

iauto *polska*

Numer 62, 8 lutego 2017



Ryzykujemy każdego dnia. Zasiadając za kierownicą samochodu nikt nie zastanawia się nad tym, czy wróci do domu, czy trafi do szpitala, czy też nie trafi już nigdzie. A przecież każdego dnia na drogach zdarzają się kolizje i wypadki. Ludzie na drogach tracą zdrowie, czasem płacą cenę najwyższą. W kolizjach uszkodzeniu ulegają samochody, w wypadkach cierpią ludzie. Niektórzy niejako na własne życzenie, bo podejmują ryzykowną jazdę lub popełniają błędy, niektórzy ponoszą konsekwencje ryzykownej jazdy lub błędów innych.



Samochody są budowane tak, aby w razie nieszczęścia zminimalizować obrażenia pasażerów, kierowców i pieszych. Ale cudów nie ma, uderzenie pieszego samochodem jadącym niewielkie 60 na godzinę, kończy się co najmniej długotrwałym leczeniem. Wypadnięcie z drogi przy prędkości 90 na godzinę i zatrzymanie się na słupie czy drzewie to często śmierć kierowcy i pasażerów. Jeśli z takiego wypadku ludzie wychodzą cało, mówi się, że cudem uszli z życiem. Cudów nie ma, jest fizyka, wytrzymałość materiałów, myśl inżynierów zaklęta w konstrukcji nadwozia i wiele innych czynników. Ludzie na drogach giną.

A cóż to za prędkość 60, czy 90 kilometrów na godzinę? Większość kierowców pomyka po ulicach i po drogach znacznie szybciej. Wszystkie samochody pozwalają na znacznie szybszą jazdę i wielu kierowców doskonale z większymi prędkościami daje sobie radę. Bo w istocie nie jest ważne, jak szybko jedziemy, ważne, aby zatrzymać samochód dokładnie tam, gdzie trzeba. Nie jest ważne, jak szybko jedziemy, ważne, aby nie tracić kontroli nad samochodem. Nigdy, nawet na moment. Ważne, aby widzieć, co dzieje się w bliższym i dalszym otoczeniu, aby przewidzieć i odpowiednimi manewrami zapobiegać zdarzeniom, których konsekwencje mogą być złe, bardzo złe lub tragiczne.

Pogaduchy telefoniczne, pisanie SMS-ów albo poprawianie urody w czasie jazdy nie służy unikaniu drogowego ryzyka. Wręcz przeciwnie. Dlatego ja w czasie jazdy nie odbieram telefonów, (za co wszystkich uprzejmie przepraszam), nie słę miłosnych SMS-ów poznanej właśnie damie (może to błąd?), a na spotkania przyjeżdżam bez makijażu (za to ogolony). Wam też to sugeruję...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Prezentacje

Opel Astra Sports Tourer – str. 4



Opinie

Zielona strzałka - str. 8

Wydarzenia

40 lat później - str. 10



Człowiek i maszyna

Janusz Kulig - zawsze fair - str. 16



Kalendarium

Kalendarium - str. 37

Samochód roku



OPEL ASTRA SPORTS TOURER

TEKST: MIROSLAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: ALEKSANDER PAWLIK

Nieważne jakie; niemieckie, amerykańskie czy polskie, ważne, aby auto było dobre i tanie. A właśnie trafił w nasze ręce amerykański samochód z rodowodem niemieckim, produkowany w Polsce. Wciąż jeszcze samochód roku.

Emocje zazwyczaj rozpalają samochody bardzo szybkie, bardzo mocne, bardzo drogie albo kompletnie odjechane.auta, jakie często spotykamy na ulicach nie budzą większego zaciekawienia. A właśnie te najczęściej kupowane i, co naturalne, najpopularniejsze na ulicach są dla producentów podstawą egzy-

stencji. To tak zwana klasa niższa średnia. Konkurencja tu jest mocna, walka o klienta trwa nieustannie na wszystkie możliwe sposoby. Najważniejsze jest, aby samochód był dobry i tani. Jeśli ma być lepszy od aut konkurencji, to trudno go sprzedawać taniej. Ale coraz to któraś z firm podejmuje wyzwa-



nie. Najlepiej tę walkę cenową widać właśnie teraz, gdy trwają wyprzedaże „rocznika 2016”. Samochody, o których mowa są najczęściej wybierane przez klientów odwiedzających salony, ale również stanowią lwia część importu samochodów używanych. Ceny nowych aut zaczynają się od 50 tysięcy złotych i szczytują w okolicy dwukrotności tej kwoty.

Najczęściej kupowanym autem w ubiegłym roku była Skoda Octavia, potem Skoda Fabia i na trzecim miejscu znajdujemy Opla Astrę. Europejski „Samochód Roku 2016”, był głównym motorem napędzającym wzrost sprzedaży w całej Europie. Zarejestrowano ponad 285 000 sztuk tego modelu, czyli o ponad 25% więcej niż w poprzednim roku. Tym →



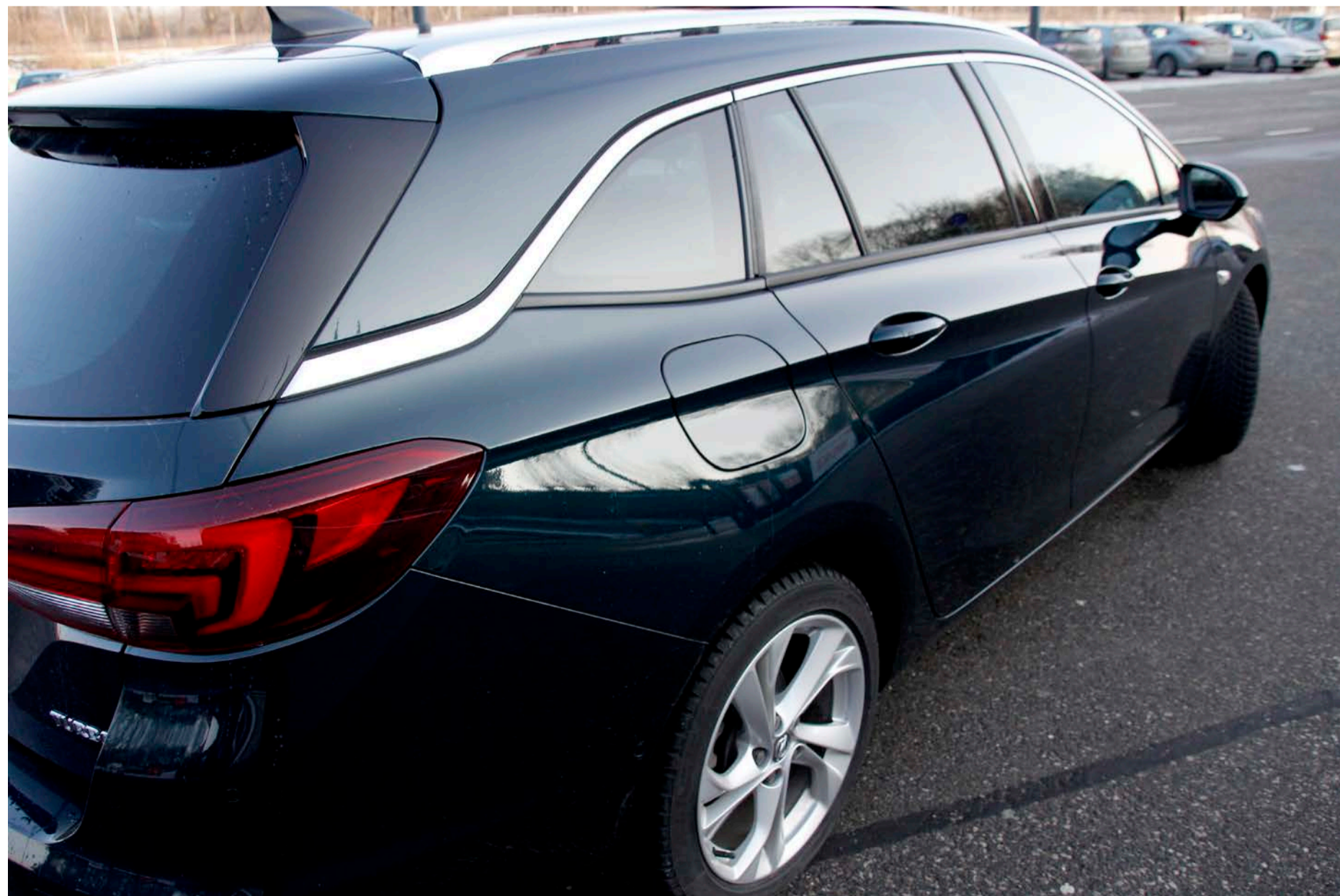
samym najnowsza Astra uzyskała status najlepiej sprzedającego się modelu Opla.

W konkursie „Car of the Year” 58 dziennikarzy z branży motoryzacyjnej doceniło duży postęp techniczny i technologiczny, jaki producent zawarł w tym modelu. Samochód z kojarzącego się głównie z niskimi cenami i flotami, stał się autem wysokiej klasy z elementami wyposażenia znanymi jedynie w segmencie premium. Są to przede wszystkim matrycowe reflektory diodowe IntelliLux LED oraz bardzo rozbudowane fotele z funkcją masażu, wentylacji, regulowane w 18 kierunkach. Redukcja masy o 120–200 kg, staranne opracowanie aerodynamiki i przekonstruowanie silników mają swój udział w zmniejszeniu zużycia paliwa. Konstruktorzy przywiązali też dużo uwagi do wykonania wnętrza i wyposażenia samochodu w najnowsze technologie.



Jeśli do tego dodać bardzo dobre zachowanie się auta na drodze, świetny układ kierowniczy to nie powinno dziwić, Opel Astra bez żadnych wątpliwości zasługiwał na to wyróżnienie.

Można się rozpisywać o nowych reflektorach matrycowych, o fotelach z masażem, podgrze-



waniem i wentylacją, o przyjaznym interfejsie systemów pokładowych, o komunikacji w systemach Apple i Androida, o gniazdach USB, o systemie OnStar i polskim konsultancie, można rozpisywać się o tym wszystkim i wielu innych detalach, tylko po co? Opel Astra ma wszystko, czego może potrzebować użytkownik, pod warunkiem, że w tych potrzebach zachowuje pewien umiar. A nawet jeśli nie ma umiaru, to można dokupić. Nie bez powodu producent informował w reklamach, że Astra to już samochód średniej niższej klasy... premium.

