

Na posiedzeniu w dniu 27 stycznia 2017 roku Prezydium Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego zatwierdziło kalendarze sportów samochodowych PZM na sezon 2017.

Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

21-23 kwietnia -	Rajd Świdnicki KRAUSE (Automobilklub Sudecki)
26-28 maja -	Rajd Gdańsk Baltic Cup (SSS Automobilklub Orski)
03-05 sierpnia -	Rajd Rzeszowski (Automobilklub Rzeszowski)
08-10 września -	Rajd Nadwiślański (Automobilklub Polski)
28-30 września -	Rajd Dolnośląski (Automobilklub Ziemi Kłodzkiej)
13-15 października -	Rajd Śląska (Automobilklub Ziemi Tyskiej)

Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

17-19 marca -	Memoriał J. Kuliga i M. Bublewicza (Automobilklub Krakowski)
21-23 kwietnia -	Rajd Świdnicki KRAUSE (Automobilklub Sudecki)
19-21 maja -	Rajd Rzeszowski (Automobilklub Rzeszowski)
15-17 września -	Rajd Wisły (Automobilklub Śląski)
28-30 września -	Rajd Dolnośląski (Automobilklub Ziemi Kłodzkiej)
27-29 października -	Rajd Grodzki (Automobilklub Biecki)

Wyścigowe Samochodowe Mistrzostwa Polski

19-21 maj -	Tor Poznań (Automobilklub Wielkopolski) 2 rundy
09-11 czerwiec -	Tor Poznań (Automobilklub Wielkopolski) 2 rundy
14-16 lipiec -	Tor Poznań (Automobilklub Wielkopolski) 2 rundy
08-10 wrzesień -	Tor Brno (Autodrom Brno a.s.) 2 rundy
22-24 wrzesień -	Tor Poznań (Automobilklub Wielkopolski) 2 rundy

Mistrzostwa Polski Rallycross

08-09 kwietnia -	Tor Słomczyn (Automobilklub Rzemieślnik)
06-07 maja -	Tor Toruń (Stowarzyszenie OPONEO Motorsport)
24-25 czerwca -	Tor Bednary (TBA)
22-23 lipca -	Tor Vilkyčiai (Litwa, LASF)
26-27 sierpnia -	Tor Bednary (TBA)
16-17 września -	Tor Toruń (Stowarzyszenie OPONEO Motorsport)
07-08 października -	Tor Słomczyn (Automobilklub Rzemieślnik)

Rajdowe Mistrzostwa Polski Samochodów Terenowych Rajdowy Puchar Polski Samochodów Terenowych

07-09 kwietnia -	Coulmna Medica Baja Drawsko (Fundacja „Baja Poland”)
05-07 maja -	Baja Carpathia (Automobilklub Rzeszowski)
09-11 czerwca -	Warszawskie Safari (Stowarzyszenie M-FOR SPORT)
28-30 lipca -	Polskie Safari (Automobilklub Polski)
31 sierpnia-03 września -	Baja Poland (Fundacja „Baja Poland”)
22-24 września -	Baja Pomorze (Automobilklub Rallyland)
20-22 października -	Baja Inter Cars (Stowarzyszenie „Grupa 4X4”)

Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski

12-14 maj -	Bieszczadzki Wyścig Górski (Automobilklub Małopolski)
23-25 czerwiec -	Wyścig Górski Magura Małastowska (Automobilklub Biecki)
14-16 lipiec -	Wyścig Górski Limanowa Przełęcz pod Ostrą (AMK Limanowa)
28-30 lipiec -	Banovce – J. Vrsok (Słowacja, ZO ZTŠ Motorsport)
18-20 sierpień -	Grand Prix Sopot (SSS Automobilklub Orski)
01-03 wrzesień -	Wyścig Górski Sienna (Automobilklub Ziemi Kłodzkiej)
15-17 wrzesień -	Wyścig Górski Prądky (Automobilklub Małopolski)

Porsche GT3 Cup Challenge Central Europe

21-23 kwietnia -	Tor Hungaroring
19-21 maja -	Tor Red Bull Ring
16-18 czerwca -	Tor Most
23-25 czerwca -	Tor Poznań
04-06 sierpnia -	Tor Salzburgring
18-20 sierpnia -	Tor Slovakiaring
08-10 września -	Tor Brno

Dwunasty sezon KLR

Przy okazji prezentacji kalendarzy sportów samochodowych w sezonie 2017 nie można nie wspomnieć o wyścigowej serii KIA LOTOS RACE, która ma oczywiście rangę Mistrzostw Polski, a po raz trzeci będzie zaliczana do International Series sanctioned by the FIA.



Będzie to już 12 sezon tej jedynej obecnie, markowej polskiej serii wyścigowej. KIA LOTOS RACE jest ponadto najdłużej rozgrywaną markową serią wyścigową w historii sportu samochodowego w Polsce. Organizatorzy przyzwyczaili zawodników i kibiców do bardzo

atrakcyjnego zestawu torów, na których odbywa się rywalizacja Picanto. Nie inaczej będzie w tym sezonie – kierowcy ścigać się będą w pięciu krajach, na sześciu różnych obiektach, a po raz pierwszy na niemieckim Oschersleben.

Lista uczestników KLR 2017 jest jeszcze otwarta. Na obecnej, prowizorycznej, widnieją już nazwiska 20 kierowców. Do 9 zawodników z ub. sezonu dołączy 6 bardzo młodych, 14-15-letnich zawodników, którzy do wyścigowych Kia Picanto przesiądą się z wyczynowych gokartów.

Jeśli jedyna kobieta w ubiegłorocznej stawce zawodników – Katarzyna Sakowska – potwierdzi udział w także w tym roku, to przybędą jej dwie rywalki z Węgier – 35-latką ze sporym doświadczeniem w sporcie samochodowym i 20-latką, która debiutowała w ubiegłym roku. Za kierownicą wyścigowej Kia Picanto pojawi się również 3 nowych zawodników z Polski, w wieku około 30 lat.

Jedyną zaplanowaną zmianą w regulaminach KIA LOTOS RACE na 2017 rok jest zwiększenie minimalnej masy auta z kierowcą z 940 kg do 950 kg. Dzięki tej zmianie starsi i ciężsi kierowcy będą mieli większe szanse na równorzędną walkę za kierownicą 100-konnych Kia Picanto z lżejszymi nastoletnimi rywalami.

Partnerem strategicznym Kia Motors Polska przy organizacji Mistrzostw Polski Kia Picanto jest firma LOTOS Oil. KLR wspomagają także Bank BGŻ BNP Paribas oraz Hankook.



Kalendarz KIA LOTOS Race 2017

- 29-30 kwietnia – Tor Oschersleben (wyścigi towarzyszyć będą zawodom ADAC GT Masters)
- 13-14 maja - Tor Hungaroring (FIA WTCC)
- 10-11 czerwca - Tor Poznań (WSMP + FIA CEZ)
- 15-16 lipca - Tor Slovakiaring (FIA ETRC)
- 02-03 września - Tor Most (FIA ETRC)
- 30 września - 01 października - Tor Monza (International GT Open)

Janusz Kulig - zawsze fair

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dwadzieścia pięć lat temu na trasy rajdów mistrzostw Polski wjechał Maluchem Janusz Kulig. Wybitny sportowiec, lubiany i szanowany, zarazem życzliwy i bezkompromisowo przyzwoity człowiek. Dziś pierwsza część błyskotliwej kariery sportowej wybitnego kierowcy rajdowego.

