

iauto ^{polska}

Numer 74, 10 maja 2017



Każde stworzenie zachowuje się zgodnie z tym, co nakazuje instynkt. Zachowania takie, różne, zależne od okoliczności, są konieczne do przeżycia pojedynczych osobników lub wręcz gatunku. Oczywiście są zachowania, które minimalizują ryzyko utraty sprawności, zdrowia lub życia. Powszechnie określa się je jako reakcje instynktu samozachowawczego. To działa u wszystkich gatunków zwierząt wyższych. A jako że człowiek w tej hierarchii stoi dość wysoko, to instynkt przetrwania też powinien mieć wpisany w genotyp. Na przykład gwałtownie cofamy rękę, gdy chcemy coś wziąć, a niespodziewanie okazuje się, że jest to gorące... Tak to działa. Współcześnie wykształconym instynktem, a może raczej odruchem, jest gwałtowne wciskanie hamulca przed przeszkodą. Instynktowne zachowania w powszechnie utożsamiamy z zachowaniami wynikającymi z wykształconych odruchów, które nie do końca są tożsame z zachowaniami instynktowymi. Pozostawmy te dywagacje specjalistom - faktem jest, że podstawowymi instynktami i odruchami są te, które pomagają unikać zagrożeń.



Wszyscy jesteśmy wyposażeni w te mechanizmy. Jak wszyscy, to wszyscy, babcia też. A także wujek, pani Flora i pan Ziutek. A jako że każdy bywa kierowcą, to i kierowcy też.

Okazuje się, że nie wszyscy. Stereotypowe wyobrażenie motocyklisty: to istota pozbawiona instynktu przetrwania, podejmująca nieustanne ryzyko utraty równowagi, do tego jeżdżąca tak szybko, aby nie dało się zahamować. Okazuje się jednak, że stereotyp ten - jak wiele - nie bardzo przystaje do rzeczywistości, chociaż jazda motocyklem jest dość ryzykowna.

Nieco inny defekt psychiki posiadli kierowcy samochodów (panie i panowie), którzy w czasie jazdy prowadzą ożywione rozmowy telefoniczne, sprawdzają informacje na ekranach smartfonów i odpisują na SMS-y. Rozumiem, że na pytanie "co robisz kotku" trzeba natychmiast odpisać "jadę do witka", ale nie wiem czy zrozumie to trafiony przechodzień czy właściciel bagażnika, w którym właśnie udało się zaparkować.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Infiniti Q50S – str. 4

Suzuki Baleno - str. 9



Prezentacje

KAROQ - kolejny SUV Skody- str. - 12



Opinie

Samochód? A fee... - str. 15

Historia

Czarne, białe, kolorowe... - str. 18



Wydarzenia

II zlot Mitsubishi - str. 27

Sport

Kajto walczy - str. 28

2. Runda OPONEO - str. 30

Nowe gwiazdy KLR - str. 34



Kalejdoskop

Informacje Automobilklubów - str. 36

Babskie gadanie

Grubsza sprawa - str. 38

Kalendarium

Kalendarium - str. 39



Prestizż pożądaný



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, MACIEJ RZOŃCA

Z luksusowymi samochodami kłopot największy jest taki, że człowiek nigdy nie wie, czy nadzwyczaj miłe przyjęcie w firmach i atencja znajomych wynikają z jego osobistych przymiotów intelektu, szlachetności i kultury osobistej, czy jedynie z faktu posiadania kosztownego auta.

Taka refleksja wielokrotnie pojawiała mi w czasie, gdy tam i siam podróżowałem Infiniti Q50S Hybrid. Samochód o urodzie nienachalnej, ale w tym dobrym tego sformułowania znaczeniu. Jednym się podoba, innym nie, wyglądem nie szokuje, jest po prostu elegancką limuzyną. Nikt nie ma wątpliwości, że samochód należy do wyższej kategorii, określanej mianem premium.

Infiniti, jak wiadomo, jest marką Nissana z wyższej półki stworzoną jako odpowiedź na Acure (Hondy) i Lexusa (Toyoty). Historia zaczęła się w 1989 roku od pięciometrowej limuzyny Q45 z ośmiocylindrowym silnikiem i imponujących osiągnięciach. Niepoślednie osiągi i wysoki komfort miały być wyróżnikiem marki, i projektanci dokładają starań, aby tak było. Od 2008 roku marka obecna jest w Polsce, wcześniej pojawiały



się egzemplarze sprowadzane, głównie z USA. Infiniti była marką egzotyczną, za to ogromnie prestiżową. Egzotyczna już nie jest, za to prestiżową – owszem.

Firmy Nissan i Renault połączyły siły z Daimler AG, co dla Infiniti przyniosło pewne pokrewieństwo technologiczne z Mercedesem. Pokrewieństwo jest, ale stwierdzenie, iż poszczególne modele Infiniti, to w rzeczywistości inaczej wyglądające modele Mercedesów jest dużym nadużyciem. Można się doszukiwać tych samych lub bardzo podobnych rozwiązań konstrukcyjnych, podzespołów czy apli-

kacji w rozbudowanych systemach elektronicznych w Renault, Nissanie, Mercedesie i w Infiniti, można, ale po co? Nie lepiej zająć się smakowaniem jazdy samochodem klasy premium? Zwłaszcza że Q50, poza wszelkimi obowiązującymi w tej klasie systemami, ułatwieniami i komfortem, potrafi sprawić autentyczną przyjem-



ność z jazdy. Zwłaszcza, gdy pod maską pracują sześciocylindrowe silniki sparowane z automatyczną skrzynią biegów. Kierowca ma świetną kontrolę nad samochodem, słowo świetną, oznacza, że można jechać dostojnie, jak przystoi to limuzynie, można dynamicznie, wręcz agresyw- ➔➔



silnika spalinowego, gdy korzystając ze zgromadzonej energii elektrycznej jedziemy cichutko i niezbyt zwawo i nagle potrzebujemy przyspieszyć. Zauważalne, bowiem kierowca czuje moment odpalenia silnika i dodanie jego mocy. Ciekawe, że pasażerowie tego nie zauważali. Współpraca wszystkich elementów układu hybrydowego, jak można podejrzewać, jest efektem modyfikacji takiego układu sprawdzającego się w modelu Q100. Co to za model? Nietrudno się domyślić,

nie, niczym autem sportowym. Trzeba tylko małą dźwigenką na tunelu wybrać pożądany tryb jazdy. Zmienia się charakterystyka wszystkiego. Inaczej pracuje zawieszenie, inaczej reaguje kierownica, inaczej automat zmienia biegi, wszystko działa inaczej. Infiniti Q50S AWD Hybrid to samochód z dużym, (3,5 l, 302 KM, 350 Nm) sześciocylindrowym silnikiem benzynowym, silnikiem elektrycznym z pakietem akumulatorów (67 KM, 290 Nm). Całość połączona podwójnym sprzęgłem przekazuje napęd na cztery koła za pośrednictwem automatycznej skrzyni biegów. Skrzynia ma siedem biegów, które przełączają się niezauważalnie, chyba że kierowca chce korzystać z łopatek pod kierownicą. Zauważalne bywa natomiast uruchamianie



skoro osiągi samochodów Infiniti kontroluje Sebastian Vettel, a na samochodach zespołu Red Bull od 2014 roku widniało wielki logo Infiniti. Współpraca już się formalnie zakończyła, ale zebrane doświadczenia procentują.





Jazda Q50S w wersji z napędem hybrydowym wymaga pewnej wstrzemięźliwości. Nazbyt stanowcze operowanie pedałem gazu może skończyć się – w najlepszym razie – mandatem. Przekraczanie dozwolonych prędkości jest tym łatwiejsze, że poza naprawdę żwawym przyspieszaniem, w samochodzie nie bardzo daje się odczuć prędkość jazdy. Jest nie tylko cicho, ale stabilnie. Dopiero przeciążenia przypominają, że jest szybko pokonywany łuk lub zdecydowanie hamujemy. Gadżeciarze muszą uważać, aby nie wgapić się z zachwytem na mały ekranik między zegarami, gdzie kolorowe strzałki pokazują przepływ energii między silnikami, akumulatorami i kołami, albo wyświetla się aktualne zużycie paliwa czy też jakieś inne

parametry, zależnie od wyboru (przyciskiem na kierownicy). Mniej absorbujące są wskazania w samochodach z napędem klasycznym, jeśli klasycznymi można nazwać nowoczesne silniki benzynowe czy Diesla. Mniej, ale taki silnik 3.0 V6 twin-turbo w modelu Q50S 3.0t generuje moc 405 KM i ogromny moment obrotowy oraz 475 Nm od 1600 obr./min. A taki silnik wymaga staranności w kontrolowaniu nacisku na pedał gazu.