Ceny zaczynają się od 59 900 zł. Tyle trzeba przygotować na Opla Astrę z wolnossącym

silnikiem 1.4 Twinport o mocy 100 KM i wyposażenie w pakiecie Essentia, które niesie za sobą elektrycznie sterowane przednie szyby i lusterka, podgrzewanie lusterek, klimatyzację, regulowaną w dwóch płaszczyznach kolumnę kierownicy, układ wspomagania ruszania pod wzniesienia, radio z Bluetooth i światła LED do jazdy dziennej. Pozostałe silniki benzynowe to trzycylindrowe 1.0 Turbo 105 KM, czterocylindrowe 1.4 Turbo o mocy 125 lub 150 KM i 1.6 Turbo 200 KM. W gamie silników Diesla znajdziemy 1.6 CDTI w wersjach 95, 110 i 136 KM. Pakiety wyposażenia zostały podzielone na cztery poziomy: Essentia, Enjoy, Dynamic i Elite. Model z większym silnikiem, z wyposażeniem Enjoy kosztuje 69 000 zł, Dynamic będzie kosztował 5 400 zł więcej, a Elite 8 500 zł więcej. W Elite pojawia się możliwość wyboru automatycznej skrzyni biegów za dodatkowe 1 000 zł. Tapicerka skórzana to 5 000 zł, 18-calowe koła kosztują 1 600 zł, kamera cofania 2 000 zł, wentylowane fotele z funkcją masażu 1 900 zł, a matrycowe reflektory LED IntelliLux 5 500 zł. Prezentowany na fotografiach model Sports Tourer jest o około 4 000 złotych droższy. Podane ceny są cenami katalogowymi, u dealerów trwają promocyjne wyprzedaże.



ZIELONA STRZAŁKA



TEKST I ZDJĘCIA: BARTOSZ ŁAWSKI

Żyjemy w kraju głęboko nasyconym wiedzą ekspercką. Każdy, kto kiedyś leciał samolotem, jest ekspertem od lotnictwa, każdy, kto był w szpitalu – ekspertem od medycyny i tak dalej. Najlicniejszą jednak, i zarazem najmądrzejszą, grupę ekspercką stanowią specjaliści od ruchu drogowego – czyli wszyscy, którzy mają prawo jazdy.

Jakiegokolwiek kategorii...

Jest to także grupa najbardziej prześladowana finansowo przez władzę. Każdą władzę, dodajmy, niezależnie od jej zabarwienia politycznego. I tak przebrzydły reżim PO karząc kierowców za przekroczenie prędkości poszukiwał pieniędzy ukradzionych z OFE przez ministra Rostowskiego. A obecny, równie przebrzydły reżim PiS karze już za najmniejsze głupoty, bo przecież pilnie poszukuje pieniędzy na „500+”. Nie chodzi o bezpieczeń-

stwo i przestrzeganie prawa, skąd, przecież w Polsce jeździ się bardzo bezpiecznie. Ludzie to wiedzą, bo jakoś większość „stosuje się do zasad zdrowego rozsądku” i jakoś żyje. Każda akcja policji nastawiona na wyłapywanie popełniających takie czy inne wykroczenie natychmiast powoduje, tu użyję eleganckiego określenia, internetowy shitstorm. Ostatnio eksperci od ruchu drogowego zagotowali się ze złości, gdy policja zaczęła wręczać mandaty



skręcającym na zielonej strzałce. Oczywiście tym, którzy wjechali na skrzyżowanie nie zatrzymawszy się uprzednio przed sygnalizatorem. Po co się zatrzymywać, pytają eksperci, przecież to powoduje korki, a zielona strzałka pozwala skręcać i tyle. Można ewentualnie zwolnić i rozejrzeć się, ale jechać trzeba, bo płynność ruchu to podstawa, a czasu do stracenia nikt nie ma. Zresztą kiedyś nie trzeba było się zatrzymywać. A w ogóle skręt w prawo to jest dozwolony nawet jak strzałki nie ma.

Tymczasem ta straszna policja ma w tym przypadku 100% racji. Zacytujmy rozporządzenie o znakach i sygnałach drogowych, konkretnie § 95 „Znaczenie sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizator S-1” punkt 3: sygnał czerwony – zakaz wjazdu za sygnalizator. I tu w zasadzie można już powiedzieć dziękujemy, ale dodajmy jeszcze jeden paragraf, konkretnie 96 – „Znaczenie sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizator S-2”. Jest krótki, więc pozwolę sobie przytoczyć go w całości: 1. Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, z zastrzeżeniem ust. 3. 2. Sygnał w kształcie zielonej strzałki, nadawany przez sygnalizator S-2, zezwalający na skręcanie w lewo, zezwala również na zawra-

canie z lewego skrajnego pasa ruchu, chyba że jest to zabronione znakiem B-23. 3. Skręcanie lub zawracanie, o których mowa w ust. 1 i 2, jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom.

Tyle. W praktyce oznacza to, że zielona strzałka nie znosi (i nigdy nie znosiła) czerwonego światła. Wydawać by się mogło, że niezależnie od wszystkiego czerwone światło powinno powodować odruchowe zatrzymanie

się, ale skoro już nie powoduje, to wymieńmy kilka argumentów: wjechanie bez uprzedniego zatrzymania się na przejście dla pieszych zawsze stwarza zagrożenie. Jeśli na sąsiednim pasie stoi np. samochód dostawczy, pieszego nadchodzącego z lewej strony nie mamy szansy zobaczyć. A ma on prawo iść na pewniaka, bo przecież to on ma zielone...

O samochodach jadących drogą poprzeczną, w którą zamierzamy skręcić, już nawet nie będę wspominać, bo jednak łatwiej je zauważyć. Chociaż zdarzali się mistrzowie, którzy tak właśnie powodowali wypadki. Nikt nie mówi, że trzeba stać przez cały cykl, nie, jeśli po upewnieniu się, że nikomu nie zagrażamy wjedziemy na skrzyżowanie i skręcimy, nikt nam mandatu nie da. Ale eksperci – jak to eksperci – wiedzą lepiej...

Nie zdziwię się, jeśli któregoś dnia przepis o zielonej strzałce zostanie z rozporządzenia po prostu usunięty, tak jak z wielu skrzyżowań usunięto już rzeczony strzałki jako takie. I – niestety – liczni eksperci będą sami sobie winni. Bo, jak sama nazwa wskazuje, jest to pewne ułatwienie, ale warunkowe. Nie umiecie korzystać z udogodnienia, to nie będziecie go mieli.

A wszystkim ekspertom, którzy teraz się na mnie rzucają, z góry zapowiadam: hejtujcie śmiało, nie przejmę się. Dyskutować też zresztą nie będę, bo już mi się nie chce... ■

40 lat później



TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI

Z sentymentu i z dawnych powiązań z FSO planowałem start rajdowym Fiatem 125p, przygotowanym tak, jak były przygotowywane w dziale sportu fabryki czyli w OBRSO. Projekt ten upadł gdy złamałem rękę.

A jednak wystartowałem. Na start w tym rajdzie zdecydowaliśmy się w przededniu zamknięcia lisy zgłoszeń. Propozycja wyszła od mojego przyjaciela, Andrzeja Wodzińskiego, który wiedział, że udział w tej imprezie po 40 latach jest moim marzeniem. 20 Rajd Monte Carlo Historique wystartował tydzień po zakończeniu pierwszej rundy WRC. W rajdzie rywalizują samochody, które tworzyły

historię motoryzacji w latach 1955 do 1980. Prawie czterdziestoletnie, a czasem i starsze, ale bez napędu na cztery koła. Dosiadają je najczęściej starsi panowie, często ci, których podziwialiśmy przed laty w rajdzie Monte Carlo. Startują ci, którzy marzyli o starcie w tym rajdzie, a także aktualnie jeżdżący, jak Elena pilot Sebastiana Loeba. Jak widać Rajd Monte Carlo Historique został stworzony dla

ludzi, którzy w dalszym ciągu żyją rajdami. Jest on zdecydowanie tańszy, bo i samochody są zdecydowanie mniej kosztowne niż bolidy WRC. Można wystartować nawet seryjnym samochodem. Chętnych do startu w tym rajdzie jest dziesięć razy tyle co w „prawdziwym” Rajdzie Monte Carlo, ale organizator ogranicza ich udział do 340 załóg. Rajd Monte Carlo Historique nawiązuje do tradycji, zaczyna się od zjazdu gwiazdowego z sześciu miast Europy: Lisbony, Barcelony, Glasgow, Sztokholmu, Kopenhagi i Bad Homburg do Monte Carlo.

W rajdzie należy przejechać ok. 3000 km w nieco inny sposób niż tradycyjne rajdy. W rajdzie historycznym o wyniku nie decyduje jazda o najlepszy czas, lecz jazda na regularność. Na każdym odcinku specjalnym wyznaczana jest przez organizatora szybkość przeciętna w granicach 50 km/godz. Najczęściej pomiędzy 49, a 49,9 km/godz. A w ekstremalnych warunkach w okolicach 45 km/godz. Mało? Nieprawda! Czasem jest nieosiągalna dla najlepszych, zwłaszcza na podjaz-

dach pod górę, gdzie często jest zakręt za zakrętem, nawrót za nawrotem. Jeżeli jest 50 m prostej, to mówi się, że jest to długa prosta, a często jest tam lód, śnieg i mgła. W jeździe na regularność na każdym odcinku specjalnym organizator, dzięki satelitarnemu pomiarowi czasu, dokonuje nawet kilkanaście pomiarów i to z dokładności do 0,1 sekundy. Takich Odcinków Specjalnych w tegorocznym rajdzie było 14.