W piątek, 13 lutego 2004 roku, kilkanaście minut po godzinie 18, na przejeździe kolejowym w Rzezawie, około 5 km od Bochni zginął jeden z najbardziej utalentowanych polskich kierowców rajdowych, Janusz Kulig. Trudno było w to uwierzyć, przecież rozpoczął się sezon rajdowy, trwały prace przy budowie nowego samochodu, niebawem miał startować we Włoszech... Kiedy podążałem w tłumnym kondukcie pogrzebowym, miałem wrażenie, że wszystko co się dzieje jest nierzeczywistym, złym snem. Niestety, przebudzenia nie było. Janusz Kulig pochowany został na cmentarzu w Łapanowie, w środę, 18 lutego. Miał 34 lata.



Pierwszy tytuł mistrza Polski Janusz Kulig zdobył w roku 1995. Wywalczyli go wspólnie z Dariuszem Burkatem w bardzo licznej wówczas klasie N-3 samochodem Opel Kadett GSi. Koledzy ze szkolnej ławy, których połączyło umiłowanie sportu samochodowego, wspólnie zdobywali rajdowe ostrogi, a później, przez cztery sezony startowali w mistrzostwach Polski. Z rajdami samochodowymi Janusz Kulig zetknął się już jako dziecko. Wychowywał się w Łapanowie, gdzie w latach osiemdziesiątych na krętych drogach Pogórza Wielickiego i Beskidu Wyspowego wytyczano odcinki specjalne Rajdu Krakowskiego i wielu lokalnych KJS-ów. Z zapartym tchem obserwował przemijające w okolicach jego domu rajdówki. Tam narodziła się fascynacja rajdami samochodowymi. Janusz z Darkiem uciekali ze szkoły najpierw, aby obserwować przejazdy samochodów, później sami zaczęli ćwiczyć. W kwalifikowanym sporcie samochodowym debiutowali Fiatem 126p



1993



1993



1992

w 1991 roku w krakowskim Kryterium Asów. W następnym sezonie w mistrzostwach Polski zajęli tym autem drugie miejsce w klasie A-10. Zostali zauważeni. Od samego początku Janusz Kulig konsekwentnie dążył do osiągnięcia kolejnych, wyznaczonych sobie, celów sportowych. Miał to szczęście, że w czasie kiedy rozpoczynał przygodę ze sportami samochodowymi, rajdy w Polsce rozkwiły. Do tego, od pierwszych startów, →→



1994



1994

Janusz cieszył się powszechną sympatią środowiska, otaczało go wielu życzliwych ludzi doceniających nie tylko talent kierowcy rajdowego. Rzecz jasna dobra aura bardzo pomagała w rozmowach ze sponsorami, wobec których zresztą zawsze zachowywał się co najmniej fair.

W 1993 roku załoga jeździła już w zespole rajdowym Aquila Rally sponsorowanym przez Rafinerię Trzebinia, a kibice z uznaniem obserwowali ich widowiskową jazdę w tylnonapędowej Toyocie Corolli 1600 przygotowanej według przepisów grupy A. Przez kolejne pięć sezonów

Janusz Kulig startował samochodami przednionapędowymi. Od 19. Rajdu Krakowskiego nastąpiła przesiadka do Opla Kadetta GSi grupy N, rok później tym autem Janusz Kulig z Dariuszem Burkatem zdobyli tytuł mistrza Polski w klasie N-3. W ostatniej eliminacji sezonu 1995, w 43.



1994



1995

Rajdzie Wisły, kiedy przewaga punktowa uzyskana nad rywalami w poprzednich rajdach była już tak duża, że nikt nie mógł im zagrozić, pojechali treningowo w nowoczesnym wówczas, wynaję-

tym w Belgii Oplu Astrze GSi klasy A-7. Zajęli piąte miejsce w klasyfikacji generalnej. Od następnego sezonu na prawy fotel rajdówki Janusza Kuliga usiadł Jarosław Baran i był to początek wspaniałej, trwającej

siedem lat współpracy. Tworzyli jedną z najciekawszych, najbarwniejszych i najsukcesywniejszych polskich załóg rajdowych ostatnich lat. Za kierownicą Astry spędzili niemal cały sezon zdobywając drugie miejsce w klasyfikacji F-2 (samochody z napędem na jedną oś), trzecie miejsce w klasie A-7 i ósme miejsce w klasyfikacji generalnej. Być może dorobek sezonu byłby odrobinę lepszy, jednak w 16. Rajdzie Karkonoskim załoga skorzystała z zaproszenia do jazdy w samochodzie Renault Clio Maxi. Start w profesjonalnym zespole i w superwyczynowym samochodzie był zarówno wyróżnieniem, jak i trudnym egzaminem. Do mety w Karpaczu nie dojechali, z walki wyeliminował ich rzadko zdarzający się →→



1996



1996

defekt łożyska w alternatorze, jednak póki jechali, zajmowali trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, niewiele ustępując Waldemarowi Dorskoczowi, nazywanemu wówczas zasłużenie „Królem Ośki”. Awarią również skończył się test

załogi w Clio Maxi na Słowacji w Rajdzie Gemer. Na początku 1997 roku okazało się, że w zespole Renault-PBI Bank na stanowisko kierowcy w bodaj najszybszej wówczas rajdówce z napędem na jedną oś, Renault

Megane Maxi, zatrudniono Janusza Kuligę z towarzyszącym mu na prawym fotelu Jarosławem Baranem. Sezon zakończył się niespodziewanym sukcesem, wywalczyli mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Pokonali



1997



1997

świetnych rywali startujących w teoretycznie lepszych samochodach: Roberta Gryczyńskiego z Tadeuszem Burkackim (Toyota Celica) i mistrzów Europy Krzysztofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim (Subaru Impreza). Dla Janusza Kuligę był to sezon przełomowy; w profesjonalnym zespole udowodnił, że potrafi wywiązać się z obowiązków profesjonalnego kierowcy rajdowego. W kolejnych eliminacjach sezonu następowała przemiana wielce utalentowanego zawodnika uprawiającego sport rajdowy z potrzeby serca i pasji w zawodowca, dla którego rajdy pozostają spełnieniem dziecięcych marzeń, ale przede wszystkim zawodem. Na końcowy sukces w sezonie 1997 złożyły się zarówno świetny samochód, znakomity serwis, ogromna

praca całego zespołu, doskonała taktyka i strategia jazdy, nieprzeciętny talent kierowcy, a także szczęście. Właśnie w tym czasie Janusz Kuligę zyskał miano „farciarza”; poza uznaniem dla niebywałego wręcz wyczucia samochodu i drogi, powszechna stała się opinia o wielkim

szczęściu towarzyszącym kierowcy. Kibiców zachwycał styl jazdy - agresywny, a przy tym pewny, precyzyjny i bardzo techniczny. Bardzo rzadko na trasach odcinków specjalnych jeździł widowiskowo i chociaż potrafił auto z przednim napędem wprowadzić w cztero-kołowy poślizg, to jednak →