Opowieści o systemach elektronicznej kontroli trakcji, hamowania, zmiany pasa ruchu czy wielu innych parametrów nie ma potrzeby ciągnąć. Nie ma potrzeby, bowiem jasne jest, że współczesny samochód, a zwłaszcza ten z wyższej półki, ma wszystko, co mieć powinien. ■



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



Daj się dostrzec

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Starsi zapewne pamiętają ten popularny model produkowany 20 lat temu, młodzi znają tylko współczesną wersję – kompaktowe Baleno, oferowane wyłącznie w wersji hatchback.

To auto bardzo chętnie kupowane jest przez tych, którzy lubią markę Suzuki. (Baleno ma ponad 20 proc. udziału w sprzedaży Suzuki na polskim rynku). Ten model różni się od pozostałych modeli marki – jest zupełnie inny, i to doceniam. Poza tym – miło patrzy się na to auto, choć jest trochę nudnawe. Nie ma żadnych spektakularnych elementów w linii nadwozia, żadnych ozdóbek i chociażby ciekawie narysowanych świateł. Poprawność i rzetelność w podejściu do designu. Zwraca uwagę jedynie twarz auta - atrapa chłodnicy i szeroki przedni zderzak dodają Baleno pewności siebie. Z tyłu wyraźnie pochylona tylna szyba, nad którą

umieszczono małą lotkę, wyróżnia samochód spośród innych hatchbacków. Zaglądamy do bagażnika i miła niespodzianka. Jak na miejski samochód 355 litrów pojemności (z systemem wyjmowanej podwójnej podłogi) to w sam raz. Po złożeniu tylnej kanapy można tą przestrzeń zwiększyć do 1085 litrów.

Wsiadamy do wnętrza i nic nas nie zaskakuje. Po kilkunastu sekundach jedziemy z już wyregulowaną odpowiednio klimatyzacją, nastawionym radiem i zapalonymi światłami. To zasługa tradycyjnie i ergonomicznie zaprojektowanego wnętrza, a wszystkie przyciski i przełącz- →→



niki obsługujemy intuicyjnie, bo są umieszczone tu, gdzie się ich spodziewamy. W kokpicie brak elementów wyróżniających się, zwraca uwagę jedynie ta część deski rozdzielczej, na której umieszczony jest duży, dotykowy ciekawie zaprojektowany, 7-calowy ekran dotykowy podzielony na cztery części czyli nawigacja, radio i smartfon. Szkoda, że brak możliwości obsługi tych systemów w języku polskim. Natomiast informacje, które ukazują się na wyświetlaczu są czytelne i ciekawie graficznie pokazywane, choć czasem zupełnie nieprzydatne, jak np. wykorzystanie momentu obrotowego. W kokpicie Baleno miejsca jest tyle ile potrzeba, fotele wygodne, choć

brakuje im nieco mocniejszego wyprofilowania, zwłaszcza bocznego. Trochę małe – jak dla mnie – powierzchnie przeszklone, a brak doświetlenia wnętrza w połączeniu z ciemną tapicerką sprawia, że w Baleno jest trochę smutnawo. Widoczność do tyłu słaba, szczęśliwie testowany egzemplarz wyposażony został w kamerę cofania, co znacznie ułatwiało manewry.

Najbardziej pozytywnie zaskoczyło mnie wyjątkowo bogate, jak na miejski samochód klasy B, wyposażenie. W testowanym egzemplarzu były reflektory bixenonowe, możliwość bezkluczykowego dostępu do samochodu, automatyczna klimatyzacja, wielofunkcyjna kierow-



nica, a jazdę ułatwiały aktywny tempomat i system awaryjnego hamowania.

Nasze Baleno miało turbodoładowany silnik o pojemności jednego litra, to najmocniejszy silnik, który dostępny jest pod maską tego samochodu. Ma moc 110 KM przy 5.500 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy 170 Nm w zakresie od 2.000 do 3.500 obr/min. Te wartości sprawiają, że po mieście i okolicach Baleno spisuje się doskonale - jest wystarczająco dynamiczny. Silnik współpracuje z pięciobiegową manualną skrzynią biegów. Natomiast na drogach szybkiego ruchu i przy manewrach wyprzedzania czy wymijania, odrobina więcej mocy by się przydała. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 11,4 sekundy. Prędkości maksymalna aż 200 km/h, którą obiecuje producent - osiągalna. Spalanie niewielkie, zbliżone do katalogowego czyli: miasto/trasa/mieszany): 5,4/4,0/4,5 l/100 km. W czasie jazd testowych komputer pokazywał nieco większe wartości, ale nie należą do kierowców, którzy jeżdżą ekonomicznie. Baleno na naszym rynku oferowane jest jeszcze w dwóch wariantach. Jest to silnik benzynowy o pojemności 1.2 litra, który osiąga moc 90 koni mechanicznych, poza tym dostępne jest

z innowacyjną jednostką SHVS. Suzuki nazywa ten silnik hybrydą.

Jedziemy. I jest to zupełnie fajna jazda. Ale... są dobre i złe wiadomości. Te złe to: brak szóstego biegu, odczuwamy jego brak przy autostradowych prędkościach. Dobre to: komfortowe zawieszenie, precyzyjny „lekki” układ kierowniczy ułatwiający manewry w mieście, systemy wspomagające jazdę.

Ceny Baleno zaczynają się od 43 900zł za wersję Comfort z silnikiem 1,2 DualJet 2WD, a nasza testowa wersja to wydatek 68 900 zł.

Nie wiem, jakie były założenia japońskich projektantów, którzy pracowali nad Baleno, ale stworzyli bardzo poprawny miejski samochód, którym jazda może nie powoduje przyspieszonego bicia serca, ale przyjemność z jazdy jest. Poza tym japoński kompakt jest wyjątkowo oszczędny i posiada więcej technologicznych dodatków niż przeciętny kierowca potrzebuje. To ciekawa oferta na naszym rynku, choć w czasach, gdy design jest jednym z ważniejszych (jeżeli nie najważniejszych) elementów decydujących o zakupie, auto może mieć problemy. Chociaż rynek tego nie potwierdza - Baleno sprzedaje się doskonale. ■



KAROQ

kolejny SUV ŠKODY

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ostatnim kwartale tego roku na motoryzacyjnym rynku pojawi się zupełnie nowy, kompaktowy SUV czeskiego producenta. Pierwszy, oficjalny pokaz modelu KAROQ – bo taką otrzymał nazwę – odbędzie się 18 maja w Sztokholmie.



Nazwa KAROQ może (i powinna) kojarzyć się ze znanym już SUV-ew ŠKODY, czyli modelem KODIAQ. Słowo to pochodzi z języka Alutiiq, używanego przez rdzennych mieszkańców leżącej przy południowym wybrzeżu Alaski wyspy Kodiak. W tymże języku słowem „KAA’RAQ” określa się samochód. Natomiast wyraz „RUQ” oznacza strzałę, czyli

przedmiot, który jest (także) głównym elementem loga marki ŠKODA. I tak, po połączeniu tych dwóch słów powstała nazwa KAROQ. (Przy okazji, to świetny przykład na to, jak dużą wagę przywiązują – przynajmniej niektórzy – producenci samochodów do nadawania „imion” swoim nowym modelom. Czy potrzebnie, to już inna sprawa).



ŠKODA KAROQ to zaprojektowany całkiem od nowa model, który wyznacza nowe wzorce dla naszej marki i segmentu - powiedział Dyrektor Generalny marki ŠKODA Bernhard Maier. Dzięki temu modelowi podejmujemy kolejny krok w naszej strategii dedykowanej segmentowi SUV-ów.

Chociaż premiera samochodu nastąpi za kilkanaście dni, producent ujawnił już sporo szczegółów technicznych. KAROQ będzie sporym autem mającym 4382 mm długości, 1841 mm szerokości i 1605 mm wysokości. Duży rozstaw osi wynoszący 2638 mm (2630 mm dla wersji z napędem na cztery koła) obiecuje spora ilość miejsca we wnętrzu oraz stabilność prowadzenia.

W technologii LED wykonano przednie i tylne światła oraz oświetlenie wnętrza. Kierowca KAROQ-a będzie mógł – po raz pierwszy w historii ŠKODY – zindywidualizować wygląd zegarów deski rozdzielczej dzięki zastosowaniu cyfrowego zestawu wskaźników z personalizacją ustawień.

Do napędu pojazdu zaplanowano gamę pięciu silników (dwa benzynowe i trzy wysokoprężne) o mocy od 115 do 190 KM oraz pojemnościach 1.0, 1.5, 1.6 i 2.0l. Wszystkie są turbodoładowane

i posiadają wtrysk bezpośredni, wyposażone są także w technologie start-stop i odzyskiwania energii z hamowania, spełniając jednocześnie normy emisji spalin Euro 6. Nowa jednostka 1.5 TSI wyposażona jest w system dezaktywacji cylindrów podczas jazdy z mniejszym obciążeniem. Za wyjątkiem najmocniejszego wariantu wysokoprężnego oferowany jest wybór pomiędzy sześciobiegową skrzynią ręczną i siedmio-stopniową przekładnią dwusprzęgłową DSG. Topowy wariant 2.0 TDI 190 KM standardowo wyposażony jest w napęd na cztery koła i automatyczną skrzynię DSG.