Jak sobie radzą zawodnicy z „regularnością”? Metody są różne, od tabeli przeciętnych i stopera do elektronicznych dokładnych przyrządów pomiarowych zwanych drogomierzami. My i wszystkie załogi warszawskie używają precyzyjnego komputera RC7 produkcji warszawskiego elektronika inżyniera Roberta Skierskiego. Ten komputer ma wiele funkcji, w jeździe na regularność pozwala kontrolować przeciętną szybkość w czasie rzeczywistym. Kierowca ma przed sobą tzw. „repeter” pokazujący cyfrowo w metrach wyprzedzenie lub opóźnienie w stosunku do jazdy idealnej np. 5 metrów za wcześniej, →



lub 8 m za późno. Wśród prawie 350 załóg wystartowało 6 polskich. Numer 80 otrzymali Robert Burchard i Grzegorz Gac (Polski Fiat 125p), kolejne polskie załogi startowały z numerami:

85 Paweł Molgo i Janusz Jandrowicz (Polski Fiat 125p)

90 Jacek Grochowski i Henryk Buszkiewicz (Polonez 2000)

95 Jacek Miller i Marcin Orzechowski (Fiat X1/9)

280 Tomasz Ciecierzyński i Andrzej Wodziński (Volvo Amazon 122S)

277 Stanisław Postawka i Andrzej Postawka (Zastava 1100)

W rajdzie przypadła mi rola pilota i wystartowaliśmy 55 letnim Volvo Amazon. W ostatniej chwili nasz start wsparły nas firmy Dafi i Awexim. W przygotowaniach do rajdu bardzo ważne były rozmowy z kolegami, którzy uczestniczyli w tym rajdzie wielokrotnie. Szczególnie pomocny był tu Robert Burchard zwany przez wszystkich „ojcem dyrektorem”. Rajdy o charakterze na regularność to nie jest to, co lubimy najbardziej, ale legenda Monte Carlo robi swoje. Jadę na prawym fotelu,

czyli przed startem muszę nauczyć się pracy pilota. Pilotaż na rajdzie „na regularność” jest zdecydowanie trudniejszy niż klasyczny, bowiem poza dyktowaniem konfiguracji trasy odcinka specjalnego i jednocześnie nawigacji – jedziemy w normalnym ruchu – to jeszcze dochodzi element nawigacji, co przy gęstości skrzyżowań we Francji dla wielu jest sporym kłopotem. Okazało się, że i dla mnie też. Podstawy komputera rajdowego objaśnił Karol Jaskłowski, który w zeszłym roku jako pilot Adama Polaka pokazał, że „Polak potrafi”. Na szczęście producent komputera RC7 zorganizował dwa krótkie treningi. Znakomity sprawdzian dla tych, którzy jeździli już „na regularność”, ale dla mnie to było mało. Oprócz komputera RC7 mieliśmy z sobą dodatkowo wydruk tabeli do jazdy na regularność, do tego stoper i nawigację.

Wystartowaliśmy bez rekonesansu trasy rajdu! Nawet bez udziału w żadnym rajdzie na regularność, bo gdy podjęliśmy decyzję o starcie w RMCH żaden taki rajd nie był już rozgrywany. W przygotowaniu całej logistyki: rezerwacja hoteli, transportu, serwisów, pomagali Robert Burchard, Janusz Jandrowicz, Andrzej Malhome. Dzielili się też swo-



imi doświadczeniami. Wiedzieliśmy więc, że najtrudniejszy jest etap pierwszy, tzw. dojazdówka czyli Złot Gwiazdzysty. Dla polskich załóg z Bad Homburg do Monaco było to 29 godzin jazdy bez przerwy. Do tego kilka godzin aktywności przed startem i kilka po mecie. Etap określany przez naszych przyjaciół jako nieludzki. Mieliśmy dużo szczęścia, że startowaliśmy tuż za rutynowaną załogą Stanisławem i Andrzejem Postawką. Byli dla nas niezwykle pomocni, a jechaliśmy za nimi prawie 1300 km. Razem cieszyliśmy się z osiągnięcia mety etapu w Monaco. Wjechaliśmy do wspaniale wyglądającego parku maszyn z prawie 350 kolorowymi, kultowymi samochodami, które kiedyś tworzyły klimat rajdu Monte Carlo. Były tam Renault 8 Gordini, Renault A110 Alpine, Audi, Alfy Romeo, LANCIE Fulvie Monte Carlo, LANCIE Stratos, Seaty, Fiaty 124 Abarth, Polskie Fiaty, Fordy Eskorty i Ople, Zastawa, Wartburg i Wołga, wszystkie modele Porsche, a także dziesięć bliźniaczych z naszym Volvo Amazon. Delektujemy się widokiem stojących samochodów i kultowymi nazwiskami na błotnikach. Wszystko to wśród palm, z widokiem na jachty i morze. Nie chce się opuszczać tego miejsca, ale w końcu trzeba iść spać. Po nocy czeka nas etap dzienny, a potem kolejne dwa i na koniec niebywale ciężki etap nocny.

Na starcie Rauno Aaltonen udzielał wywiadu, znalazłem się także i ja przed kamerą i przypomniałem o tym, że przed 42. laty byliśmy u niego wraz z kilkoma polskimi zawodnikami na szkoleniu w Finlandii w Rovaniemi. Dziś spotykamy się na rajdzie, w którym nie jest ważne miejsce, tylko sam udział i obecność na mecie.

Rano startujemy do etapu Monte-Valance. Cały czas prowadzi Andrzej Wodziński, ja jestem pilotem. Miejscami jest bardzo ślisko, dużo śniegu, widać już rozbite samochody. Wyprzedzamy wielu rywali. Na mecie etapu okazuje się, że jedziemy – jak na debiutantów – nadspodziewanie dobrze. Zostawiliśmy za sobą dwóch rutynowanych kolegów z polskiej ekipy, a także wielu znanych zawodników, triumfatorów Rajdu Monte Carlo, jak wspomniany już Aaltonen czy Jaan Ragnotti.

Do następnego etapu startujemy z optymizmem i przeświadczeniem, że będziemy pieli się w górę w klasyfikacji. Ale staje się inaczej, błąd nawigacyjny, mój błąd, nie odczytanie drogowskazów i przy szybkim najechaniu na krzyżówkę skręcamy w złą drogę. Zawracamy, po 3 kilometrach. Nie sprawdziły się zdania kolegów, że Francuzi na skrzyżowaniach wskazują drogę. Dla mnie okropna jest świadomość, że mój błąd i strata liczona jeszcze w kolejnych 10 punktach pomiaru czasu, powoduje spadek o ok 150 miejsc w klasyfikacji. To koniec marzeń o dobrym miejscu. Na szczęście nie załamuje się tym siedzący za kierownicą Andrzej, który jak prawdziwy gentleman nie komentując zdarzenia, robi swoje. Stara się nadrobić stratę i wyprzedza na tym odcinku kilku zawodników, którzy widząc nadjeżdżające z tyłu auto, jeżeli jest tylko miejsce, ustępują drogi. Zresztą cały czas, już od badania technicznego czuję, że jest to rajd gentlemanów. W miejscowości Digne na serwisie wita nas mieszkający w tej miejscowości Bryan Bouffier, trzykrotny mistrz Polski, zwycięzca wielu rajdów, także Monte Carlo.

W rajdzie jedzie się nam coraz lepiej, mamy nawet czas na podziwianie pięknych →



widoków. Zawodem jest to, że nie widzimy śniegu, czuje się już wiosnę. Ja widzę wyraźnie jak zmienia się klimat; gdy startowałem w RMC czterdzieści lat temu była sroga zima, śnieg, lód, śnieżyce i mgły. Nadspodziewanie dobrze poszedł nam ostatni etap dzienny, jednak nadrobienie strat w klasyfikacji generalnej nie było możliwe. Pozostał ostatni etap nocny zwany etapem prawdy lub Nocą Długich Noży. Etap ten zawsze był niezwykle trudny, obfitujący w wypadki i przewracający klasyfikację. Spodziewaliśmy się mgły, śniegu i lodu, założyliśmy więc opony z kolcami i był to błąd. Nie mieliśmy szpiega lodowego – koordynatora, który by przed nami przejechał trasę.

Startowaliśmy także 3 godziny po kolegach, którzy mieli trochę lepsze rozeznanie, lepszą komunikację między sobą. Oba odcinki specjalne okazały się odcinkami na letnie opony, wyścigowe semi-slicki... Dziwne było dla mnie legendarne Col de Turini jechane po suchej, czarnej nawierzchni, gdy w pamięci mam białą nawierzchnię i wysokie bandy śnieżne. Na ostatnim odcinku specjalnym przykrym widokiem był uszkodzony samochód Millera... Świetnie jechali i nieukończyli rajdu. Szkoda.

Na mecie w Monaco koledzy, którzy ukończyli rajd, czekali na nas ponad trzy godziny. Wątpili, że dojedziemy ale czekali! Przygo-



towali ucztę, w której był chleb ze smalczykiem lub tatarom, tosty był także i szampan. Wielka radość dla tych którzy ukończyli, wielka satysfakcja z powodu tego, że jesteśmy na mecie. W przypadku Andrzeja Wodzińskiego wielka satysfakcja z powodu zrealizowania marzeń każdego rajdowca. Wystartować w Rajdu Monte Carlo! I być na mecie! Jazda po ciasnych drogach pełnych zakrętów, o prostych często krótszych niż 50 metrów była zawsze wielkim wyzwaniem dla kierowcy, jednocześnie dawała dużo satysfakcji z prowadzenia samochodu. I taką satysfakcję miał Andrzej, który doskonale sprawdzał się w tym rajdzie, doskonały był także na śliskich odcinkach. I dowiódł nas do mety. A sceptycy mówili, że to kierowca wyścigowy i nie da rady w rajdzie. O tym drugim mawiano: nigdy nie był pilotem, a w dodatku po złamaniu ręki „inwalida”...