1997



1997

takie sztuki „pod publike” urządził - jeśli w ogóle - po skończonych zawodach. Kolejny sezon pokazał, że Janusz Kulig jest także zawodnikiem umiejącym panować nad emocjami, zawodnikiem, który potrafi walczyć zaciekle, ale nie za wszelką cenę, krótko mówiąc, że jest kierowcą skutecznym. W roku 1998 rozegrano siedem rajdów, wyniki wszystkich liczyły się w końcowej klasyfikacji. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem trzykrotnie wygrywali, dwa razy dojeżdżali na drugiej pozycji, raz na trzeciej. To jednak nie starczyło na zdobycie tytułu mistrzowskiego. Decydujący okazał się Rajd Polski, w którym załoga toczyła porywający pojedynek z będącymi w szczytowej formie Krzysztofem Hołow-

czycem i Maciejem Wisławskim. Awaria pompy paliwa w Renault Megane niespodziewanie rozstrzygnęła tę rywalizację. W końcowym bilansie sezonu okazało się, że pomimo wygrania największej liczby odcinków specjalnych, do obrony mistrzowskiej korony zabrakło punktów. Wystarczyło, aby Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ukończyli Rajd Polski na trzecim miejscu, aby miał tytułu wice-mistrzowskiego po raz wtóry. Mistrzostwo w klasyfikacji generalnej. Na pociechę zostało im zwycięstwo w klasyfikacji F-2. Mistrzami kraju zostali wówczas Robert Gryczyński i Tadeusz Buracki jeżdżący w Toyocie Corolli. Janusz pierwszy pogratulował zwycięzcom. W połowie roku było już wiadomo, że Renault

kończy pełną sukcesów przygodę z rajdami w Polsce i od następnego sezonu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem muszą szukać nowego układu sponsorskiego. Rozstanie z zespołem Renault odbyło się w stylu, który wart jest naśladowania. W połowie sezonu, w rajdach poza granicami Polski Janusz Kulig startował w innym samochodzie i przy wsparciu innych sponsorów. Rzecz jasna nic nie odbywało się przypadkiem; przedstawiciele Renault zaakceptowali aneks do kontraktu pozwalający zawodnikowi na starty w innych barwach, Janusz Kulig z kolei nie nagłaśniał w Polsce swych sukcesów zagranicznych realizując wszystkie zobowiązania wobec sponsora do ostatniego rajdu sezonu.



1998

W poszukiwaniach koncepcji dalszej kariery, sponsora i samochodu pomocny okazał się pierwszy sukces międzynarodowy Janusza – tytuł mistrza Strefy Europy Centralnej. FIA zaliczyła do tej strefy Austrię, Węgry, Polskę, Chorwację, Czechy i Słowację. Rozgrywane w tych krajach rajdy zaliczane do cyklu mistrzostw Europy dawały również punkty w mistrzostwach strefy, a także, co ma znaczenie dla sponsorów, miejsce na liście priorytetowej FIA. Punkty zdobyte w polskich eliminacjach liczonych do tego cyklu zsumowały się z punktami zdobytymi w startach zagranicznych. Janusz Kulig jeździł ze słowackim pilotem Emilem Horniaczkiem w przygotowanej przez JM Engineering ze Żlinu Toyocie Celice. Na Słowacji, w Rajdzie Gemer zdobyli drugie miejsce, na Słowenii, w Rajdzie Petrol-Velenje wygrali. W kolejnej planowanej eliminacji cyklu, Rajdzie Pirelli – Steiermark w Austrii startować już nie musieli; Janusz Kulig miał



1998



1998

wystarczający dorobek punktowy. Doświadczenie w startach czteronapędową maszyną okazało się niezwykle przydatne w następnym sezonie.

Przez kolejne pięć lat Janusz Kulig startował wyłącznie w samochodach z napędem na obie osie. Od początku 1999 roku wraz z Jarosławem Baranem stanowili załogę nowego zespołu Marlboro-Mobil 1, a ich rajdowym orężem był Ford Escort WRC.

Za tydzień dalszy ciąg opowieści o legendzie polskich rajdów, Januszu Kuligu. ■

FILTR CZĄSTEK STAŁYCH

Przydatność filtra cząsteczek stałych to sprawa wysoce problematyczna. Na podstawie lektury cenników nowych aut to świetny wynalazek, w który wyposażonych jest większość nowoczesnych samochodów z silnikiem Diesla. Tymczasem filtr komplikuje życie właścicieli auta i podnosi koszty utrzymania pojazdu. Rachunek za naprawę lub wymianę filtra może właściciela doprowadzić do zawału.

Cząstki stałe - co to jest?

To cząsteczki sadzy, powstające jako produkt uboczny niecałkowitego spalania oleju napędowego. Normalny Diesel podczas przyspieszania wypuszcza z wydechu czarny dym, a auto posiadające filtr cząsteczek stałych wypuszcza dym bezbarwny, bo cała sadza zostaje w filtrze. Nie ma możliwości ograniczenia powstawania cząstek sadzy w efekcie pracy Diesla. Faktem jest, że silniki benzynowe również emitują sadzę, jednak w zdecydowanie mniejszej ilości niż Diesel. Tymczasem UE wprowadza ograniczenia, dotyczące emisji sadzy, ze względu na jej rakotwórcze działanie na organizm człowieka i łatwość, z jaką mogą znaleźć się w płucach. Najnowsze normy są już tak rygorystyczne, że filtr cząsteczek stałych będzie chyba montowany w każdym samochodzie z Dieslem.

Zatkany filtr - częsty problem

Problemem stają się sadze. Wychwycone spaliny szybko zapychają filtr, pogarszając równocześnie przepływ spalin. Rozwiązaniem jest okresowe czyszczenie filtra przez spalanie nagromadzonego w nim osadu. Proces ten nazywa się procesem regeneracji filtra. I tutaj zaczyna się problem, ponieważ, aby tego dokonać, potrzeba wysokiej temperatury, sięgającej co najmniej 600 stopni Celsjusza, czyli na przykład z jazdą pełną prędkością po autostradzie przez określony czas. Miało być pięknie, wyszło niezupełnie życiowo, a na pewno zupełnie nieekonomicznie dla użytkowników.

Oczyszczanie filtra

Oczywiście są sposoby, by oczyścić filtr. Można dodawać do paliwa dodatek, który obniży temperaturę wypalania spalin. Minusem jest to, że

pozostałości dodatku pozostają w filtrze i mimo wszystko zapychają go, nieco wolniej od sadzy, ale zawsze. Inny sposób to dostarczenie większej ilości paliwa w momencie, w którym filtr jest zapchany. Minusem jest to, że paliwo częściowo faktycznie spala się w filtrze, ale też częściowo spływa do miski olejowej, rozrzedzając olej silnikowy. Jaki jest tego efekt, większość z nas to wie. Zatarcie silnika murowane.

Dopalanie automatyczne

Kiedy włączy się funkcja dopalania filtra cząstek stałych, elektronika twojego auta zwiększy temperaturę w wydechu. I tu pojawia się problem, ponieważ podczas jazdy w cyklu miejskim, a nawet drogami lokalnymi auto nie jest w stanie poradzić sobie z nadmiarem sadzy. Zignorowanie żółtej kontrolki grozi uszkodzeniem samochodu. Auto z zapychającym się filtrem cząstek stałych trzeba co jakiś czas ostro "przegonić", albo będą z nim wieczne kłopoty. Trudno jednak "gonić" auto po mieście czy w korkach.

Tankowanie niedużych ilości paliwa

Filtr cząsteczek stałych to kłopot również dla tych użytkowników, którzy nie zalewają auta do pełna. W autach posiadających filtr FAP komputer pokładowy rejestruje otwarcie wlewu i rejestruje poziom paliwa, po czym do baku zostaje dodana odpowiednia ilość środka ułatwiającego spalanie sadzy. Jeśli dolewasz mniej niż 7 litrów, to komputer tego nie rejestruje, a w efekcie nie dodaje "dopalacza" do baku. Skutkiem są problemy z komputerem pokładowym oraz zatkanie filtra.