Najnowocześniejsza technologia zawarta w modelu KAROQ przekłada się także na kompleksową gamę systemów wspomagających kierowcę. Obejmuje ona między innymi „asystentów” parkowania, utrzymywania pasa ruchu oraz jazdy w korku. O bezpieczeństwo zadbają także systemy monitorowania martwego pola w lusterkach bocznych, FRONT ASSIST z predykcijną ochroną pieszych oraz asystent hamujący w przypadku zasłabnięcia kierowcy (Emergency Assist).

Jak w rzeczywistości będzie prezentował się – i prowadził – KAROQ, przekonamy się za kilka miesięcy...





POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Samochód? A fee...

KLAUDIUSZ MADEJA

Tak można pomyśleć, czytając i słuchając ostatnich komentarzy, dotyczących samochodów, spalin i ochrony środowiska. Czy rzeczywiście nasze auta są takie złe?

Nagle okazało się, że to głównie samochody są główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza. Nagle, bo przez lata takiej nagonki nie było. Bo był przemysł, którego już nie ma. Po fabrykach zostały ruiny i wspomnienia, a w lepszych lokalizacjach powstały lofty, apartamenty i co tam jeszcze. Poprzednie dwa sezony zimowe były dla wszystkich dość łaskawe. I oto niedawno zakończona zima pozwoliła sobie na śnieg, mróz i wszystko, co z tym

związane. Pojawił się smog (tak, jakby kiedyś go nie było), a wraz z nim aplikacja, która pokazuje na smartfonach natężenie „czegoś tam”. Z premedytacją używam takiego określenia, ponieważ twierdzę, że większość użytkowników nie wie do dzisiaj, co pokazywały te wskaźniki. Liczyło się tylko, że wynik był zły.

Trzeba coś zmienić, to skandal, musimy zdecydowanie działać – grzmieli oburzeni obywatele, a politycy zaczęli oczywiście przytakiwać. Jak zawsze w takich sytuacjach. Rok, dwa, pięć lat temu jakoś nie podnosili tego problemu...

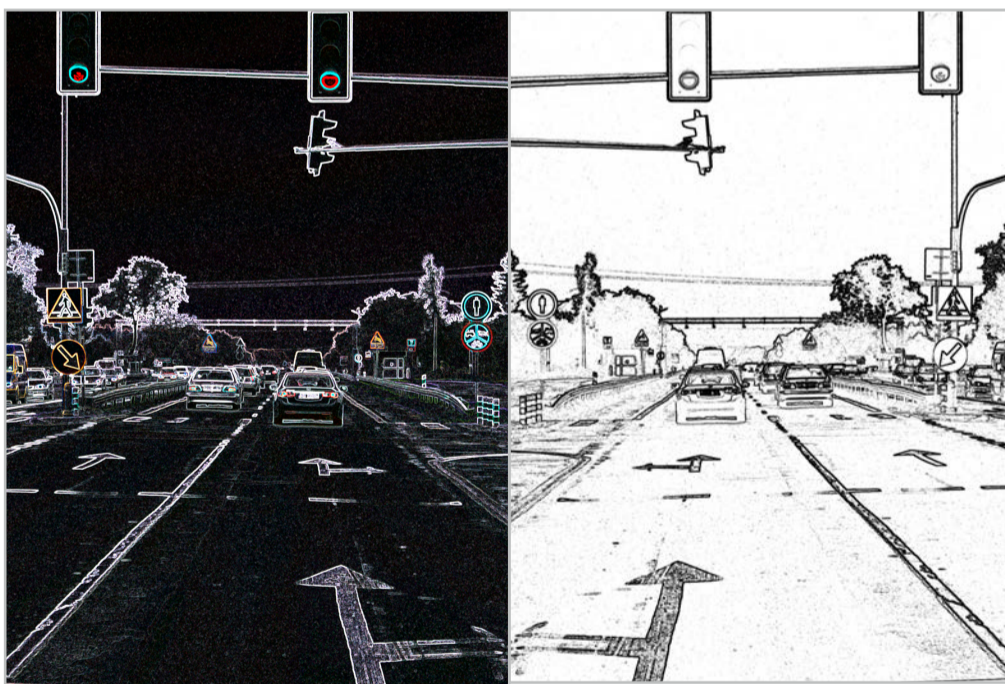
Żeby było jasne, też chcę oddychać tzw. świeżym powietrzem, cokolwiek to znaczy. Ale jestem przeciwny robieniu z samochodów „kozła ofiar-

nego”. Kiedy tak dużo ludzi pali jeszcze w piecach, czym popadnie, a najlepiej darmowym opałem, czy np. śmieciami. Bo te już nic nie kosztują. Dlaczego mówi się o zdecydowanych krokach na rzecz poprawy czystości powietrza, a jednocześnie dalej promuje górnictwo węgla kamiennego, jako główne (ponad 90 procent) źródło wytwarzania prądu elektrycznego? Warto przy okazji wspomnieć, że skrupulatnie wykorzystuje się do tego również miał węglowy, który

powoduje szczególnie dużo CO₂. Chodzi oczywiście o koszty, bo ten miał powstaje przy fiedrowaniu i transporcie. Szkoda go wyrzucić, lepiej wykorzystać. Pod koniec kwietnia przegłosowano nowe normy emisji dla przemysłu, w tym także elektrowni węglowych. I chociaż Pol-

ska była w grupie 8 państw, głosujących na nie, to czekają nas duże wydatki, aby te zaostrome standardy spełnić.

Następny pomysł, podnieść drastycznie ceny parkowania w centrach miast, nawet do 9 zł za godzinę... Dlaczego tak mało? Może od razu 10 albo 100... Wówczas parkować będą tylko bogaci właściciele luksusowych limuzyn, SUV-ów →→



czy aut sportowych z silnikami V6, V8, V12, zużywającymi w warunkach miejskich czasem 20 i więcej litrów paliwa na 100 km. Oni będą zadowoleni. Oczywiście pomyśli się jeszcze o specjalnych zezwoleniach dla „znajomych królika” (czytaj: głównie polityków). Przy okazji „wbije się gwóźdź do trumny” właścicieli punktów handlowych i usługowych w centrach miast, którzy już i tak muszą ostro stawiać czoła wielkim centrom handlowym. Przy takich cenach za postój przed swoimi lokalami, stracą większość klientów, którzy pojedą do galerii. Tam przecież duży parking, często zadaszony, jest za darmo...

Są jeszcze głosy, aby drastycznie zwiększyć wysokość kar i mandatów. To oczywiście można zrobić. Oby tylko nie było tak, że po paru latach połowa obywateli będzie spłacała wysokie kary i mandaty, a sam koszt egzekucji przekroczy wartość tych zobowiązań. Uderzy to głównie kierowców, którym czasem przydarzy się wykroczenie drogowe, za które od razu dostaną wysoki mandat. Podobnie z powracającą czasem, zupełnie niedorzeczną propozycją, aby odbierać samochody za poważne wykroczenia, w tym jazdę po alkoholu. Jak się patrzy na liczbę codziennie zatrzymywanych nietrzeźwych (rzadko poniżej 100, przeważnie więcej), podawaną na stronie policja.pl, łatwo sobie wyobrazić, że po miesiącu czy dwóch, miejsca braknie nawet na tych lotniskach, które powstały, żeby powstać. Dla państwa polskiego byłby to o wiele większy kłopot i koszt, niż dla większości w ten sposób ukaranych. I znów mielibyśmy spłacanie w ratach, odzyskiwanie aut itd. Jeśli istotnie niektóre wymagania lub opłaty są za niskie, podnieśmy je, ale z głową i umiarem.