Do tego mieliśmy fantastycznie przygotowany, niezawodny samochód. Do ostatniej chwili przed wyjazdem pracowali przy naszym Volvo doświadczony zawodnik i inżynier Jerzy Dyszy, mechanik i kierowca rajdowy Rafał Winiarski. Ten ostatni serwisował nas na trasie i powierzenie Rafałowi tej pracy było dobrą decyzją Andrzeja Wodzińskiego. A w rajdach nie zawsze jest tak pięknie, samochody się psują, awa-

rie są wpisane w ten sport. W polskiej ekipie defekty miały trzy samochody. W Zastawie najlepiej jadących Stanisława i Andrzeja Postawków, (byli na 6. miejscu i spodziewaliśmy się podium) urwała się linka sprzęgła, startowali z rozrusznika, mieli problemy ze zmianą biegów, a do tego na odcinku specjalnym urwała się linka gazu i finalnie zajęli 80. miejsce. Najlepszy wynik osiągnęli Paweł Molgo i Janusz Jandrowicz na Polskim Fiacie zajmując 25. miejsce. Byliby zdecydowanie wyżej, gdyby nie awaria drugiego biegu. Największego pecha miała doskonale przygotowana załoga Jacek Miller i Maciej Orzechowski. Na ostatnim odcinku mieli awarię instalacji elektrycznej swojego Fiata X1/9, jechali z jednym światłem i wpadli na skały urywając koło. Nie ukończyli rajdu, a walczyli o podium. Nawalały samochody, ale i błędy robili piloci. Na pierwszym odcinku specjalnym mylił się Henryk Buszkiewicz, rutynowany i perfekcyjny pilot Jacka Grochowskiego. Wbił w komputer złą przeciętną i po pierwszej próbie byli bardzo daleko w klasyfikacji. Ale na następnej... sensacja! Osiągają najlepszy wynik i zwyciężają na odcinku specjalnym.

Są pierwszymi Polakami, którzy wygrali odcinek specjalny! Mylił się także rutynowany pilot Grzegorz Gac, myliłem się ja i wszystko to wpływało na wyniki. A wyniki były poniżej naszych oczekiwań! Niemniej satysfakcją jest być na mecie!

Czy pojedziemy w roku przyszłym? Oczywiście, ale... Trzeba spać wiele elementów; pracę zawodową, sprawy rodzinne i przede wszystkim, budżet. Do tego potrzebni są sponsorzy, którzy chcieliby, żeby ich logo było na samochodzie i w Monte Carlo. Jeżeli wszystko uda się spać, to ja bardzo chętnie. A z Andrzejem Wodzińskim, to i na koniec świata! ■



Janusz Kulig - zawsze fair

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Druga część opowieści o karierze sportowej wybitnego kierowcy rajdowego.



2000

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 rozpoczynał się sezon rajdowy, trwały prace przy budowie nowego samochodu, niebawem miał startować we Włoszech.

Kiedy podążałem w tłumnym kondukcje pogrzebo-

wym, miałem wrażenie, że wszystko co się dzieje jest niezręcznym, złym snem. Niestety, przebudzenia nie było. Janusz Kulig pochowany został na cmentarzu w Łapanowie, w środę, 18 lutego. Miał 34 lata.



1999

Od początku 1999 roku wraz z Jarosławem Baranem stanowili załogę nowego zespołu Marlboro-Mobil 1, a ich rajdowym orężem był Ford Escort WRC. To był przełomowy i, po raz kolejny, pełen wyzwań, przygód i niespodzianek

sezon dla obu zawodników, stanowił też istotny przełom w ich karierze. O tym, że nie zdobyli tytułu mistrzów Polski zadecydował przede wszystkim awaryjny, niedo- brze przystosowany do specyfiki polskich rajdów samo-

chód. W pierwszej eliminacji, 13. Zimowym Rajdzie Dolnośląskim zajęli drugie miejsce. Zwyciężyli Krzysztof Hołow- czyc i Jean-Marc Fortin, trzecie miejsce przypadło Lesz- kowi Kuzajowi z Arturem Skorupą, czwarte Rober- →



1999

towi Gryczyńskiemu i Tadeuszowi Burkackiemu. Po rozebraniu siedmiu eliminacji okazało się, że był to najciekawszy sezon w historii polskich rajdów. Kolejność w końcowej klasyfikacji generalnej była taka sama, jak na mecie pierwszego rajdu, jednak kolejność pretendentów do tytułu mistrzowskiego zmieniała się po każdej eliminacji. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem wycofali się po



1999

piątym odcinku specjalnym z Rajdu Elmot, bez szwanku i w dobrych nastrojach wyszli z poważnego wypadku na trasie odcinka specjalnego Łapanów – Czaśław w 56. Rajdzie Polski. Samochód wyleciał z drogi, dachował, i kiedy

zawodnicy wydostali się z Forda, ten doszczętnie spłonął. Załoga żartowała, że jak jechał Kulig, to w planie było też pieczenie Barana. Obaj byli przekonani, że na odcinkach specjalnych nic złego przytrafić się im nie może. W kolejnej

rundzie mistrzostw Polski, 25. Rajdzie Kormoran znowu dachowali. Z wypadku wyszli bez najmniejszych obrażeń, mocno uszkodzony samochód z ogromnym trudem doprowadzili do serwisu, gdzie odzyskał rajdowy wigor. Metę



1999



1999

osiągnęli jako druga załoga w stawce. 47. Rajd Wisły – na odcinkach specjalnych wygrywali, jednak ich wysiłek i wyraźną przewagę nad rywalami zniweczyła seria awarii półosi, które serwis wymieniał aż osiem razy. Na mecie stracili do Krzysztofa Hołowczyca nieco ponad 12 sekund, jednak sekundy te miały wagę tytułu mistrzowskiego. W ostatniej odsłonie rajdowego sezonu pozostała Januszowi Kuligowi z Jarosławem Baranem walka o tytuł wicemistrzowski i wyszli z niej zwycięsko dając na trasie prawdziwy koncert jazdy. Auto po raz pierwszy w sezonie spisywało się bez zarzutu, załoga wspięła się na szczyt umiejętności, nieco zawiedli rywale (Krzysztof Hołowczyk nie startował,

Robert Gryczyński odpadł już pierwszego dnia, Leszek Kuzaj jechał z kontuzją ręki). Podobnie jak rok wcześniej zwycięstwo w Rajdzie Barum, gdzie po raz kolejny startował z Emilem Horniaczkim w Toyocie Celice GT-Four i punkty zebrane w krajowych rajdach o randze międzynarodowej dały Januszowi Kuligowi sukces w klasyfikacji mistrzostw Strefy Europy Centralnej. Dzięki wsparciu i kontaktom głównego spon-

sora (Marlboro) załoga brała udział w przygotowaniach Tommi Mäkinena do Rajdu Akropol. Jazdy na prawym fotelu „latającego Fina” były dla polskiego mistrza istotnym doświadczeniem. Praktyczne nauki załoga pobierała startując w Rajdzie Semperit i w kończącym mistrzostwa świata, Rajdzie Wielkiej Brytanii. W tej ostatniej imprezie na 13. odcinku specjalnym wylecieli z trasy. Chwilę po tym, jak wydostali się →→



2000



2000

z uszkodzonego Escorta, na ich auto wpadł samochód Colina McRae, zmieniając obie rajdówki w kupę żelastwa. Przekonanie o niebywałym szczęściu Janusza Kuliga stało się powszechne. Starty zagraniczne miały być jednym z etapów przygotowa-

nia załogi do udziału w cyklu mistrzostw świata dla załóg niefabrycznych. Następne sezony w rajdach samochodowych w Polsce przynoszą dwa tytuły mistrzowskie i szereg występów poza granicami. Do zespołu dołączył kolejny sponsor - Ford, →



2000



2000



2000

a załoga przesiadła się do Focusa w najlepszej dostępnej dla niefabrycznego zespołu specyfikacji WRC. Sezon 2000 rozpoczął się awarią skrzyni biegów na Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, a zakończył oglądaniem ostatniej eliminacji, 48. Rajdu Wisły okiem kibica po wcześniejszym rozstrzygnięciu na swoją korzyść krajowego championatu. Po drodze było bardzo ważne zwycięstwo w 26. Rajdzie Kormoran nad niepokonanym na własnym terenie Krzysztofem Hołowczyem; miało ono

symboliczny wymiar zajęcia najważniejszego miejsca wśród mistrzów polskich tras rajdowych. W walce o tytuł mistrza Polski w siedmiu eliminacjach Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pięciokrotnie wygrywali, raz ulegli Leszkowi Kuzajowi i raz technice (awaria skrzyni biegów). Załoga zaczęła intensywnie zbierać doświadczenia w rajdach o randze mistrzostw świata. Po nieukończonym 33. Rajdzie Portugalii pojechali do Katalonii, gdzie zostali włączeni do zespołu logistycznego

zespołu fabrycznego Mitsubishi. Podobnie, w ramach przygotowań do rywalizacji o Puchar FIA 2001, odbyli pełny rekonesans tras greckiej rundy WRC, Rajdu Akropol. We Włoszech, gdzie załoga odbywała oficjalny trening, odbyła się część nieoficjalna; zespoły Marlboro-Mitsubishi-Ralliart i Marlboro-Ford-Mobil 1 wspólnie obchodziły 31. urodziny Janusza Kuliga. Kilka dni później zarówno Tommi Mäkinen, jak i Janusz Kulig osiągnęli metę 20. Rajdu Sanremo.

Tradycyjnie wraz z Emilem Horniaczkiem Janusz Kulig wystartował w czeskiej eliminacji mistrzostw Europy, Rajdzie Barum. Na 13. kilometrze 13. odcinka specjalnego zabrakło szczęścia – w Toyocie Corolli zdefektowały drążki kierownicze i załoga do mety nie dojechała. Na pocieszenie wygrali jedną z rund mistrzostw Słowacji, Rajd Mikona. Rok 2001 był najbardziej pracowitym sezonem w karierze Janusza Kuliga. Startował w ośmiu rajdach w cyklu mistrzostw →→



2000



2000



2000



2001



2001



2001

Polski, pięciu mistrzostw Słowacji i dwóch mistrzostw świata. Nie ukończył trzech rajdów, w dwunastu stawał na podium, w siedmiu na najwyższym stopniu. Sześciokrotnie jechał Toyotą Corollą WRC, dziesięć razy Focusem WRC, przejechał ponad 3 tysiące kilometrów odcinków specjalnych, zdobył tytuł mistrza Polski (z Jarosławem Baranem) i mistrza Słowacji (z Emilem Horniaczkiem). Na koniec wziął udział w warszawskiej Barbórcie, którą wygrał. Do rywaliza-



2001



2001

cji w mistrzostwach Polski 2001 przystąpiło pięć załóg w samochodach klasy WRC, co zapowiadało interesującą i wyrównaną walkę przez cały sezon. Tak też i było. Mocne zespoły dokładały wszelkich starań, aby odebrać tytuł mistrzowski załodze jeżdżącej tak, jak w ubiegłym sezonie Fordem Focusem i z tymi samymi sponsorami. Najbardziej dramatycznym wydarzeniem sezonu był wypadek na Rajdzie Polski. Na cztery odcinki przed metą rajdu

załoga Marlboro-Ford-Mobil 1 przebiła oponę i zamiast wypracowanej wcześniej niemal minuty przewagi nad najgroźniejszymi rywalami, Leszkiem Kuzajem z Andrzejem Górskim, miała 12 sekund straty. Na piętnastu kilometrach Janusz Kulig odrobił 4,3 sekundy, do mety rajdu pozostało ok. 30 kilometrów i 7,2 sekundy do lidera. Kierowca podjął ryzyko jazdy bez żadnego marginesu bezpieczeństwa i na jednym z mostków, przy bardzo dużej prędkości, tego marginesu zabrakło.