Zastosowanie filtra cząstek stałych w samochodach to szczytna idea. Ochrona zdrowia ludzkiego. Ekologii naszej Ziemi. Jednak nie do końca przemyślana technologia staje się przyczyną kłopotów kierowców, zwłaszcza u nas, gdzie ekonomia domowego budżetu ma zupełnie inny wymiar niż na Zachodzie Europy.

Artykuł został przygotowany przez firmę Autoserwis Fast-Trans z Poznania specjalizującej się w pomocy drogowej i naprawie aut osobowych, dostawczych i ciężarowych.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



-Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Pizza za jazdę

Ponad 3800 młodych ludzi ginie rocznie na drogach Unii Europejskiej (raport Young Europeans Acting for Road Safety). Wypadki drogowe są najczęstszą przyczyną śmierci wśród osób w wieku 18-24 lata. W Polsce w tym przedziale wiekowym występuje najwyższy wskaźnik ofiar na 1 mln populacji. W 2015 r., według danych policji, śmierć poniosły 444 osoby.

Rekomendacje zawarte w najnowszym raporcie projektu YEARS* idą między innymi w kierunku skutecznego egzekwowania przepisów oraz wprowadzenia rozwiązań, które zachęcą młodych kierowców do zdobycia większego doświadczenia. W Wielkiej Brytanii udostępniono aplikację, dzięki której młodzi kierowcy mogą za bezpieczną jazdę otrzymać darmową pizzę lub kawę. Aplikacja Shotgun działająca na terenie Wielkiej Brytanii umożliwia monitoring zachowania młodych kierowców, m.in. prędkości i hamowania w czasie każdej podróży. Prawidłowe zachowania na drodze nagradzane są punktami, które pozwalają na odebranie darmowej pizzy, kawy czy biletów do kina.

– Na szczególną uwagę zasługuje kwestia zdobywania doświadczenia przez młodych kierowców. Dodatkowe kursy doszkalające pozwolą im zdobyć niezbędne doświadczenie praktyczne. Jazda pod okiem np. rodziców może okazać się tutaj niewystarczająca. Myślę, że najważniejsza rola rodziców zaczyna się znacznie wcześniej poprzez dawanie odpowiedniego przykładu na co dzień – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Wzrost nieuchronności kary z jednej strony i nagradzanie młodych kierowców za prawidłową jazdę – z drugiej – nie wykluczają się, raczej uzupełniają – dodaje.



W oponach wzrost

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego Podsumowuje sprzedaż opon w Polsce w ubiegłym roku 2016. W kategorii opon do samochodów osobowych, w tym SUV i lekkich dostawczych, wzrost sprzedaży w skali całego roku wyniósł aż 13%. Pozytywnym trendem jest rosnąca sprzedaż opon segmentu premium – 14% w skali roku. Z kolei sprzedaż opon klasy średniej wzrosła o 7%, a sprzedaż najtańszych opon budżetowych o 1%. Szczególnie wysokie wzrosty można było zauważyć w segmencie samochodów typu SUV gdzie wzrost roczny wyniósł 20%, natomiast w pojazdach typu van i lekkich dostawczych solidnie 11%.

– Na rynku opon do samochodów osobowych i dostawczych obserwujemy, w porównaniu z ubiegłym rokiem, znaczny wzrost. Oceniamy, że połowa tego wzrostu pochodzi ze zwiększenia sprzedaży w Polsce, a połowa wynika z większego eksportu opon. Zarówno wzrost sprzedaży opon letnich, jak

SPRZEDAŻ W POLSCE



i zimowych jest bardzo dynamiczny. Bardzo ważnym zjawiskiem jest zwiększenie wartości rynku oponiarskiego o ponad 12%, wynikające w dużej części ze zmiany mixu, głównie poprzez rosnącą sprzedaż opon premium, do aut segmentu SUV

oraz opon 17" i większych. Opony te powiększają wartość rynku w większym stopniu, niż opony innych rozmiarów i segmentów. – komentuje Jarosław Michalak, Prezes Zarządu Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Sukcesem również zakończył się rok dla opon motocyklowych i skuterowych, gdzie rosnąca sprzedaż jest od kilku lat stałym trendem – 59 % w skali roku oraz 82 % w porównaniu ostatniego kwartału 2016 do 2015. To oczywiście efekt wzrostu liczby rejestracji jednośladów na polskich drogach.

SPRZEDAŻ W EUROPIE



Elektryczny lider dostawczaków

Nissan e-NV200 był najlepiej sprzedającym się elektrycznym vanem w Europie w 2016 roku*. Obsypany nagrodami w pełni elektryczny van zajmował pierwsze miejsca w rankingach w 17 krajach Europy, wyprzedzając rywali w swojej kategorii.

Największym rynkiem w Europie dla e-NV200 okazała się Wielka Brytania, a tuż za nią uplasowały się Norwegia i Francja.

Ogólny wzrost liczby sprzedanych Nissanów e-NV200 o 7 procent w 2016 roku w porównaniu z poprzednim rokiem, przy 4319 nowo zarejestrowanych egzemplarzach, wyraźnie

świadczy o rosnącej popularności tego w 100 procentach elektrycznego vana. W ubiegłym roku Nissan przyjął szereg dużych zamówień flotowych od europejskich firm, w tym od poczty austriackiej (300 szt.) i włoskiej (70 szt.).

Gareth Dunsmore, dyrektor działu pojazdów elektrycznych w Nissan Europe, powiedział: „W miarę jak coraz więcej firm stara się ograniczyć swój ślad węglowy, potrzeba znajdowania bezemisyjnych rozwiązań transportowych staje się pilniejsza niż kiedykolwiek dotąd. W ramach koncepcji inteligentnej mobilności staramy się budować zrównoważoną przyszłość, a model e-NV200 doskonale uzupełnia naszą wizję zaspokajania zróżnicowanych potrzeb klientów”.

„Oprócz oczywistych korzyści dla środowiska użytkowanie e-NV200 przynosi również korzyści dla właściciela w postaci niskich kosztów eksploatacji (już od 0,33 EUR/km), płynnej i niemal bezgłośniejszej jazdy oraz o 40 procent niższych kosztów serwisowania w porównaniu z podobnym modelem napędzanym silnikiem wysokoprężnym”.



Toyota na sportowo

Na targach Tokyo Motor Show Toyota zapowiada prezentację trzech sportowych aut: następcy legendarnej Supry, subkompaktowe coupé S-FR i hatchback Corolla GTI.

Następca Supry powstaje we współpracy z BMW i będzie dzielić platformę z BMW Z5. Pod maską Toyoty znajdzie się turbodoładowany 4-cylindrowy rzędowy silnik 2.0 lub 3-litrowy V6 Turbo o mocy 340 KM, współpracujący z 8-stopniowym, dwusprzęgłym automatem. Spodziewana jest także wersja z napędem hybrydowym. Koncept, który zostanie zaprezentowany w październiku w Tokio, ma być bardzo zbliżony do wersji produkcyjnej.

Konceptyjna wersja Corolli GTI prawdopodobnie będzie sportową wariacją 12. generacji Corolli, zbudowanej na platformie TNGA. Pod maskę hatchbacka z tuningowanym zawieszeniem ma trafić 2-litrowe Turbo o mocy 250 KM.



Planowana jest też prezentacja konceptu S-FR II, lekkiego auta z tylnym napędem, przeznaczonego dla młodych kierowców zainteresowanych sportową jazdą. Za wprowadzenie tego modelu na rynek jest odpowiedzialny Tetsuya Tada, twórca GT86. Prawdopodobnie małe coupé Toyoty będzie napędzane turbodoładowanym 4-cylindrowym silnikiem 1.2 o mocy 116 KM lub 130-konnym wolnossącym silnikiem 1.5.