Jeden z ulubionych ostatnio argumentów niektórych „specjalistów”, zapraszanych do mediów brzmi: „w Berlinie czy Paryżu liczba samochodów, przypadających na jednego mieszkańca, jest już mniejsza niż w Warszawie”. A czy któryś z tych „fachowców” obejrzał np. schematy metra i kolei miejskiej w tych trzech miastach? Proponuję się zapoznać. Są już nawet witryny internetowe, gdzie można zobaczyć, jak wygląda sieć metra w większych miastach świata. Można też zobaczyć, jak obstawione są podwarszawskie stacje kolejowe czy parkingi P+R. Jak na nasze warunki i sieć komunikacyjną, to wynik zna-

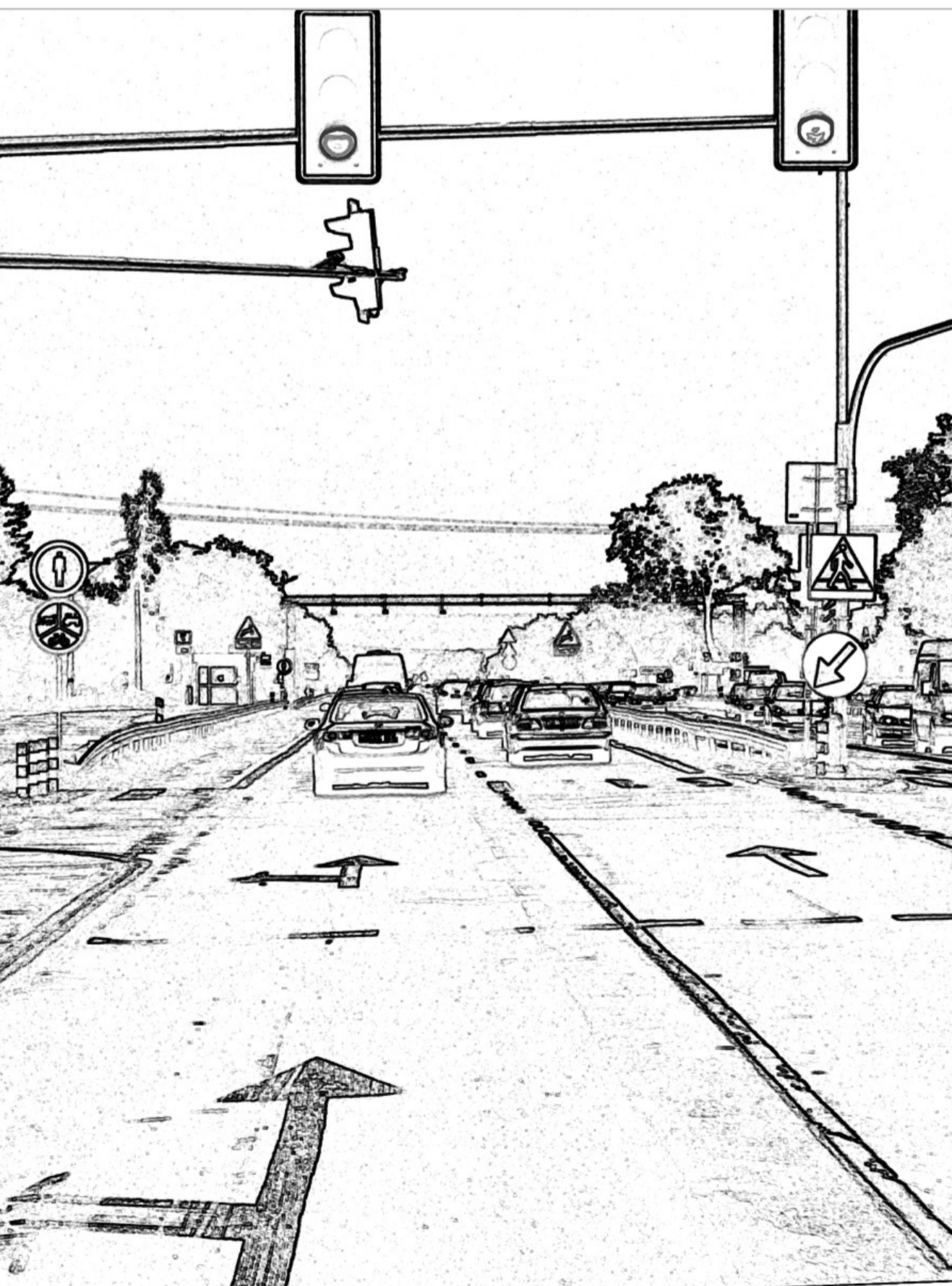


komity. Warto przy okazji wspomnieć, że dalsza rozbudowa drugiej linii stołecznego metra, może zostać wkrótce wstrzymana, i to na długo. Powodem jest kilka małych działek na jej trasie, których prawo własności ponoć nie jest do końca jasne.

Owszem, jest ubiegłotygodniowy raport NIK, wskazujący samochody, jako główną przyczynę zanieczyszczenia powietrza w dużych miastach. Jednak ma to także swój przyczynek z w/w, ograniczonym działaniu komunikacji miejskiej i chociażby w zabudowywaniu cen-

trów naszych dużych miast na siłę. Gdzie były jakieś wolne przestrzenie, od razu stawiają biurowiec lub apartamentowiec. Normalnych mieszkań się już chyba w Polsce nie buduje, przynajmniej w dużych ośrodkach – to wniosek z prześledzenia kilku ogłoszeń w rubryce nieruchomości. Ale ten brak przepływu powietrza również sprawia, że w centrach miast nie ma czym oddychać. Pomyślmy o mądrych zachętach do kupowania aut proekologicznych lub korzystania z komunikacji zbiorowej, a nie „strzelajmy” do samochodów.

O samochodach elektrycznych już dużo pisaliśmy i pewnie jeszcze mnóstwo napiszemy. Tu też panuje magiczne słowo „czyste” w stu procentach. Otóż, takie zupełnie czyste, to one nie są. Począwszy od pyłu ze ścierania się klocków hamulcowych i opon, poprzez bardzo „nieekologiczny” prąd z węgla (o którym było wyżej), po późniejszą utylizację, zwłaszcza akumulatorów. Nie jestem przeciwnikiem elektromobilności. Kto chce, niech kupuje, niech jeździ, ładuje itd. Ale podawajmy rzetelne informacje, zawierające zarówno plusy, jak i minusy nowych technologii. Jednocześnie pamiętajmy, że w cenie litra paliwa jest, uśredniając, bo zależy to od jego rodzaju, około 50 procent podatków. Samochody napędzają również ogromną ilość branż pokrewnych, poza samymi producentami oczywiście. Warsztaty, stacje paliwowe, części zamienne, akcesoria, myjnie i np. stacje kontroli pojazdów, która też ma wkrótce źródła. Można by jeszcze pewnie coś dodać, ale po co? Może więc te stare, tradycyjne samochody spalinowe wcale nie są jeszcze takie be?



Czarne, białe, kolorowe...

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

W wielu krajach, także w Polsce, nie brakuje kolekcjonerów samochodowych tablic rejestracyjnych. Może to być niewinne hobby, ale też dogłębne zainteresowanie się tym tematem (wzorami, oznaczeniami, zmianami na przestrzeni dziejów, itp.) może być świetnym punktem wyjścia do nauki historii czy geografii.

Widoczne z daleka oznaczenia pojazdów pojawiły się praktycznie wraz z pierwszymi samochodami na drogach. Nie było to jakieś novum, gdyż w dużych miastach - już wcześniej - istniał zwyczaj jakiejś formy rejestracji, numerowania - na przykład dorożek konnych (tak, jak teraz numerów bocznych na taksówkach).

Na polskich terenach do 1918 roku system tablic rejestracyjnych narzucali oczywiście zaborcy. I tak, przykładowo, w Cesarstwie Austro-Węgierskim tablice wprowadzono w 1906 roku. Znajdował się na niej symbol kraju (S dla Galicji), liczba rzymska oraz trzycyfrowy numer. Zbliżony system istniał w Niemczech, a w Rosji, ze względu na śladowy rozwój motoryzacji, ograniczono się jedynie do oznaczeń cyfrowych.

Po odrodzeniu się Rzeczypospolitej, do 1922 roku wszelkie pojazdy (cywilne i wojskowe) rejestrowane były przez władze wojskowe i tablice - bez względu na „właściciela” - miały jednaki wzór, czyli czarne cyfry na białym tle. Pełna unifikacja na terenie II RP nastąpiła właśnie w 1922 roku kiedy to Rząd wydał stosowne rozporządzenia w tym względzie. Tablica nadal była biała, ale miała czarną obwódkę oraz czerwone litery i czarne cyfry. Przy czym (dwie) litery oznaczały województwo (np. WR



- warszawskie, WŁ - wołyńskie czy ST - staniśławowskie). Jeszcze przed wojną wprowadzono odrębne ozna-

czenia na tablicach dla taksówek, pojazdów wojskowych oraz pojazdów Kancelarii Prezydenta, czyli tzw. Kolumny Zamkowej (WZK). Istotna zmiana nastąpiła w 1937 roku, kiedy to tło tablicy stało się czarne, a na nim umieszczano 6 białych zna-



ków (liter i cyfr). Cały ten system rozsypał się po klęsce Kampanii Wrześniowej 1939 roku. Niemcy wprowadzili inne oznaczenia na terenach włączonych do III Rzeszy, inne w Generalnym Gubernatorstwie, jeszcze inne na polskich terenach zajętych przez Niemców po agresji w 1941 na ZSRR. Oczywiście swoje rejestracje narzucił ZSRR po agresji 17 września 1939 roku na Polskę, które obowiązywały do wspomnianego czerwca 1941.

Przez kilka powojennych dekad dosyć często zmieniały się wzory tablic (pozostawiając ogólną przedwojenną zasadę, czyli czarne tło i białe znaki). Omówienie szczegółowo

wszystkich tych zmian wymagałoby mnóstwa miejsca. Przykładowo, w latach 50-tych do oznaczeń wprowadzono litery A, B, C, E dla pojazdów państwowych, niezarobkowych, H oraz L dla pojazdów prywatnych, a także liter P oraz S dla pojazdów partyjnych oraz spółdzielczych nie przeznaczonych do użytku publicznego (co kierowcom i pasażerom tych ostatnich pozwalało unikać zupełnie niepotrzebnych kontroli czy interwencji milicyjnych...).