2001

Samochód wyleciał w powietrze, spadł nieco za daleko na pobocze i wpadł w nieprzewidziany poślizg. Po przefrunięciu przez rowy, obijaniu się o drzewa spadł około 25 metrów w dół. Z całkowicie zgniecionego Focusa załoga wydoszła się samodzielnie. Lekko poobijani, bez poważniejszych obrażeń wyszli z kolejnego wypadku.

Pozostał jednak u Janusza pewien psychiczny uraz, który powodował, że na bardzo szybkich partiach kierowca jechał wolniej niż mógł. W przełamaniu tego lęku pomagał psycholog, jednak odbudowywanie psychiki trwało długo. W ostatnich rajdach sezonu w stylu jazdy kierowcy obserwatorzy rywalizacji o mistrzostwo Polski nie byli w stanie dostrzec jakichkolwiek śladów tego

groźnego wypadku, jednak sam kierowca mówił o zdarzeniu jeszcze dwa lata później. Wyrównana rywalizacja sezonu 2001 zakończyła się dopiero na ostatnim odcinku specjalnym ostatniego rajdu. O trzecim w karierze tytule mistrza Polski Janusza Kuliga i Jarosława Barana przesądził 28. Rajd Warszawski rozpoczynający się w dniu urodzin kierowcy. Na mecie uzyskali 5 sekund przewagi nad Krzysztofem Hołowczyem jadącym z Łukaszem Kurzeją Peugeotem 206 WRC. Nowe regulacje

prawne (zakaz reklamy używek) spowodowały rozpad zespołu, w którym główną rolę grała firma tytoniowa. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ponownie znaleźli się na rozdrożu, poszukiwania nowych sponsorów były tym trudniejsze, że gospodarka kraju mocno przyhamowała i w wielkich korporacjach zredukowano wydatki na promocję i reklamę. Na domiar złego wciąż obowiązywała umowa zawarta przez Polski Związek Motorowy z Telewizją Polską o wyłączno- →



2001

ści relacjonowania zawodów o mistrzostwo Polski w sportach motorowych. TVP sportów samochodowych nie pokazywała, stacje komercyjne nie miały do tego prawa. A sponsorom zależało głównie na telewizji.

W tej sytuacji Janusz Kulig i Jarosław Baran postanowili powalczyć o mistrzostwo Europy. Ciekawsze ze względów sportowych, jak i korzystniejsze dla promocji sponsora wyzwanie leżało w zasięgu możliwości załogi. Jedynym problemem był budżet. Jednocześnie, trochę na zasadzie planu awa-

ryjnego, a trochę jako rozpoznanie i określenie swojego miejsca w stawce wystartowali w Mitsubishi grupy N w Rajdzie Szwecji. Doświadczenia bardzo się przydały, kiedy rok później jechali w tej imprezie już jako załoga zgłoszona do mistrzostw świata w Production Car. Kolejny start w seryjnym Mitsubishi miał miejsce w Stanach Zjednoczonych w Rajdzie Cherokee Trails. Pojechali na zaproszenie i dzięki wysiłkom Marka Pilcha prowadzącego Autoklub Polski w Chicago. Załoga znad Wisły na trasach parku narodowego Cherokee

Polakom mieszkającym za Wielką Wodą, jak i kibicom w kraju sprawiła ogromną satysfakcję. Jadąc w nieznanym rajdzie, o organizacji kompletnie odmiennej od imprez europejskich, w konkurencji z autami bez restrykcyjnych ograniczeń technicznych określonych przepisami FIA i walcząc jedynie o sławę, pokazali najwyższych lotów technikę jazdy, waleczność i ogromną skuteczność. Na mecie zajęli drugie miejsce ze stratą zaledwie 1 sekundy do zwycięzcy. Wobec przedłużającego się procesu budowy nowego zespołu Janusz Kulig



2001



2001

z Jarosławem Baranem skorzystaliby z propozycji szefów zespołu Shell Helix-PTF-Seat i w pierwszej eliminacji sezonu rozgrywek krajowych wystartowali w Seacie Cordobie WRC. Pomimo problemów technicznych wygrali 16. Zimowy Rajd Dolnośląski. Na trasach 25. Rajdu Krakowskiego ulegli Leszkowi Kuzajowi, który jechał wówczas po raz pierwszy w znakomitym Peugeocie 206 WRC. Stając na rampie startowej trzeciej eliminacji mistrzostw Polski załoga wiedziała, że jest to ich ostatni rajd w Seacie. W kwietniu udało się podpisać wszyst-

kie umowy dotyczące startów w mistrzostwach Europy i tydzień po wygraniu (po raz piąty w historii imprezy) 30. Rajdu Elmot, Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ruszali do rywalizacji o championat kontynentu. Z nowymi sponsorami w Fordzie Focusie WRC wystartowali w Rally of Turkey, stanowiącym trzecią eliminację serialu ze współczynnikiem 20. Samochód do mistrzostw Europy przygotowała zaprzyjaźniona z Januszem Kuligiem czeska firma Jolly Club, rezydująca w Žilnie. Sponsorami zespołu, którego oficjalna nazwa brzmiała:

Mobil 1 Brok Goodyear Team Poland były firmy Mobil, Brok, Goodyear, Action, Ferro przy wsparciu Ford Distribution. Zwycięstwo w Izmirze samochodem w specyfikacji z roku 1999, w silnej konkurencji, na nieznanych trasach i w trudnych warunkach dawało zespołowi uzasadnione powody do radości. W odbywającym się dwa tygodnie później w Bułgarii Rallye Albena ulegli jedynie Leszkowi Kuzajowi i przed polską eliminacją objęli prowadzenie w klasyfikacji mistrzostw Starego Kontynentu. Kolejne zwycięstwo w Rajdzie Pol- ➔➔



2001

ski powiększyło przewagę w mistrzostwach Europy, później zaczęły się kłopoty.

Ypres Westhock Rally rozpoczął się problemami z układem hamulcowym, potem silnik nie uzyskiwał właściwych obrotów i na koniec przestało działać wspomaganie układu kierowniczego. Na 10. odcinku załoga musiała zrezygnować z rywalizacji. W kolejnej eliminacji, Rally Vinho de Madeira, planowany był start samo-

chodzie specyfikacji 2001, lecz skończyło się na planach. Ponownie awarie uniemożliwiły utrzymanie właściwego rytmu jazdy i osiągnięcie mety okazało się nadzwyczaj trudne. Szóste miejsce nie było sukcesem na miarę ambicji, ale i tak ponad możliwości samochodu. W greckiej eliminacji, Elpa Rally, Janusz Kulig i Jarosław Baran stoczyli wspaniałą walkę z Renato Travaglią i Flavio Zanellą w Peugeocie

206 WRC i miejscowymi zawodnikami Leonidasem Kyrkosem i George Polyzoisem w Fordzie Escorcie WRC. Zajęli trzecie miejsce po ryzykownym zabiegu założenia opon typu „slick” na ostatnie odcinki specjalne. Niestety, spadł deszcz. Pomimo to Polacy prowadzili w klasyfikacji ME. Po raz kolejny awaria układu wspomagania już w pierwszej fazie rywalizacji przesądziła o zajęciu trzeciego miejsca na znanym i lubianym przez Janusza Kuligę Rajdzie Barum. Imprezę wygrał Włoch, drugie miejsce zajął Leszek Kuzaj. Po zanalizowaniu rezultatów wyszło, że sprawa tytułu rozstrzygnie się w ostatnim rajdzie serii „dwudziestek”, z tym że Janusz Kulig miał możliwość doliczenia punktów zdobytych w którymś z rajdów o niższym współczynniku. Decyzja została podjęta szybko i załoga wzięła udział w szwajcarskim Rallye International du Valais ze współczynni-



2001



2001

kiem 10. Celem było zwycięstwo i doliczenie 10 punktów pomnożonych przez współczynnik. Zdefektowaną w pierwszej fazie zawodów skrzynię biegów naprawiono, i później, bez dramatycznych wysiłków, założenia zostały zrealizowane. W dniu swoich urodzin ponownie Janusz Kulig został liderem klasyfikacji mistrzostw Europy, jednak tytuł mistrzowski miał przypaść zwycięskiej załodze na Rallye d'Antibes na Lazurowym Wybrzeżu. W ostatnim, decydującym starciu Janusz Kulig i Jarosław Baran wystartowali po raz pierwszy w Peugeocie 206 WRC. Zgodnie z przewidywaniami pierwsi na metę wjechali Włosi, Renato Travaglia i Flavio Zanella i oni też wygrali rywalizację. Wicemistrzami Europy zostali Janusz Kulig i Jarosław Baran, tracąc do zwycięzców zaledwie 60 punktów. Po raz ostatni polscy kibice mogli podziwiać kunszt Janusza Kuligę na tra-

się, tym razem niefortunnej, Barbórki warszawskiej. W dwunastym sezonie startów Janusz Kulig postanowił zmierzyć się z czołową kierowców światowych rywalizujących w mistrzostwach Production Car. Zespół Mobil 1 Team Poland wspierany był przez Mobil, Trade System, Ferro, Action oraz Oknoplast Kraków. Zaczęło się wspaniałym zwycięstwem, trzy sekundy nad Stigiem Blomqvistem w pierwszym spotkaniu

na śnieżnych trasach Rajdu Szwecji. Po badaniu technicznym okazało się jednak, że koło zamachowe w samochodzie Janusza Kuligę było niezgodne z regulaminem i zamiast 10 punktów i prowadzenia w stawce, komisja techniczna FIA podjęła decyzję o wykluczeniu polskiej załogi. Złą passę niefortunnie rozpoczętego sezonu miał przełamać Rajd Corona; →