Alians GM i Hondy

30 stycznia w Detroit, firmy General Motors Co. i Honda poinformowały o powołaniu spółki joint venture, która będzie produkowała systemy wykorzystujące wodorowe ogniwa paliwowe.

Spółka Fuel Cell System Manufacturing, LLC będzie działać w ramach istniejącego już zakładu GM produkującego zestawy akumulatorów w Brownstown, Michigan, na południe od Detroit. Seryjna produkcja systemów wykorzystujących ogniwa paliwowe ma się rozpocząć około roku 2020. Firmy zainwestują we wspólne przedsięwzięcie łącznie 85 milionów dolarów w równych częściach.

Oprócz zwiększenia osiągnięć systemów z ogniwami paliwowymi, firmy GM i Honda prowadzą wspólne prace nad obniżeniem kosztów ich opracowywania i produkcji poprzez korzyści skali i wspólne zaopatrzenie. Obie firmy nadal współpracują też z przedstawicie-



lami rządów i innymi interesariuszami w celu rozwinięcia infrastruktury stacji ładowania.

W 1999 roku, firmy GM i Honda podjęły współpracę w zakresie dostaw silników, w ramach której Honda wyprodukowała 50 000 jednostek V6 dla modeli Saturn VUE, otrzymując jednocześnie silniki wysokoprężne pochodzące z należącego do GM oddziału Isuzu do wykorzystania w Europie.

Jak zwykle co roku, od 20 grudnia w Empikach lub redakcja@autorok.pl

REALNIAĆ PRZYSZŁOŚĆ

AutoRok 2016/2017 Opel GT

Lynk&Co
Z wizytą u Zagato
Swinicar Spider

ZAMKLIĆ PRZESZŁOŚĆ

AutoRok 1900-2000

Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Nie tylko Matchbox

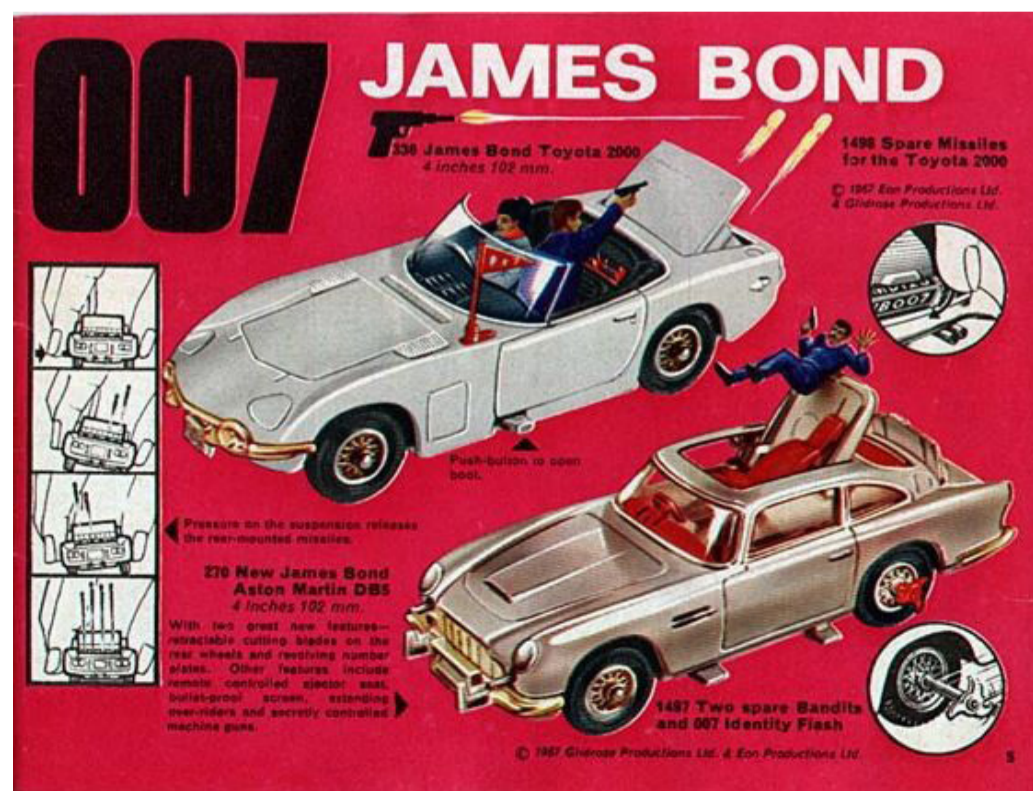
TEKST: BARTOSZ ŁAWSKI
ZDJĘCIA: WWW.VINTAGEBRITISHDIECASTS.CO.UK

Starsi czytelnicy (choć młodszy też mogli się z tą marką zetknąć, bo istnieje do dzisiaj) na pewno pamiętają konstrukcyjne, metalowe zestawy firmy Meccano. Złożone z kilku rodzajów metalowych listew do łączenia śrubami, kół, bloczków itp. pozwalały zbudować wiele działających mechanicznych urządzeń. Tak naprawdę była to pierwsza w historii prawdziwa zabawka edukacyjna.

Meccano (podobno nazwa pochodzi od słów „Make and Know”) założył w 1907 roku urzędnik z Liverpoolu, Frank Hornby, który opatentował swój wynalazek jako „modelarski zestaw konstrukcyjny”. Ponieważ popyt znacznie przewyższał możliwości produkcyjne jedynej fabryki w Liverpoolu, już po kilku latach Hornby musiał otworzyć nowe zakłady we Francji, Hiszpanii i w Argentynie.

Imperium pana Hornby rozrastało się i wkrótce do zestawów konstrukcyjnych dołączyły pociągi w skali 1/45, czyli O. W pierwszej połowie lat trzydziestych do pociągów zaczęto dołączać akcesoria w postaci składanych z metalowych blaszek budynków i pojazdów. Rok 1935 przyniósł wyodrębnienie nowej marki – Dinky Toys. Pierwsze modele nie były oczywiście wiernymi kopiami pierwowzorów, jednak z czasem technologię udoskonalono i mniej więcej w roku 1938 seria liczyła już ponad 10 pojazdów. Do tego doliczyć można serie

militarną, jak na owe czasy bardzo dokładnie wykonaną, a także kilkadziesiąt modeli samolotów i statków. W czasie wojny francuska fabryka znalazła się w rękach Niemców, a brytyjska przestawiła się na produkcję dla potrzeb wojska (należy przypuszczać, że była to amunicja).



Cywilną produkcję wznowiono w roku 1946, wypuszczając na rynek kilka przedwojennych modeli oraz całkowitą nowość, czyli Jeepa w trochę zmienionej skali 1/43. Mimo, że później tę właśnie skalę przyjęto jako standard dla modeli samochodów, pierwsza powojenna seria Dinky zawierała pojazdy w skalach od 1/48 do 1/45. Były to modele ówczesnie produkowanych samochodów brytyjskich, jak Riley Saloon, Hillman Minx czy Morris Oxford. Wobec produktów przedwojennych wyróżniały się dużo lepszym wykonaniem, podobieństwem do oryginału i licznymi detalami. Modele z serii 40 do dzisiaj cieszą się popularnością wśród kolekcjonerów.



Od roku 1947 do oferty dołączono ciężarówkę w skali 1/48 pod nazwą Dinky Super-toys. Serię samochodów osobowych stopniowo poszerzano o modele samochodów nie tylko brytyjskiej produkcji.