Przeskoczmy więc do połowy lat 70-tych, kiedy to w Polsce dokonano reformy administracji polegającej na likwidacji powiatów oraz wprowadzenia 49 (zamiast 17) województw. Pocią-

nęło to konieczność wprowadzenia nowych oznaczeń dla pojazdów. Tablica miała teraz większy rozmiar (520x120 mm), ale nadal czarne tło i białe znaki w układzie 3 litery + 4 cyfry. Dwie pierwsze litery identyfikowały województwo, trzecia gminę. (Gdy zamiast czwartej cyfry pojawiała się litera, oznaczało to pojazd państwowy (a więc znowu milicja wiedziała, kogo nie zatrzymywać (przynajmniej bez bardzo wyraźnej przyczyny)). Ten układ i wygląd tablicy rejestracyjnej przetrwał wyjątkowo długo, bo aż do 2000 roku.

Od 1 maja 2000 roku Wydziały Komunikacji zaczęły wydawać zupełnie nowe tablice. →→



Ponownie zmianę wymusiła reforma administracji (tym razem likwidująca 49 województw, a ustanawiających 16). W tym czasie państwa unijne

zaczęły unifikować wygląd swoich tablic i nowy (polski) wzór dołączył do tego trendu. Tablica stała się więc biała (odblaskowa folia) z czarnymi zna-

kami w układzie 2 lub 3 litery + 5 cyfr (lub kombinacja pięciu cyfr i liter). Tym razem jednak tylko pierwsza litera oznacza województwo, kolejna miasto na prawach powiatu (np. SM – śląskie, Mysłowice) lub dwie oznaczające powiat. Ponadto z lewej strony pojawił się pionowy, niebieski pasek z polską flagą u góry oraz symbolem kraju (PL) poniżej. Od 1 maja 2006 roku polską flagę zastąpił wianuszek unijnych gwiazdek.

W powyższym akapicie opisałem obowiązującą obecnie zwykłą tablicę rejestracyjną. Odrębne wzory mają tablice próbne, indywidualne oraz te umieszczane na samochodach zabytkowych, specjalnych czy dyplomatycznych.



Tak więc, jeśli zobaczymy na drodze samochód z czarną tablicą, mamy pewność, że został zarejestrowany przed 1 maja 2000 roku i nie zmienił właściciela. Podobnie z białą tablicą z polską flagą w lewym górnym rogu – samochód nie był zarejestrowany co najmniej od 30 kwietnia 2006 roku...

Przy okazji warto podać kilka danych statystycznych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (stan na 31.12.2015). W Polsce było zarejestrowanych 27,4 mln pojazdów, w tym 20,7 mln samochodów osobowych (pozostała część, to samochody ciężarowe, autobusy i ciągniki rolnicze) oraz nieco ponad 2,5 mln motocykli, motorowerów i skuterów.

539 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, to całkiem przyzwoita europejska średnia plasująca nas w towarzystwie Francji czy Szwajcarii. Niestety, te statystyki wyglądają już fatalnie, jeśli weźmie się pod uwagę wiek samochodów. Tylko 20,2 proc z tych prawie 21 mln samochodów osobowych ma mniej niż 10 lat (w tym 9,3 mających mniej niż 5 lat). Kolejnych 20,1 proc aut ma więcej niż 25 lat, ale nie łudźmy się, że tych ponad 4 miliony(!) samochodów ma żółte tablice pojazdów zabytkowych. Sporo z nich nadal jeździ jako jedyny, podstawowy środek transportu. Ale i tak pozostaje jeszcze prawie 60 proc samochodów w przedziale wiekowym 10-24 lat...

Przedstawione powyżej perypetie związane z tablicami rejestracyjnymi dotyczą polskich dróg, na różnych etapach dziejów naszej historii. I o każdym kraju można opowiedzieć nieco inną opowieść tylko na podstawie zmian w wyglądzie tablic czy (i) sposobie numerowania pojazdów. Jednym z przykładów może być Wlk. Brytania, gdzie zestaw liter i cyfr na tablicy nadawany jest w momencie rejestracji pojazdu. Ale, zostaje on w tym momencie przypisany do tego konkretnego pojazdu, aż do jego kresu na złomowisku i niekoniecznie ma związek z miejscem zamieszkania (pierwszego) nabywcy. Można zastanawiać się nad plusami czy minusami takiego rozwiązania, bo można znaleźć jedne →→

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

i drugie. W polskich realiach np. warszawska, śląska czy małopolska rejestracja może w innych regionach kraju wzbudzać negatywne reakcje miejscowych kierowców. Sprzyja to przy okazji tworzeniu się pewnych stereotypów. Ale też „obca” regionalnie rejestracja może pomagać, gdy „miejscowy” chętniej pozwoli zmienić pas ruchu i w ogóle jest bardziej tolerancyjny na niespodziewane manewry na drodze...

W USA każdy stan ma własny oficjalny wzór tablicy. Numery jednak nie mają żadnego



kierowcy, który jest jego właścicielem. (Jakże inaczej jest w naszym kraju – wykupujemy tablice, ale później okazuje się, że musimy(!) je oddać, niezależnie od tego, czy auto zostało sprzedane czy trafiło na złomowisko). W USA, po

do nowego auta lub wiesz je na pamiątkę na ścianie garażu (dla nowego pojazdu otrzymując nowe numery). Ponadto, wyjątkowo łatwo uzyskać w USA tablice „indywidualne” czyli z (prawie) dowolnym zestawem liter i/lub cyfr. I jest to bardzo lubiana forma podkreślenia indywidualności kierowcy i/czy samochodu. Szacuje się, że amerykańskie Wydziały Komunikacyjne inkasują za takie tablice nawet miliard(!) i więcej dolarów rocznie. Kolejne miliardy wpływają do kas różnych organizacji charytatywnych, społecznych, klubów sportowych, uczelni, stowarzyszeń weteranów, itp. dzięki temu, że w ponad 30 stanach USA (a więc większości) oraz niektórych prowincjach Kanady nie są wymagane przednie tablice rejestracyjne. Zamiast nich kierowcy przykręcają (wcześniej za nie płacąc) tablice reklamujące daną organizację czy cokolwiek innego...



związku z miastem, hrabstwem czy powiatem. Ponadto są one przypisane nie do pojazdu, ale

prostu, sprzedając lub oddając na złom samochód tablice zabiera się ze sobą i przykręca

Jak napisałem wcześniej, temat tablic rejestracyjnych może być niezwykle obszerny, ale też ciekawy. Może nie aż tak pasjonujący, jak powieści Stephana Kinga, ale warty zainteresowania, zwłaszcza dla pasjonatów motoryzacji. ■

BRAYT®

ONE STEP



DO UŻYTKU PROFESJONALNEGO



Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Mezyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl

II Złot Mitsubishi

Sukces ubiegłorocznego Złotu Mitsubishi (prawie 300 uczestników) spowodował, że w dniach 26-28 maja, a więc w ostatni weekend tego miesiąca właściciele samochodów spod znaku Trzech Diamentów będą mogli spotkać się po raz kolejny. Tym razem w malowniczej Jurze Krakowsko-Częstochowskiej. Impreza adresowana jest do wszystkich właścicieli aut tej marki oraz ich rodzin i przyjaciół.



Bogaty, atrakcyjny program zlotu da uczestnikom możliwość rywalizacji na jednej z czterech tras - turystycznej, sportowej, terenowo-turystycznej oraz terenowej, a w zależności od wybranej grupy - rozwiązywania zagadek i zwiedzania z przewodnikiem licznych atrakcji turystycznych Jury. Trasy przejazdowe różnią się charakterem, nawierzchnią, zadaniami i poziomem trudności.

Punktem wspólnym dla wszystkich załóg będzie Miasteczko 4x4 Mitsubishi, gdzie uczestnicy przesiądą się do specjalnie przygotowanych modeli Mitsubishi 4WD w wyjątkowych specyfikacjach Monster i Adventure i pod okiem instruktora pokonają terenowy tor przeszkód. W trakcie specjalnie przygotowanego programu nie

zabraknie aktywności podnoszących adrenalinę oraz profesjonalnej opieki i atrakcji dla najmłodszych uczestników. Jednym z głównych celów tej imprezy, obok integracji i promowania turystyki samochodowej jest przybliżenie uczestnikom japońskiej kultury i korzeni firmy.

Tegoroczny Złot odbywa się w setną rocznicę premiery pierwszego modelu marki – Modelu-A – który stał się pierwszym masowo produkowanym samochodem w historii Japonii. Impreza będzie okazją do świętowania tej ważnej dla producenta daty, dlatego cały piknik utrzymany będzie w stylu japońskim.

Chętni mogą zgłaszać swój udział na stronie <https://zlotmitsubishi.pl/>.

(M. Rz.)