2001



rozgrywana w Meksyku impreza szutrowa kandydowała do włączenia jej w 2004 roku do cyklu eliminacji mistrzostw świata. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pojechali po ostry trening przed szutrowymi eliminacjami FIA Production Car. Dojechali na trzecim miejscu, jednak po badaniu technicznym awansowali na drugą pozycję. Dzień po zawodach, wspólnie ze zwycięzcą, Marcosem Ligato testowali nastawy zawiesznień i elektroniki pod kątem zawodów



w Nowej Zelandii i na Cyprze. W kolejnych eliminacjach cyklu FIA Production Car Janusz Kulig z Jarosławem Baranem zapowiadali starty nowym, zbudowanym i obsługiwanym przez nowego partnera egzemplarzu; umowa została podpisana z uważaną za jedną z najlepszych na świecie włoską firmą Top Run Racing. Przygotowywany Lancer Evo VII wykonany został według najnowszej specyfikacji 2003 roku. Silnik o 2 litrach pojemności z turbosprężarką osiągał moc 300 KM przy 4700 obrotów na minutę, zaś maksymalny moment obrotowy 580 Nm przy 3800. Takim samym samochodem, przygotowanym zresztą również przez Top Run Racing startował jeden z faworytów FIA Production Car, Marcos Ligato. Optymistyczne nastroje rozwiały się na szutrach w Nowej Zelandii, kiedy defekt pompy paliwa wykluczył możliwość dojechania do mety. Do ósmego odcinka specjalnego walczyli znakomicie; zajmowali czwarte miejsce w stawce ze

stratą 45 sekund do lidera. Niedługo później przyszła zaskakująca wiadomość o rozstaniu Janusza Kuliga z Jarosławem Baranem. Obiektywnie rzecz ujmując zaskoczenie może budzić fakt, że przez siedem lat współpraca trwała bez większych zgrzytów. Zazwyczaj wzajemne zmęczenie sobą w załogach rajdowych następuje znacznie szybciej. Jarosław Baran i Janusz Kulig zakończyli współpracę po dżentelmeńsku, nie kryjąc, że mieli siebie już dość, ale też zachowując wzajemnie dla siebie szacunek. W kolejnej imprezie, Rajdzie Cypru, na prawym fotelu auta Janusza Kuliga zasiadł Dariusz Burkat. Mitsubishi Lancer Evo VII przygotowany został w nowo powstałej firmie zajmującej się budową

i wynajmowaniem samochodów rajdowych, Kulig Preparation. Przez pierwsze dwa etapy, w bardzo trudnych warunkach Polacy jechali bardzo dobrze. Zajmowali czwartą pozycję w stawce FIA Production Car i dwunastą w klasyfikacji generalnej zawodów. Na trzynastym kilometrze trzynastego odcinka specjalnego kierowca nie opanował hamowania i samochód wypadł z drogi. Załozę nic się nie stało, samochód również w wypadku niewiele ucierpiał, jednak nie było sposobu, aby powrócić na trasę. Po czterech rajdach z serii mistrzostw świata grupy N Janusz Kulig miał na koncie zero punktów. W następnym starcie z prawego fotela wspierał Janusza Kuliga doświad-

czony na światowych imprezach Maciej Szczepaniak. Zmęczonego na szutrowych trasach Cypru auta przed kolejnym w kalendarzu Rajdem Niemiec nie udało się wyremontować i załoga wystartowała w Lancerze Evo VI, przygotowanym przez Kulig Preparation, którym po polskich trasach ścigali się Michał i Grzegorz Bębenkowie. Dobry wynik i punkty za trzecie miejsce nie zmieniły faktu, że pierwszy sezon rywalizacji o czołowe lokaty w mistrzostwach świata nie skończył się sukcesem. Zamiast więc do Australii załoga wybrała się do Czech, gdzie wystartowali Toyotą Corollą WRC. Po pierwszym dniu rywalizacji byli sklasyfikowani na czwartym miejscu, o wycofaniu przesądziła →→





2002



2002



2002

infekcja oka Janusza Kuliga. Ostatnim rajdem sezonu dla kierowców rywalizujących w FIA Production Car i ostatnim w karierze Janusza Kuliga był Rajd Korsyki. W naprawionym Lancerze Evo VII w drugim etapie zawodów pojawiły się problemy z tylnym dyferencjałem, kierowca stracił właściwy rytm jazdy i na 12. odcinku na kilkanaście sekund wypadł z drogi. W efekcie, po dwóch etapach kierowca wraz z pilotującym go Maciejem Szczepaniakiem sklasyfikowani byli na ósmej pozycji. Trzeciego dnia, już bez kłopotów technicznych jechali doskonale i zawodnikom udało się awansować w stawce Production Car na czwarte miejsce. Do trzeciej lokaty zabrakło zaledwie pięciu sekund. W klasyfikacji

końcowej FIA Production Car Janusz Kulig znalazł się na ósmym miejscu. Niemal natychmiast w firmie Kulig Promotion rozpoczęły się przygotowania do kolejnego, trzynastego w karierze Janusza Kuliga sezonu. W Kulig Preparation trwała budowa Mitsubishi Lancera w wersji Evo VII, którym Janusz Kulig i Maciej Szczepaniak mieli ponownie ruszyć do rywalizacji w mistrzostwach świata Production Car. Dość niespodziewanie na początku listopada Janusz Kulig otrzymał od Fiata Auto Poland propozycję wzięcia udziału w testach Fiata Punto Super 1600 w Toscanii. Decyzje zapadły bardzo szybko. Już 3 grudnia na Targach Motor Show w Bolonii, w czasie prezentacji zespołu rajdowego Fiata,

oficjalnie poinformowano, że w sezonie 2004 w całym cyklu mistrzostw Polski w samochodzie Fiat Punto Rally Super 1600 pojedzie Janusz Kulig z Maciejem Szczepaniakiem. Plany startów zagranicznych uległy modyfikacji, początkowo kierowca chciał jeździć Punto w Polsce i Lancerem na świecie, jednak ostatecznie postanowił przymierzyć się do walki o tytuł mistrza Europy, zwłaszcza że zgromadzenie budżetu wydawało się nieco łatwiejsze niż na cykl mistrzostw świata. Pierwszy start w Rajdzie Mille Miglia i kolejne, w Bułgarii, w Polsce i w Czechach były wstępnie przygotowane już na początku stycznia. Wszystkie plany zawaliły się 13 lutego, kiedy przyszła tragiczna wiadomość. Janusz Kulig nie żyje. ■

PARKING

STRZEŻONY A DOZOROWANY?

Płatny parking nie zawsze oznacza strzeżony. Może minęły już czasy plagi złodziei aut, jednak zawsze należy liczyć się z faktem, że nasze auto w sposób niespodziewany zmieni właściciela.

Pozostawianie samochodów w przypadkowych miejscach grozi nie tylko kradzieżą, ale też uszkodzeniami, których przyczyną mogą być zjawiska pogodowe ale też przypadkowi ludzie.

Za co płacisz i co z tego masz?

Pozostawienie auta na parkingu płatnym wydaje się rozsądnym wyjściem, to jednak nie zawsze oznacza, że ktoś będzie auta pilnował. A jednak, parkingi płatne nie zawsze są dozоровane, czyli, mimo, że płacisz za postój auta i czujesz się bezpiecznie i spokojnie, to jednak musisz wiedzieć, że twojego auta nikt nie pilnuje, a właściciele i osoby prowadzące taki parking, absolutnie nie ponoszą odpowiedzialności za auta ustawione na ich placu. Opłata parkingowa jest w tym wypadku zapłatą za miejsce parkingowe. Płacisz, bo zależy ci na miejscu blisko twojej lokalizacji, pracy czy domu, płacisz, bo zawsze masz miejsce na parkingu i zawsze możesz tam zaparkować, nie jesteś skazany na poszukiwaniu miejsca w zatłoczonym mieście. Jeśli twój samochód zniknie, zostanie uszkodzony czy okradziony, właściciel parkingu wcale nie będzie ponosił odpowiedzialności z tego tytułu. Opłacając miejsce na parkingu płatnym wynajmujesz kawałek ziemi, ale nie zobowiązujesz właściciela do pilnowania auta.

Nie płacisz i co z tego masz?

Istnieją jeszcze inne rodzaje parkingów,

choćby osiedlowy bezpłatny, gdzie na właścicielu terenu spoczywa odpowiedzialność za utrzymywanie go w stanie nie zagrażającym bezpieczeństwu parkujących na nim aut, czyli, na przykład nie spadł na auto konar drzewa. Na hotelach parkingowych za auto odpowiada właściciel hotelu.

Parkingi płatne strzeżone

W polskich miastach, takich jak Wrocław, Szczecin, Warszawa, Poznań i innych dominują parkingi niestrzeżone. Jak na pierwszy rzut oka odróżnić parking dozоровany od strzeżonego? Parking strzeżony powinien być ogrodzony. Powinien mieć bramę wjazdową ze szlabanem, kolczatki i budkę strażniczą. Auto, przyjmowane na parking dozоровany powinno otrzymać numer oraz konkretne miejsce postojowe. Osoby wprowadzające samochód powinny być legitymowane. Co ciekawe, jeśli parking spełnia te warunki, to mimo braku tablicy informującej o tym, że jest to parking strzeżony, możesz, zgodnie z prawem uznać, że jest strzeżony. Dzieje się tak dlatego, że urzędnicy, działający na terenie parkingu pozwalają wyrobić w kierowcy przekonanie, że auto będzie pilnowane przez obsługę parkingu.

Ten parking to twierdza!