Do bezpośredniego starcia z produktami firmy Lesney (czyli Matchboxami) doszło pod koniec lat 50-tych, kiedy Dinky zaatakowało rynek serią Dinky Dublo w skali 1/76 (odpowiadającej „kolejowej” skali OO). Samochodzik nie były źle wykonane, niektóre miały nawet szyby w oknach i wnętrza (co w owych czasach, jak już pisaliśmy przedstawiając historię Matchboxa, nie było wcale oczywistością) – a mimo to seria na rynku nie chywiła. Stopniowo ją wycofywano, a po sześciu latach w ogóle z niej zrezygnowano.

Dinky skupiło się więc na rozwijaniu większych modeli, i nic dziwnego, bo na rynku pojawiła się groźna konkurencja, czyli Corgi.



Produkt firmy Mettoy, założonej przez dwóch niemieckich imigrantów, Philipa Ullmanna



i Arthura Katza, którzy produkcją zabawek zajmowali się jeszcze w Norymberdze (było nie było, uznawanej za stolicę światowego przemysłu zabawkarskiego). Panowie postanowili uszczknąć coś dla siebie z rynkowego tortu i w roku 1956 wypuścili pierwszą →



serię modeli samochodów pod marką Corgi właśnie. Corgi – czyli owczarek walijski, do dzisiaj zdobiący pudełka z modelami tej marki. Pierwsza seria także składała się wyłącznie z samochodów brytyjskich, ale na tle konkurencji wyróżniała się starannym wykonaniem, lakierowaniem, a przede wszystkim – oszkleniem. Nawet reklamowano je jako „the ones with windows”. Kolejne modele wypuszczano co miesiąc, dokładając modele zagraniczne i coraz więcej detali – pracujące zawieszenie, dokładne wnętrza, otwierane drzwi i pokrywy, a nawet oświetlenie. W modelu Ghia L6.4 składały się oparcia siedzeń, a na tylnej półce siedział piesek, oczywiście rasy corgi. W połowie lat 60-tych wypuszczono serię mniejszych zabawek pod marką Husky Toys, bezpośrednią konkurencją Matchboxa, ale nie sprzedawała się tak dobrze jak większe modele.



A te szły jak świeże bułeczki, tym bardziej, że marketingowcy Corgi mieli wyczucie rynku i wiedzieli, co zaproponować. I tak na przykład już w miesiąc po zwycięstwie Mini w Rajdzie Monte Carlo w 1964 roku na rynku pojawił się model z numerem 177 (zwycięzca Paddy Hopkirka). Ale prawdziwą żyłą złota okazała



się seria modeli pojazdów znanych z filmów i telewizyjnych seriali. Volvo P 1800 z serialu „Święty”, Batmobil, czy najsztywniejszy i do dzisiaj poszukiwany Aston Martin DB 5 Jamesa Bonda (z filmu „Goldfinger”). Aston wyposażony był w niemal wszystkie wynalazki 007 – karabiny maszynowe wysuwane z błotników, tylną osłonę kuloodporną, czy katapultowane siedzenie. Corgi zresztą ma chyba



wszystkie samochody Bonda w katalogu – przynajmniej z wcześniejszych filmów.

I tu dochodzimy do punktu wspólnego dla wszystkich konkurentów – tak Matchbox, jak Dinky i Corgi, mimo dużych przychodów i popularności w latach 80-tych zbankrutowały, zmieniały właścicieli, aż w końcu wszystkie trafiły w ręce amerykańskiego giganta – Mattela.

Dzisiaj modele Dinky można kupić w krótkich seriach, wznawianych od czasu do czasu przez koncern DeAgostini na licencji Mattela, a Corgi od 2008 roku jest w rękach koncernu... Hornby. I choć historia w pewnym sensie zatoczyła koło, dla kolekcjonerów ważne jest, że poza bardzo drogimi oryginałami można jednak kupić wznowienia. Nikt przecież nie będzie pytał o rok produkcji stojącego na półce modelu... ■



MOTUL

Królewski TOR SŁUŻEWIEC
Wyścigi konne od 1939 r.

WINTER

08.01 29.01 26.02 12.03

CUP 2017

2Brally SERWIS BUDOWA WYNAJEM

DISLA Light alloy wheels

STW TRUCK & CAR SERVICE

RACING

Warszawa

auto

Druga runda zimowego serialu amatorskich imprez sportowych organizowanych przez Automobilklub Królewski odbywała się przy znacznie lepszej pogodzie, niż poprzednia. Było słonecznie i ciepło, chociaż zimno.

Zimno, bo mróz niewielki, ale jednak trzymał, ciepło, bo temperatura była o kilkanaście stopni wyższa, niż dwa tygodnie wcześniej. A i słoneczko mocniej już przygrzewało. Emocje pozostawały na tym samym poziomie, a może nawet wyższym, bowiem trasa, tym razem jechana w odwrotnym kierunku, sprawiła uczestnikom trochę kłopotów. W czasie pierwszego przejazdu na trasie było sporo miejsc zaladzonych, czyli śliskich, albo bardzo śliskich. Z czasem słoneczko na odstąnionych fragmentach lód rozpuściło i miejscami było całkiem niezłe. A po południu mróz zrobił się odrobinę większy, słoneczko się schowało i trzeba było jechać ostrożnie. Zabawa była jednak przednia, ktoś wygrał, ktoś przegrał, wyniki mają znaczenie dla uczestników, redakcję bardziej cieszy fakt, że po każdej takiej imprezie uczestnicy mają

większe umiejętności i świadomość ograniczeń samochodu czy konsekwencje zmiennej nawierzchni. A to dla bezpieczeństwa na drogach jest bardzo ważne. Dlatego postulujemy i powtarzamy z uporem, że każdy kierowca powinien w takich zabawach co jakiś czas brać udział. Dla swojego dobra i pożytku publicznego.

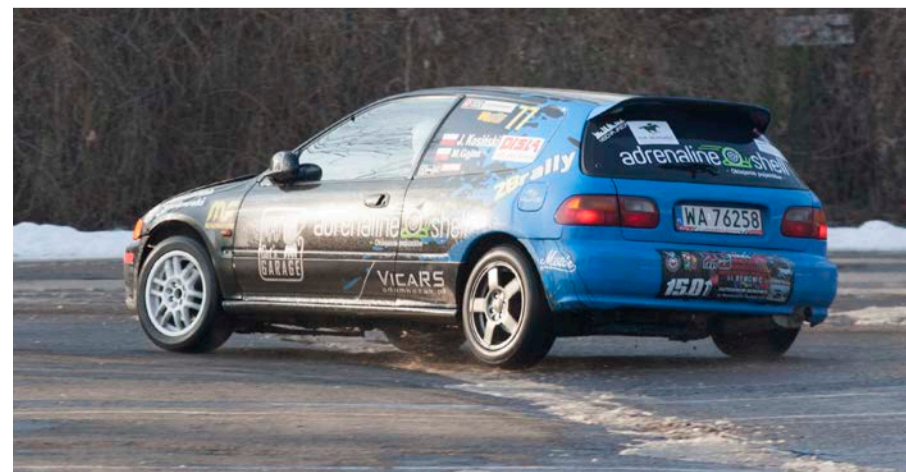
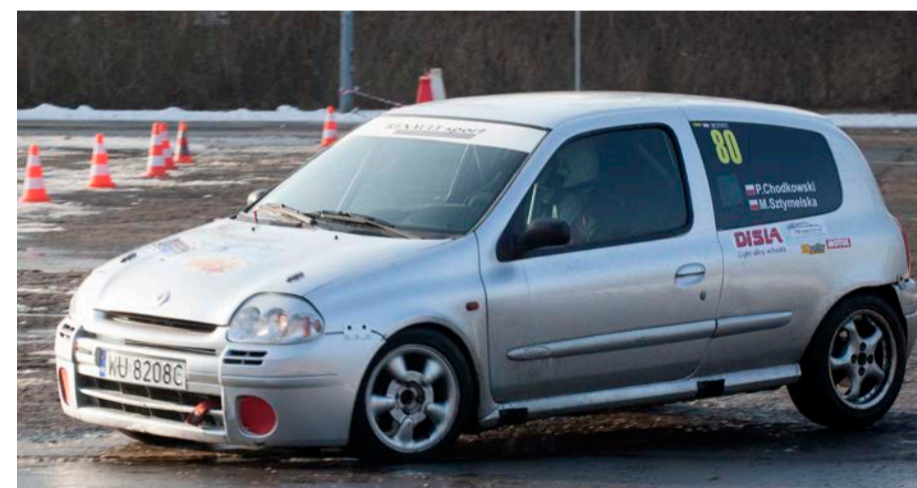
Kolejna odsłona zimowego pucharu zaplanowana jest na 26 lutego. Co prawda kalendarzowo będzie jeszcze zima, ale prognozy przewidują najcieplejszy luty od lat i bardzo wczesną wiosnę. Może więc się okazać, że „Winter Cup” będzie „winter” tylko z nazwy.