FUN & SAFETY

Honda – największy producent motocykli na świecie oraz firma, która przykłada wielką wagę do spraw związanych z bezpieczeństwem jazdy motocyklem, zaprasza wszystkich posiadaczy motocykli marki HONDA kupionych w polskiej sieci Honda i serwisowanych w ASO Honda na imprezę FUN&SAFETY (zabawa i bezpieczeństwo).

Szkolenie jest zaplanowane w dwóch turach 20 lub 21 maja 2017 na torze kartingowym Awix Racing Arena w Toruniu, gdzie w bezpiecznych warunkach i pod okiem instruktorów każdy z uczestników będzie miał okazję poprawić swoje umiejętności oraz nabrać większej pewności siebie w jeździe na motocyklu.

Dzień treningowy rozpocznie się instruktażem, zapoznaniem się z torem, a następnie szkoleniem teoretycznym. Każdy z uczestników w ciągu całego dnia będzie mógł odbyć nawet do 7 sesji treningowych na torze, po zakończeniu których instruktorzy będą udzielać porad oraz omawiać ewentualne błędy.

Podczas szkolenia Honda zaprezentuje swoje Nowości 2017, zapewni catering oraz upominki dla uczestników, a informacji na temat leasingu lub kredytu dostarczy Honda Financial Services.

Aby wziąć udział w imprezie Honda Fun & Safety, należy zgłosić się do najbliższego dealera Honda i tam wypełnić formularz zgłoszeniowy.

Koszt szkolenia za jeden dzień to:

50 zł dla uczestnika na motocyklu Honda do 3 lat

80 zł dla uczestnika na motocyklu Honda powyżej 3 lat

Termin zapłaty upływa 15 maja 2017

Kajto walczy

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W kolejnej rundzie tegorocznych rajdowych mistrzostw Europy rozgrywanej na górskich trasach Gran Canarii startowały polskie załogi. Dwukrotni mistrzowie Europy, Kajetanowicz/Baran bronią tytułu, pozostali nasi reprezentanci starają się włączyć do walki.



Rosyjska załoga Aleksiej Łukjaniuk/Aleksiej Arnautov (Ford Fiesta R5) wygrała 41. edycję Rally Islas Canarias, drugą tegoroczną rundę rajdowych Mistrzostw Europy. Drugą lokatę, ze stratą 57,2 sek, wywalczyli obrońcy mistrzowskiego tytułu ERC Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran (Fiesta R5) i było to już 17-te

podium tej polskiej załogi w tym czempionacie (ale już 37. w indywidualnej karierze pilota). Podium uzupełnili Portugalczycy – Bruno oraz Hugo Magalhaes (Skoda Fabia R5).

Za nami bardzo ekscytujący rajd, drugie miejsce przy tak zaciętej rywalizacji i trudnej walce

jest czymś wyjątkowym – powie-
dział po rajdzie Kajetanowicz
– To fantastyczne wydarzenie, nie
tylko pod względem wyjątkowych
odcinków specjalnych. Mnóstwo
kibiców, atmosfera naprawdę gorąca
- nie tylko przez wysokie tempera-
tury i ciężką pracę - ale też przez
dużo emocji, którymi dzielili się fani.
Oczywiście czuję pewien niedo-
syt, bo chciałbym zwyciężać w każ-
dym rajdzie, ale nie zawsze jest to
możliwe. Będziemy nadal starali
się poprawiać, robiliśmy tu małe
kroczki do przodu, dzięki czemu
wygraliśmy ze wszystkimi lokal-
nymi kierowcami. Dziś byłem bar-
dzo zadowolony ze swojej jazdy, ale na pewno jest
jeszcze miejsce na poprawę. Dziękuję całemu zespołowi
LOTOS Rally Team, robi fantastyczną robotę. Jeste-
śmy na dobrej drodze, by móc walczyć o kolejny tytuł.

Naprawdę ciężko pracowaliśmy w ten weekend
– dodał Jarek Baran – Wykręciliśmy kilka czasów,
z których mamy prawo być zadowoleni, a drugie
miejsce wśród takiej, asfaltowej konkurencji, jest bar-
dzo dobrym wynikiem. W klasyfikacji Mistrzostw
Europy awansowaliśmy na trzecie miejsce. Różnice
w czołówce są niewielkie i zapowiada się naprawdę
emocjonujący sezon.

Trzeba przyznać, że rosyjska
załoga była na Wyspach Kana-
ryjskich rzeczywiście szybka,
wygrywając zdecydowaną więk-
szość odcinków specjalnych.
Podkreślić jednak należy walecz-
ność Kajetanowicza i Barana,
którzy borykali się z problemem
z hamulcami podczas I etapu
rajdu. Tracili tam wówczas bar-
dzo dużo cennych sekund...

Na mecie rajdu sklasyfikowano
ponadto inne polskie załogi.
Jarosław Kołtun z Ireneuszem
Pleskotem (Fiesta R5) zakończył
zawody na 18. miejscu w kla-
syfikacji generalnej oraz takim



samym w klasyfikacji RC2. Dariusz Poloński
z Balbiną Gryczyńską (Peugeot 208 VTI) zajął 7.
lokata w RC4 (30. w generalce). Natomiast Aleks
Zawada z Kamilem Hellerem (Opel Adam R2)
zakończył zawody na 17. miejscu w RC4. Rajdu
nie ukończył Grzegorz Grzyb z Przemysławem
Zawadą (Skoda Fabia R5).

W klasyfikacji ERC 2017 prowadzi Magalhaes
(63 pkt) przed Łukjaniukiem (46 pkt), Kajetano-
wiczem (35 pkt) oraz Griebelem i Lopezem (po
27 pkt). ■



**Bez szczęścia na Wyspach Kanaryjskich jechali Tomasz Kasperczyk
i Daniel Syty. Po defekcie hamulców zakończyli jazdę na barierze.**
Zdjęcie: Marcin Rybak

2. runda OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross

Informacja prasowa

Lista zgłoszeń do drugiej tegorocznej rundy OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross liczyła aż 81 nazwisk. Zmienna pogoda wymagała od zawodników koncentracji i szybkiej adaptacji do trudnych warunków na torze Motoparku Toruń.



Junior Buggy

Był to bez wątpienia bardzo „przeprawowy” weekend wyścigowy dla zawodników startujących w Szayowozach. Kierowcy samochodów zbudowanych na podzespołach Fiata 126p toczyli zacięty bój nie tyle

między sobą, co z warunkami panującymi na toruńskim obiekcie. Błotnista nawierzchnia po wyjściu z prawego nawrotu stanowiła pułapkę dla tych, którzy nie rozpędzili się na krótkim, asfaltowym fragmencie. W kwalifikacjach absolutnie bezkon-

kurencyjny był Marek Prędkiewicz, który w finale startował z pierwszego rzędu i jako pierwszy minął metę. Obok niego na podium znaleźli się również Piotr Ostrowski i Wojciech Prędkiewicz. Rundy nie ukończył Jacek Lepianka.



Fiat 126p

Po bardzo ciekawej walce w finale zwyciężył Jacek Górniak, który na ostatnim okrążeniu wyprzedził Marcina Brusia. Trzeci był Cezary Dybich.

Seicento

W samym finale już w pierwszym zakręcie popchnięty został Maciej Cywiński co jednak nie przeszkodziło mu w kontrolowaniu wyścigu aż do mety, którą przekroczył jako pierwszy. Drugie miejsce zajął Piotr Budzyński przed Damianem Litwinowiczem.



BMW E36

„Bawarska” klasa liczyła w Toruniu 15 zawodników. Oba półfinały miały swoich dominatorów. W półfinale A był nim Piotr Olszewski, a w półfinale B Łukasz Sawicki. Tylnonapędowe BMW często wpadały w poślizgi, które niekiedy kończyły się utratą kontroli. W widowiskowym finale Piotr Olszewski minął metę ze stratą sekundy za Łukaszem Sawickim. Podium uzupełnił Dariusz Kornacki.



SuperNationals

Już półfinały, w których występowały najmocniejsze w Polsce „ośki”, kipiły od emocji. Pierwszy półfinał rozpoczął się od walki między Łukaszem Zollem, Jakubem Wyszyńskim i Romanem Castorałem, których gonił Mirosław Pospichal w Volkswagencie Polo. W półfinale B kosmicznym startem wykazał się Paweł Melon w BMW e46, co pomogło mu w ukończeniu wyścigu w pierwszej trójce. Finały SuperNationals były „poszatkiwane” na →→

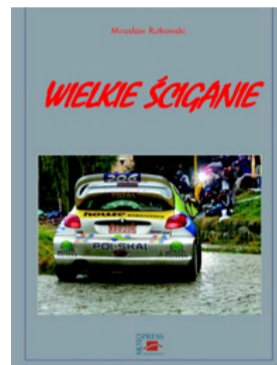
LEGENDARNA SERIA WIELKIE ŚCIGANIE

Złoty czas polskiego sportu samochodowego zapisany słowem i obrazem w legendarnej serii albumów "Wielkie Ściganie". W poszczególnych edycjach relacje z mistrzostw Polski w rajdach samochodowych, wyścigach, rallycrossie, wyścigach górskich i off-roadzie oraz pełne wyniki sezonu.