Wjeżdżając na parking strzeżony uiszczamy opłatę, otrzymujemy kwit za parkowanie, na którym znajduje się numer rejestracyjny

samochodu. W tym momencie zawarta została umowa przechowania. Zgodnie z nią przechowawca, czyli osoba prowadząca parking,

kingiem strzeżonym. Dlaczego jest to ważne? Ponieważ właściciel parkingu strzeżonego przyjmuje na siebie odpowiedzialność za:



- kradzież pojazdu
- włamania
- kradzież wyposażenia samochodu
- kradzież i uszkodzenia anten, lusterek czy tablic rejestracyjnych

Nie odpowiada natomiast za rzeczy pozostawione w aucie, czyli bagaż podręczny, ubrania w bagażniku itp.

Płatny, niestrzeżony

Czasem mamy do czynienia z parkingiem płatnym i ogrodzonym, ale mimo to, w myśl przepisów, niestrzeżonym. Są to parkingi na terenie giełd samochodowych,

bierze na siebie odpowiedzialność za przechowywany towar, czyli twój samochód. W rezultacie odpowiada za wszelkie uszkodzenia auta oraz jego utratę, choćby w efekcie kradzieży. Stąd tak ważne jest zabezpieczenie parkingu:

- ogrodzenie go ze wszystkich stron
- brama wjazdowa ze szlabanem
- kolczatki na jezdni, usuwane przy wypuszczeniu auta z parkingu
- dodatkowe zabezpieczenia mechaniczne i elektroniczne
- budka strażnicza
- regulamin parkingu strzeżonego
- legitymowanie osób wprowadzających auto
- "numerek" wydawany podczas przyjmowania auta
- miejsce postojowe przypisane do konkretnego samochodu

Odpowiedzialność właściciela parkingu strzeżonego

Chociaż kilka z tych kryteriów pozwala domniemywać, że mamy do czynienia z par-

targowisk, gdzie opłacisz miejsce parkingowe na kilka godzin, ale niekoniecznie ma to swój związek z bezpiecznym przechowaniem samochodu.

Płatne strefy parkowania

Z kolei strefy płatnego parkowania w miastach to miejsca płatne, ale bez rezerwowania miejsca. Opłata przeznaczana jest na utrzymanie parkingów w należyтым stanie, odśnieżone, z zagrabionymi liśćmi, z wymiecionym piaskiem. Pamiętaj, że możesz domagać się rekompensaty od zarządcy strefy płatnego parkowania, jeśli uszkodzisz samochód na terenie strefy z powodu niedopełnienia obowiązku utrzymania parkingu w należyтым stanie.

Pamiętaj, że parking dozоровany, to nie to samo, co strzeżony!

Artykuł przygotowała firma [Pomoc Drogowa Jarex24](#) z Cerekwicy koło Trzebnicy. Jarex oferuje profesjonalną pomoc drogową, ratownictwo drogowe, wulkanizację oraz serwis aut.

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

REALIZACJA
PRZYSZŁOŚĆ



ZAMKNIĘCIE
PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Wydarzenia i rocznice: luty 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

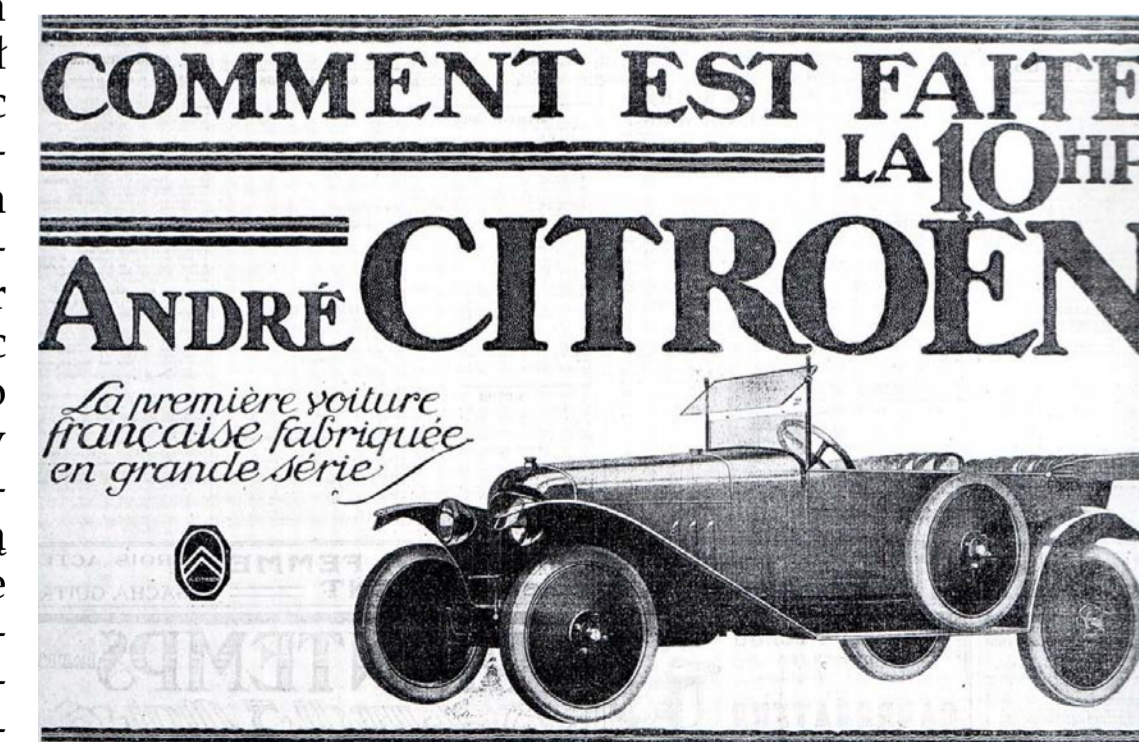
Francuski Henry Ford

Mnóstwo światowych marek związanych z branżą motoryzacyjną swe nazwy przyjęły od nazwisk założycieli - np. Ford, Chevrolet, Rolls-Royce, Porsche, Ferrari, Honda, Kawasaki, Bosch, Michelin, Dunlop czy Firestone. W większości przypadków założone przez nich firmy uczyniły założycieli i ich rodziny milionerami. Istnieją jednak wyjątki od tej reguły, do których należy Francuz Andre Gustave Citroen.

Urodził się on 5 lutego 1878 roku w Paryżu. Jego przodkowie mieszkali w Holandii i handlując owocami cytrusowymi nosili nazwisko Limoenman, później zmienione na Citroen. Ojciec Andre, Levie zajmował się już jubilerstwem i handlem diamentami. Podczas podróży do Polski (będącej pod zaborami) poznał w Warszawie pannę Kleinman (z polskiej rodziny pochodzenia żydowskiego), z którą wziął ślub. Z ich związku narodziło się kilkoro dzieci, z których piątym był Andre. Kto wie, jak potoczyłyby się historia, może nawet świata, gdyby nie bankructwo rodzinnych interesów związanych z diamentami? W każdym razie młodziutki Andre nie stał się jubilerem czy handlarzem, ale poszedł na studia i z powodzeniem ukończył w 1900 roku politechnikę, okazując się uzdolnionym inżynierem. Jednak utrzymująca się trudna sytuacja materialna skłoniła Andre do włożenia munduru i służby, jako oficer w wojskach inżynieryjnych. Będąc jeszcze w wojsku (które porzucił po czterech latach) odwiedził zakłady tekstylne w Łodzi. Tam podpatrzył pracujące - napędzane wodą - olbrzymie, drewniane koła zębate o daszkowym zazębieniu. Przekonał się jednocześnie, że takie przekładnie mają bardzo dużą żywot-



ność. Wg jednych źródeł Andre kupił patent na takie koła, wg innych - po powrocie do Francji zbudował takie przekładnie z metalu i opatentował. W każdym razie ściągnął →





mundur, założył firmę „Engrenages Citroen” i rozpoczął produkcję kół zębatach z charakterystyczną zębatką. Wówczas także pojawiło się logo firmy, opracowane przez Andre, składające się z dwóch „daszków”, które do dzisiaj – mimo modyfikacji – umieszczone jest na samochodach marki Citroen.

Interes Andre Citroena rozwijał się świetnie za sprawą gwałtownego rozwoju przemysłu oraz motoryzacji na początku XX wieku.

Firma dostarczała przekładni wielu producentom samochodów (m. in. Rolls-Royce'owi), a nawet wyprodukowała przekładnię do steru słynnego Titanica. Citroen pozostawił wręcz na jakiś czas własne przedsiębiorstwo i przyjął zlecenie uratowania przed bankructwem produkującej samochody firmy Mors (z pozytywnym skutkiem).