Automobilklub Królewski

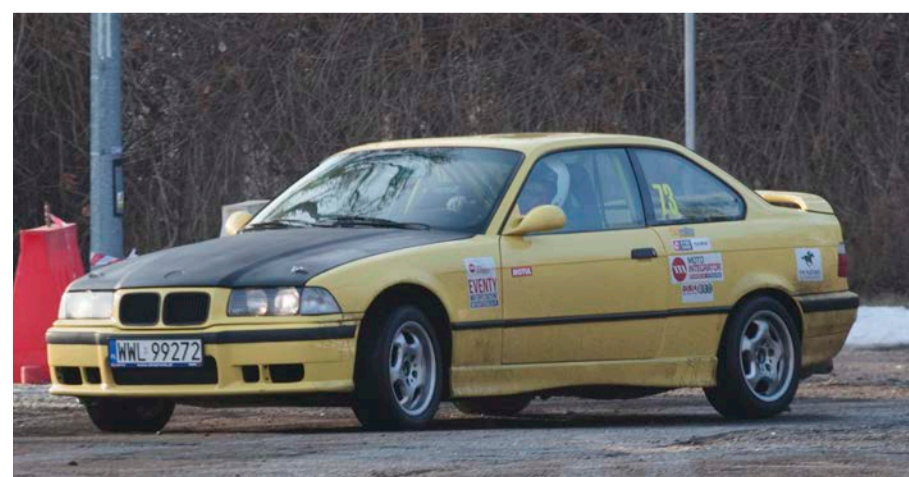
PZM







Automobilkklub Królewski



Półmetek zimowych igrzysk

W ubiegłą niedzielę odbyła się druga z czterech rund zawodów cyklu Królewski Winter Cup. To flagowa impreza rajdowa na Mazowszu, na którą w ogóle bardzo trudno jest się dostać.

Wszystkie dostępne miejsca rozeszły się tym razem w ciągu 4 minut, pobijając tym samym rekord czasu zapisów. Niewątpliwie impreza jest wyłącznie dla osób szybkich! Amatorzy, jak zwykle, rywalizowali w pięciu klasach pojemnościowych, w klasie Impreza & Evo oraz Gość (zawodnicy z licencjami sportu samochodowego). Dodatkowo organizator jak zwykle utworzył klasę Pań, gdyż impreza ta jest szczególnie przez nie lubiana





i stawiają się w zawsze w sporej liczbie.

Drużyna Mad Cat's Garage też oczywiście stawiała się na miejscu, tym razem w niepełnym składzie. Janek niestety nie mógł wystąpić, a eksperymenty z silnikiem Zuzki zakończyły się jego wybuchem (nie szkodzi, auto niebawem wyjedzie z Dextry jeszcze mocniejszy!), więc na starcie pojawiło się 7 samochodów. Szło okropnie. Najmocniejsi zawodnicy zespołu, czyli Kuba, Kocur, Adaś i Aga nie mieli szczęścia. Pierwsza dwójka popełniła ten sam błąd; chcąc na maksa wykorzystać prostą nie wyhamowali przed przeszkodą, łapiąc od groma kar i tracąc cenny czas na wygrzebywanie się z lodowej pułapki. Adam również nie wyhamował do szykany, co także poskutkowało sromotną karą. Auto Agnieszki zaś uległo poważnej

awarii i już na drugim odcinku nie było czym walczyć, a powrót do domu niestety odbywał się na hoku. W miarę dobrze poszło Hubertowi, Łukasz zbyt nie narzekał aczkolwiek walka ze zdrażliwą nawierzchnią była u niego bardzo zauważalna. Czarny lód, śnieg, mokry i miejscami suchy asfalt nie pomógł



kującej Ani ale cieszyła się, że udało się dotrzeć do mety w całości. Do ostatniej chwili wszyscy byli pewni, że tym razem nikt z Mad Cat's Garage nie weźmie trofeum, ale rzecz jasna część ekipy została poklaskać konkurencji. No i całe szczęście! Po naliczeniu kar w klasie Pań wyniki nieco się zmieniły i Ania wskoczyła na 3 miejsce! Okazało się, że niby zachowawcza ale jednak dynamiczna jazda tej dziewczyny zawiozła ją na podium dzięki małej liczbie kar i zachowaniu dobrego tempa. Z kolei po nadaniu czasów, które "należało" się między innymi zatrzymanemu ze względów bezpieczeństwa (kraksa poprzednika na trasie) przez sędziów Hubertowi okazało się, że i on wskoczył na 3 miejsce w klasie 4 (do 2000ccm)! Uwierzcie, wszyscy byli tym bardzo zaskoczeni, bo na to miejsce po naliczeniu kar czekał właśnie Kuba z Mad Cat's Garage oraz inny, zaprzyjaźniony zawodnik i drapali się po głowach, który z nich finalnie stanie na podium, a tu taka niespodzianka! Tym bardziej, że Huberta na rozdaniu nagród nie było, bo to właśnie on w tamtym momencie holował Agnieszkę do domu. Puchar odebrał więc Kocur będąc dumnym z początkującego właściwie podopiecznego bo okazało się, że nawet na bardzo trudnej imprezie, jaką jest Królewski Winter Cup, gdzie konkurencja naprawdę siała i nadal sieje pogrom wśród kotów - da się stanąć na podium przy śliskich warunkach jadąc autem z napędem na tylną oś. Czerwone BMW oraz jego załoga - Hubert Zdziarski i Paweł Krawczyk przynieśli chwałę zespołowi!

Bardzo się cieszymy i czekamy na więcej takich atrakcji!

Tekst: Pomarańcza
Foto: Konrad "Kodix" Sieczkowski, Szalansky, Konrad Jaskulski



Wydarzenia i rocznice: luty 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Nysa numer 380 575

Fabryczny licznik rejestrujący liczbę wyprodukowanych samochodów w Zakładach Budowy Nadwozi Samochodowych w Nysie zatrzymał się 2 lutego 1994 roku na liczbie podanej w tytule. Tak zakończyła się – trwająca 42 lata – historia marki polskich samochodów samochodów (ogólnie mówiąc/pisząc) użytkowych, czyli pojazdów lokowanych pomiędzy samochodami osobowymi, a ciężarówkami. Dla mnóstwa osób już 40+ to dobrze znane samochody, chociaż różnie mogą się kojarzyć – dla jednych jako błogosławieństwo (karetka pogotowia), dla innych niekoniecznie (milicyjna „suka”), dla jeszcze innych w miarę neutralnie jako np. samochód dostawczy.