Zamówienia prosimy wysyłać mailem na adres: iauto.polska@gmail.com
Książki wysyłamy pocztą.



„Wielkie Ściganie 1997” album fotograficzny z relacjami sezonu w sportach samochodowych. Dodatkowo rozdziały „Budujemy rajdówkę” autorstwa Zbigniewa Kuchara oraz „Był sport w FSO” materiał o Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSO. Oprawa miękka, papier kredowy, cena 40 zł.



„Wielkie Ściganie 2002”. Dodatkowo rajdowy Puchar Peugeota, opowieści o Żużlowym Grand Prix, Puchar Alf Romeo oraz Puchar Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



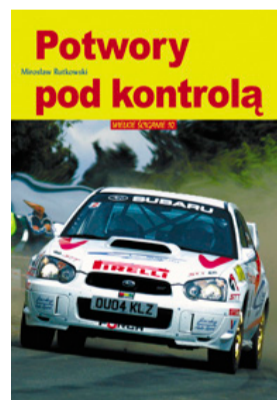
„Wielkie Ściganie 1998”. Dodatkowo rozdziały o Bogdanie Herinku, „Tajemnice przeróbek”, „Tajniki rajdowego szpiegostwa”, starty Polaków na trzech kontynentach – Krzysztof Hołowczyc w mistrzostwach świata, Leszek Kuzaj w Safari, tytuł mistrza Środkowej Europy Janusza Kuliga...Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2003 – Walka o przetrwanie” Ten tom rozpoczyna rozdział „Janusz Kulig – przerwana kariera”. Ponadto: WRC – rok Citroena, Junior WRC – Clio Super, Rajdowy Puchar PZM, Dakar 2004, Speedway Grand Prix i prezentacja Gładysz Racing Team. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 1999”. Dodatkowo tajemnice budowy ówczesnych samochodów rajdowych WRC i kit-car, rozdziały o pucharowych zmaganiach Peugeotów, Renault Megane, Seicento i M plus M. Bardzo ciekawy rozdział o rallycrossie. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Wielkie Ściganie 2004 – Potwory pod kontrolą”. Obok relacji z wydarzeń sportowych w sezonie 2004 czytelnik znajdzie sylwetki Michała Kościuszki, Michała Starnawskiego, Mirosława (Kuby) Gąseckiego, Krzysztofa Groblewskiego i Piotra Tyszkiewicza. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



“Wielkie ściganie 2000” dokumentuje jeden z najlepszych sezonów rajdowych ostatnich dziesięcioleci. Edycję uzupełniają rozdziały o rywalizacji pucharowej rajdowych Seicento, wyścigowych Alf Romeo, M plus M oraz prestiżowym pucharze Tedex Fair Play. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



„Sezon 2006”. Obok relacji z tras i torów w Polsce opisuje pierwszy pełny sezon Roberta Kubicy w Formule 1 i pierwszy sezon sportowych zmagani w wyścigowym Pucharze Kia Picanto. Oprawa twarda, papier kredowy, cena 50 zł.



różne grupy. Ostatni etap zmagania w klasyfikacji mistrzostw Polski stał pod znakiem pojedynku Łukasza Zolla z Romanem Castoralem, dla którego był to jednorazowy start w Polsce. Na podium za Castoralem i Zollem znalazł się Rafał Berdys.

SuperCars

Kwalifikacje przebiegały pod dyktando kierowcy OPONEO Motorsport, Marcina Gagackiego. Bydgoszczanin zwycię-

żył w tej części zawodów, dzięki czemu startował do półfinału z pierwszego rzędu. Niestety, krótko po starcie w jego Mitsubishi Lancerze moc z silnika nie była już przekazywana na koła. W tym momencie na prowadzeniu półfinału A był Dariusz Topolewski, jednak trzy okrążenia później również i jego Lancer wyzionął ducha. Ostatecznie ten wyścig padł łupem Gracjana Dudy, a drugi przyjechał Maciej Palczewski. W półfinale B klasą samą dla siebie był Tomek Kuchar. Wrocławianin rozgromił Mateusza Ludwiczaka oraz Mikołaja Otto, dublując przy tym Andrzeja Kleinę. W długo wyczekiwanym finale weekendu na Motoarenie Toruń fenomenalny start zaliczył ruszający z szóstego pola Mikołaj Otto, Dariusz Topolewski po widowiskowym slajdzie stracił trochę czasu. Mateusz Ludwiczak ruszył w pogoń za Otto, ale musiał pogodzić się z trzecim miejscem. Bezkonkurencyjny był Kuchar, a obok niego na podium stanęli także Otto i Ludwiczak. ■



Nowe gwiazdy KLR

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Za nami pierwsza tegoroczna runda KIA LOTOS RACE, rozegrana na niemieckim torze Motorsport Arena Oschersleben.



Warto podkreślić fakt, że to już 12 sezon tej - jedynej obecnie - markowej polskiej serii wyścigowej. To także najdłużej rozgrywana markowa seria wyścigowa w historii sportu samochodowego w Polsce. No i, oczywiście, ma rangę Mistrzostw Polski.

W obu wyścigach pierwszej rundy KLR zwycięstwami

podzieliło się dwóch zawodników – zaledwie 16-letni Jan Antoszewski oraz Kamil Serafin, ale liderem klasyfikacji stał się pierwszy z nich. Oto, dlaczego...

W pierwszym wyścigu Antoszewski, który startował z pole position, przewodził stawce od startu do mety, zyskując dodatkowe punkty za najlepszy czas

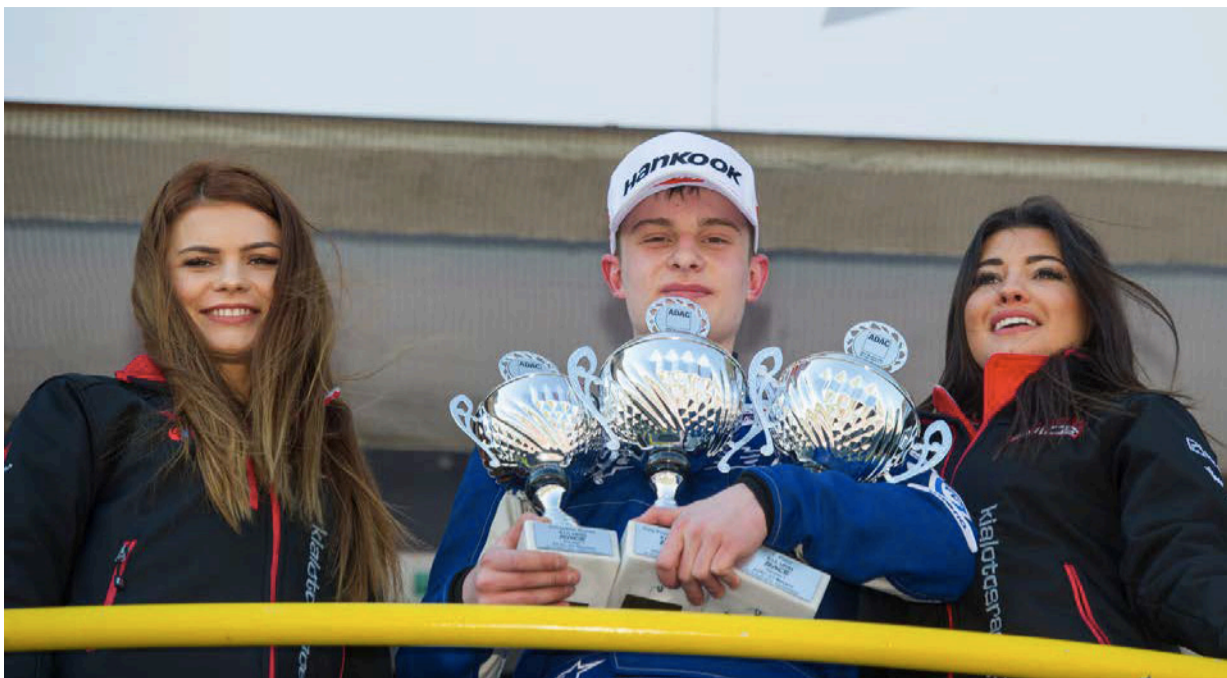
okrażenia. Jak cień podążał za nim Damian Litwinowicz, a podium uzupełnił Kamil Serafin. Za czołową trójką sklasyfikowano debiutanta w KLR, zaledwie 14-letniego Szymona Jabłońskiego. Piąta lokata przypadła w udziale Nikodemowi Wierzbickiemu.