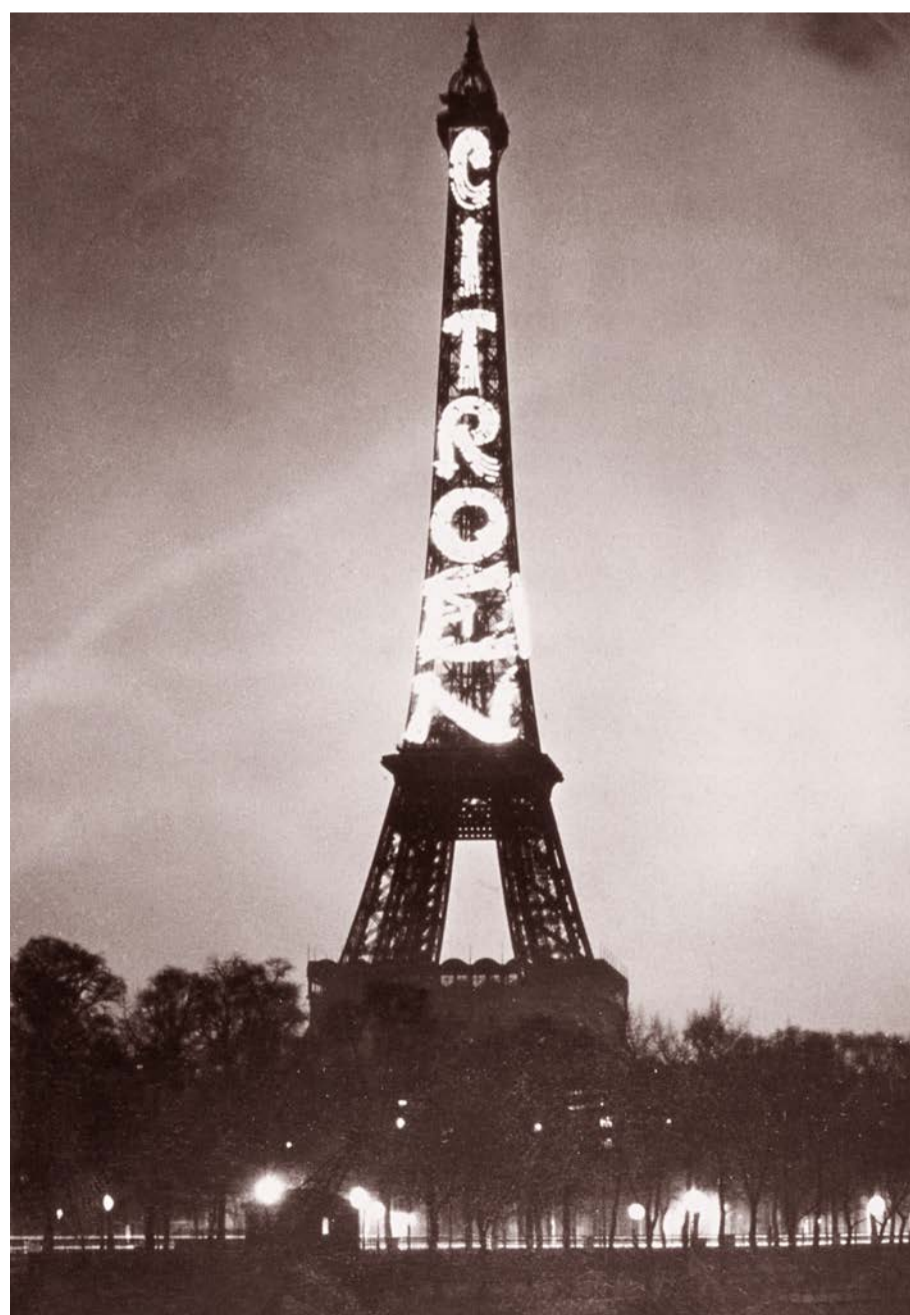
Niezwykle ważnym wydarzeniem w życiu Citroena stała się wyprawa do USA, gdzie miał spotkanie m.in. z Henrym Fordem oraz miał możliwość zapoznania się z nowatorską metodą produkcji taśmowej.

Niedługo później wybuchła I wojna światowa i francuski przemysł musiał przestawić się głównie na produkcję

wojskową. Citroen zaproponował ministerstwu obrony, by przy produkcji amunicji zastosować ideę produkcji taśmowej, z którą zapoznał się za oceanem. Tak się stało, dzięki czemu gwałtownie wzrosła ilość wytwarzanych naboju, co – wielce prawdopodobne – mogło mieć istotny wpływ na pokonanie Niemiec...

Po zakończeniu wojny Citroen, mając w pakiecie wiedzę wywiezioną z fabryki Forda

oraz doświadczenie z prowadzenia fabryki Mors, postanowił zaangażować się w produkcję samochodów pod własną marką. Głównym projektantem pierwszego samochodu Citroena (model A) był Jules Salomon. Pojazd zadebiutował w maju 1919 roku i dzięki niskiej cenie, ale dobrej jakości (taśma produkcyjna) oraz znakomitej kampanii reklamowej szybko stał się rynkowym przebojem. Już dwa lata później Citroen produkował więcej samochodów (20 tysięcy), co łącznie



jego dwa najwięksi konkurenci – Renault i Peugeot. Andre zyskał wręcz miano „francuskiego Forda”.

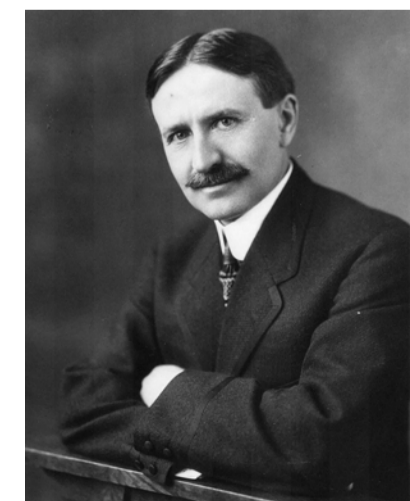
To, co się działo w firmie i z firmą Citroena w latach 20-tych, to temat na kolejny, gigantyczny artykuł. Dość stwierdzić, że w 1930 roku producent miał około 5 tysięcy(!) przedstawicielstw na całym świecie, a w kilku krajach (m. in. w Polsce, w Warszawie) produkowano lub składano samochody tej marki. I wówczas zaczęły się poważne problemy. Na świecie rozszalał się kryzys gospodarczy, produkcja aut spadała, a sam Andre Citroen

stracił ogromny majątek źle inwestując kapitał. Fabryka była ogromnie zadłużona i ostatecznie w 1934 roku przedsiębiorstwo Citroen zostało przejęte przez największego wierzyciela, czyli firmę Michelin. Przejęcie wsparł francuski rząd, by uratować przed zamknięciem fabrykę i zapobiec zwolnieniom dziesiątkom tysięcy pracowników. Andre Citroen został pozbawiony jakiegokolwiek wpływu na swoje byłe przedsiębiorstwo. Nie pozostało to bez wpływu na jego zdrowie – popadł w depresję, a 5 lipca 1935 roku zmarł na raka żołądka.

Gumowy interes

Nieprzypadkowo wymieniłem na początku poprzedniego tekstu (o Andre Citroenie) nazwę Firestone. Długo czas byłem przekonany, że jest to świetna nazwa dla opon samochodowych, nie mając pojęcia, że jest to nazwisko żyjącego na przełomie XIX i XX wieku pana o imionach Harvey Samuel.

Firestone urodził się 20 grudnia 1868 roku na farmie niedaleko miejsciny Columbiana w amerykańskim stanie Ohio. Gdy przyszedł czas na samodzielne zarabianie



Firestone

pieniędzy został handlarzem wozów konnych. W tamtych latach koła tych pojazdów wykonywane były w całości z żelaza lub drewna, na które co najwyżej – dla zwiększenia trwałości – nabijano żelazną obręcz. Firestone zwrócił natomiast uwagę, że jeśli koło obłoży się gumą, to zdecydowanie zwiększa się komfort jazdy.

W 1839 roku rodak Firestone'a, Charles Goodyear, wynalazł sposób produkcji gumy, a w 1844 roku okrył (i opatentował) proces wulkanizacji kauczuku, który był podstawowym składnikiem w produkcji gumy. Niestety, do rozpoczęcia ery samochodów było jeszcze daleko i odkrycie Goodyear'a nie przyniosło mu potencjalnych profitów. Zmarł w biedzie w 1860 roku. W 1898 roku założono przedsiębiorstwo Goodyear Tire and Rubber Company. Był to pewnego rodzaju wyraz hołdu złożonego wynalazcy gumy, ale firma nie miała już nic wspólnego z rodziną Goodyear'a.

Niezwykłe konsekwencje dla handlarza wozami konnymi miało jego spotkanie (ok. 1895 roku) z młodym inżynierem... Henry Fordem. Firestone sprzedał początkującemu konstruktorowi samochodów zestaw (gumowych) opon. Prawdopodobnie były one tak dobre (jak na tamte lata), że ta transakcja stała

THE GROWTH AND DEVELOPMENT OF PEOPLE IS THE HIGHEST CALLING OF LEADERSHIP.

— HARVEY FIRESTONE
TRIO-CONSULTING.COM

LEADERSHIP DEVELOPMENT CERTIFIED TRAINING

TRIO CONSULTING

się początkiem wieloletniej współpracy biznesowej oraz osobistej przyjaźni pomiędzy oboma panami.

Co więcej, Firestone nabrał po tym spotkaniu przekonania, że czas transportu konnego dobiega końca, a rozpoczyna się era motoryzacji. Nie miał też wątpliwości, że potrzebne



będą opony. W 1900 roku założył więc w Akron (w stanie Ohio) fabrykę Firestone Tire and Rubber Company. (Akron stało się światową stolicą przemysłu oponiarskiego, gdyż swoje fabryki i siedziby ulokowały tam także firmy B.F. Goodrich oraz wspomniany wcześniej Goodyear). Fabryka Firestone'a rozpoczęła produkcję w 1903 roku, a trzy lata później sprzedała 2 tysiące kompletów opon Fordowi (a tym czasie nadal trudno było mówić o seryjnej i masowej produkcji jakiegokolwiek producenta samochodów). Przełom nastąpił w 1908 roku, gdy Ford uruchomił taką taśmową produkcję (Do 1927 roku, kiedy zakończono produkcję modelu T z zakładów Forda wyjechało ponad 15 milionów sztuk. Rekord ten został pobity dopiero w 1972 roku przez Volkswagena Beetle.) i zamówienia na opony Firestone'a rosły niemal w geometrycznym postępie. W 1910 roku po raz pierwszy w historii



firmy roczne przychody przekroczyły kwotę miliona dolarów. W 1926 roku Firestone produkował już ponad 10 milionów opon mając około 25-procentowy udział w amerykańskim rynku. (Nie bez znaczenia były też sportowe sukcesy – pierwszy w historii wyścig Indianapolis 500 wygrał Ray Harroun, jadąc samochodem Marmon Wasp na oponach Firestone).

Produkcja tak dużej ilości opon wymagała ogromnej ilości kauczuku (kauczuk syntetyczny wynaleziono dopiero w latach 30-tych). W tych latach światową produkcję kauczuku zdominowały i kontrolowały dwa państwa – Wlk. Brytania oraz Holandia – mające ogromne plantacje kauczukowca w swoich azjatyckich koloniach. Chcąc przełamać ich monopol Firestone założył własne plantacje tej rośliny w afrykańskiej Liberii. (Historia Liberii, to odrębny i ciekawy temat, chociaż już niekoniecznie związany z motoryzacją, no może poza plantacjami Firestone'a).

Harvey Samuel Firestone przeszedł na emeryturę w 1932 roku w wieku 64 lat. Zmarł 7 lutego 1938 roku w Miami Beach. ■

For SAFETY and ECONOMY

Firestone

RIBBED CLUB TRIAL

ALL NON-SKID COMBINATION

MOTOR CYCLE TYRES

Firestone TYRES DRIVE SAFELY - consistently good

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