Niedługo po II wojnie światowej w Nysie rozpoczęła działalność Fabryka Mebli Stalowych „Zachód” wytwarzająca – zgodnie z nazwą – takie precjoza, jak szafki, krzesła, łóżka szpitalne, kasy pancerne, itp. W 1952 roku podjęto decyzję (oczywiście na wysokim szczeblu władzy) o zmianie profilu produkcji. Stosownie do tej zmiany przyjęto nową nazwę fabryki na Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych. I stosownie do tej nazwy nowym zadaniem załogi stała się budowa różnego typu pojazdów użytkowych na bazie ciężarówek (ale też bez szalonych parametrów ładunkowych) FSC Lublin-51 oraz Star 20.

W ciągu 40 lat produkcji powstało wiele wersji Nysy. Generalnie była wyposażona w stosunkowo niewielki silnik benzynowy o pojemności 2120 ccm i mocy 50 (później 70) KM. Dłu-



gość samochodu (w zależności od nadwozia) wahała się w przedziale 4410-4550 mm, a wysokość 1955-2235 mm. Niezmienna pozostawała szerokość (1760 mm) oraz rozstaw osi (2700 mm). Niewielkie różnice w toku całej produkcji dotyczyły ładowności – 750-850 kg.



stawała szerokość (1760 mm) oraz rozstaw osi (2700 mm). Niewielkie różnice w toku całej produkcji dotyczyły ładowności – 750-850 kg.

Niewątpliwie Nysa zapisała się trwale w historii polskiej motoryzacji. Przez dziesięciolecia była wytworem rodzimej fabryki i polskich inżynierów i konstruktorów. Efektem ich pracy była spora ilość różnego rodzaju nadwozi, co sprawiło, że samochód Nysa był naprawdę popularny nie tylko w naszym kraju.

Nysa, to m.in. samochód dostawczy, busik, sanitarka, objazdowe kino, pocztowy furgon, także milicyjna „suka”. Ale nawet ta ostatnia funkcja tego samochodu nie zmienia faktu, że „leżka się o oku kręci” (no, chyba że ktoś siedział za kierownicą lub obok...).



Don't Walk

W Polsce obowiązuje dobrych kilkadziesiąt (nie sprawdzałem z lenistwa, ale pewnie około setki) znaków drogowych (zakazu, nakazu, ostrzegawczych, itp.). Miałem okazję zrobić amerykańskie prawo jazdy (w stanie Illinois), gdzie od kursanta wymaga się znajomości mniej więcej 30 znaków drogowych (w formie piktogramów) oraz znajomości... języka angielskiego!

Stąd, nie ma w USA znanego u nas znaku zakazu skrętu w lewo



(znak oznaczony w naszym prawodawstwie, jako B-21), ale umieszczają tam tam po prostu tablicę z napisem „Don't turn left” (Nie skręcaj w lewo). (Zwróćmy uwagę na inny szczegół! „Don't turn left” oznacza po prostu „nie skręcaj w lewo”! To nie jest zakaz, straszenie, ale informacja – nie skręcaj w lewo, bo... może spotkać cię coś przykrego. Niekoniecznie policjant i mandat. To po prostu ostrzeżenie - „DON'T” - nie rób →→



kontynencie od stosunkowo niedawnego czasu pojawiły się na zielonym tle postacie przechodzących osób, a na czerwonym stojących. Prosty i jasny przekaz. Tymczasem już 5 lutego 1952 roku na skrzyżowaniach w Nowym Jorku pojawiły się sygnalizatory, które na czerwonym świetle podświetlały nie mniej jednoznaczną informację: „Don't Walk” (Nie przechodź). Analogicznie zielone światło podświetla napis „Walk” (Ok, możesz ruszać).

W naszej „strefie geograficznej” są znaki ostrzegające o robotach drogowych, ewentualnie dodatkowo dopo-

tęgo. Dla mnie, dotarcie do sensu tego znaku, to jak odkrycie kolejnego księżyca Jowisza).

Takich „pisanych” znaków drogowych jest w USA sporo. Można się spierać, czy lepsze są bardziej uniwersalne dla różnych kultur europejskie piktogramy, czy amerykańskie napisy typu: no U-turn (zakaz zawracania).

Na sygnalizacjach świetlnych na naszym



sażone w znaki ograniczające dopuszczalną prędkość. I już. Natomiast, w USA wielokrotnie spotkałem się z baaaardzo sugestywnymi tablicami towarzyszącymi informacji o robotach drogowych. Otóż, informowała ona kierowców w bezpośredni i niezwykle prosty sposób, że – oprócz tego, że należy zwolnić – spowodowanie zranienia lub śmierci pracownika drogowego wiąże się z kosztami liczonymi nawet w setkach tysięcy dolarów. Czy ktoś mijając tego typu znak drogowy nie zwolni? Czy to nie lepszy „spowalniacz” niż jakieś punkty karne?

Co można zrobić w 20 lat?

Od tzw. „upadku komuny” w Polsce minęło już więcej niż ćwierć wieku. W tym czasie zlikwidowano w naszym kraju setki dużych zakładów pracy, kolejne setki zostały sprzedane za bezcen kapitałowi zagranicznemu, a miliony przedsiębiorczych, pracowitych

osób musiało znaleźć sobie nowe zajęcie, często w innych krajach. Absolutnie nie tęsknię za PRL-em. Jednak tak trudno jest mi się pogodzić z tym, co od ponad 20 lat dzieje się – od strony gospodarczej – w mojej ojczyźnie. A wszystko to przez porównanie do tzw.

dwudziestolecia międzywojennego (1918-1939).

Po 200 latach zaborów na mapach ponownie pojawiła się Rzeczpospolita. Rządzący krajem mieli, ale też pokonywali mnóstwo problemów związanych ze scalaniem polskich ziem po trzech zaborcach. Podobnie jak dzisiaj było mnóstwo dużych i małych partii, wiele wizji rozwoju Państwa. Ścierały się poglądy, a urząd Premiera pełnił co chwilę ktoś inny (czy powszechna jest wiedza, że w latach 1918-39 mieliśmy aż 29 premierów?). Mimo tego, odrodzona II Rzeczpospolita m.in. odparła najazd Sowietów w 1920



Celem COP-u było wzmocnienie gospodarcze i zwiększenie potencjału ekonomicznego Polski, rozbudowa przemysłu ciężkiego (i obron-

roku czy zmagąła się – jak cały zachodni świat – z gigantycznym kryzysem gospodarczym.

5 lutego 1937 roku ówczesny wicepremier i minister skarbu Eugeniusz Kwiatkowski przedstawił w Sejmie ostateczną koncepcję Centralnego Okręgu Przemysłowego. Plan został zaakceptowany i przystąpiono do jego realizacji.

negu) oraz po prostu zmniejszenie ogromnego bezrobocia. Do wybuchu II wojny światowej zrealizowano naprawę wiele. Z inwestycji bezpośrednio związanych z motoryzacją można wymienić (na szwajcarskiej licencji) fabrykę kauczuku syntetycznego oraz opon w Dębicy (Stomil) oraz fabrykę samochodów ciężarowych na licencji Chevroleta w Lublinie Tatach. Ponadto wybudowano w Mielcu Państwowe Zakłady Lotnicze, a w Rzeszowie fabrykę silników lotniczych. ■

Zakłady na terenie COPu



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 Dziedzic, 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