Ten wyścig, obfitując w zacięte pojedynki, spowodował dwu-

krotny wyjazd na tor samochodu bezpieczeństwa. Safety Car wyjechał na tor po raz pierwszy na piątym okrążeniu, po „wycieczce” i solidnym uderzeniu w bandę Picanto z Krzysztofem Wróblem za kierownicą. Największym pechowcem był jednak Tomasz Magdziarz, który do Kia Picanto przesiadł się wprost po ukończeniu wyścigu za kierownicą Renault Clio (w innym wyścigu). Jego Picanto zaliczyło efektowne dachowanie, gdy... konwój wyścigowych Kia podążała za samochodem bezpieczeństwa.

Nic mi się nie stało, bo niewielkie Picanto jest bardzo bezpiecznym samochodem. Tak samo bezpiecznym, jak większe auta wyścigowe – skomentował kierowca, który chwilę później rozpoczął przygotowania do startu w drugim wyścigu Renault Clio Cup.

Znakomitą, szóstą lokatę w pierwszym wyścigu zajęła Adrienn Vogel z Węgier. To oznaczało, że do drugiego wystartuje z pole position, stając się drugą w historii KLR kobietą, która tego dokonała. Ta rywalizacja przebiegała już bez konieczności udziału Safety Cara. Jako pierw-



szy linię mety przejechał Kamil Serafin. Oczywiście, wygrać chciał także Antoszewski, który zgodnie z regulaminem startował z szóstego pola. Był już bliski sukcesu i wyjścia na prowadzenie, ale minimalnie opóźnił hamowanie. W rezultacie na chwilę opuścił tor, ale to wystarczyło, by zapomnieć o podwójnej wygranej. Pewnym pocieszeniem były kolejne punkty za najkrótszy czas okrążenia. Na trzecim stopniu podium stanął debiutujący w tegorocznym cyklu Nikodem Wierzbicki, który do drugiego wyścigu wystartował z drugiego pola startowego. Po raz kolejny świetnie spisała się Adrienn Vogel plasując się tuż za podium.

Kontrolowałem pierwszy wyścig od startu do mety – powiedział Jan Antoszewski. Mozolnie budowałem przewagę nad Damianem i gdy była już bezpieczna, wyścig zaczął się od nowa, bo na tor wyjechał Safety Car. Auto Damiana cały czas widziałem w lusterku wstecznym, ale w bezpiecznej odległości. Wiedziałem, że mogę spokojnie jechać swoim tempem. W drugim wyścigu popełniłem błąd, ale walczyłem do końca.

Najlepsze miejsce w wyścigu w historii kobiet, które startowały za kierownicą Kia Picanto bardzo mnie cieszy – skomentowała Adrienn Vogel. Podobnie jak to, że do drugiego wyścigu ruszałam z pole position. Nie udało się utrzymać pierwszego miejsca, ale cieszę się, że moja strata do kolegów z przodu utrzymywała się na stałym poziomie.

Kolejna runda KLR odbędzie się na węgierskim Hungaroringu w dniach 13-14 maja. Będzie ona towarzyszyć rudzie serii WTCC. Budapeszt niedaleko, warto więc zaplanować wyjazd w ten weekend właśnie w tym kierunku... ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

W Kalejdoskopie Automobilklubów publikujemy nadesłane informacje o lokalnych imprezach, akcjach i wydarzeniach.

42 kilometry ścigania w Rajdzie Zamkowym

Automobilklub Zamkowy



7. Rajd Zamkowy, czyli inauguracyjna runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska 2017 pod patronatem Marszałka Województwa Śląskiego, rozpocznie się w niedzielę, 21 maja o 8 rano, od ceremonii startu zlokalizowanej w okolicy Królewskiego Zamku Będzińskiego. Następnie kierowcy ruszą na pierwszą z trzech pętli zaplanowanych przez organizatora, którym jest Automobilklub Zamkowy.

Każda z pętli będzie się składać z dwóch odcinków specjalnych. Pierwszym jest przebiegająca przez tereny Będzina i Dąbrowy Górniczej próba New-Tec o długości 6,64 km. Organizatorzy zadbali o to, by trasa tego odcinka była bardzo zróżnicowana - nie brakuje partii wąskich i krętych, a także szerszych i szybszych. Kierowcy będą musieli zmierzyć się z fragmentami, na których asfalt jest nierówny i podbijający, jak również partiami wytyczonymi po równych i przy czepnych drogach. Na dystansie oesu znajduje się także łącznik o nawierzchni szutrowej. Próba z pewnością będzie nowością dla zawodników, bowiem jej trasa została zmieniona w porównaniu do konfiguracji z sezonów 2015-16.

Drugi oes – Mazda Mirai Motors – jest dłuższy i liczy 7,4 km, a rozgrywany będzie na terenie gminy Bobrowniki. Jest to zupełnie nowy odcinek, prowadzący trasami niewykorzystywanymi wcześniej w żadnej edycji Rajdu Zamkowego. Jak deklarują organizatorzy, charakterystyka tej próby fragmentami przypomina znane, lubiane i bardzo wymagające oesy z Rajdu Barbórka Cieszyńska. Widowiskową ciekawostką będzie 700-metrowy fragment odcinka wiodący po twardym szutrze.

Oprócz ciekawej trasy, Automobilklub Zamkowy planuje także inne atrakcje dla zawodników. Tradycją Rajdu Zamkowego jest licytacja 13. numeru startowego. Aukcja „trzynastki” odbyła się także w tym roku, a zebrane środki zostaną przekazane na cele charytatywne – trafią na konto Domu Dziecka im. Dominika Savio w Sarnowie.

Staraliśmy się tak ułożyć trasę i harmonogram naszych zawodów, żeby tegoroczny Rajd Zamkowy był bardzo kompaktowy, ale jednocześnie ciekawy zarówno dla zawodników, jak i kibiców



- powiedział Dyrektor Rajdu Dominik Ochojski. Zaczniemy o 8 rano, a zwycięzcę poznamy około 15:30. Odcinki są bardzo zróżnicowane – ich charakterystyka zmienia się często, ale o to nam też chodziło. Chcieliśmy przygotować oesy, które będą wyzwaniem dla kierowców i dadzą im możliwość zdobywania kolejnych cennych doświadczeń. Gdy przyczepność i nawierzchnia co chwilę się zmieniają, to nie jest łatwo złapać dobry rytm jazdy. Dlatego jestem przekonany, że na trasach Rajdu Zamkowego czeka nas emocjonujące widowisko.

Harmonogram 7. Rajdu Zamkowego (14 maja)
– 1. rundy RSMŚl.:
8:00 – ceremonia startu (Będzin)

8:21 – OS1: New-Tec (6,64 km)
9:14 – OS2: Mazda Mirai Motors (7,4 km)
10:05 – Serwis A: 30 min. (Będzin)
10:56 – OS3: New-Tec (6,64 km)
11:49 – OS4: Mazda Mirai Motors (7,4 km)
12:40 – Serwis B: 30 min. (Będzin)
13:31 – OS5: New-Tec (6,64 km)
14:24 – OS6: Mazda Mirai Motors (7,4 km)
15:35 – ceremonia mety (Będzin)

P.S. Pierwotnie datą rozegrania 7 Rajdu Zamkowego był dzień 14 maja (obowiązywała ona do ub. tygodnia. Organizator przesunął ten termin dokładnie o tydzień, na 21 maja zachowując harmonogram godzinowy i wszelkie inne podane wcześniej informacje dotyczące zawodów.

Grubsza sprawa

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Mamy maj i wreszcie możemy pojechać na majówkę! Słońce, woda i przygoda. Do tej wyprawy przygotowywałam się bardzo starannie, i to od dłuższego czasu. Wiadomo, kocham moje autko, ale niestety nie posiada jednej ważnego elementu czyli haka! Zaplanowałam wyjazd nad jezioro i tym razem, bez dużego terenowego auta, nie uda się nam pojechać. Tym bardziej, że osobisty kierowca zorganizował fantastyczną, olbrzymią łódź na weekend. No cóż, wody się boję panicznie, ale co mi tam, ciekawość jest zdecydowanie większa, niż lęk! Tym bardziej, że nasza łódka, to nie byle jaka łajba. To śliczna żaglówka. Pierwszą próbę z autem terenowym mam już za sobą, pozostaje teraz sprawdzić się w zestawie: auto plus przyczepa. I to dopiero może być prawdziwy test umiejętności. Przecież nigdy w takim komplecie nie jechałam. Ale my, dzisiejsze kobiety niczego się nie boimy i nie poddajemy się przy pierwszej pojawiającej się przeszkodzie. Przecież wszystkiego można się nauczyć. W tak optymistycznym nastroju zapakowałam zapasy i mnóstwo ciepłych ubrań do bagażnika dużego auta. Zabrałam nawet poradnik żeglarza i nauczyłam się podstawowych komend. I już wiem co oznacza: lewy fok szot wybieraj! Przygotowana doskonale, po raz pierwszy będę jechać, ciągnąc naszą piękną łódź. Cała jestem gotowa aby zasiąść za kierownicą i wtedy czuje wzrok osobistego kierowcy i słyszę jak pada pytanie: rozumiesz, że posiadasz prawo jazdy

kategorii B oraz E i mamy opłacony Viatoll? No cóż... mój zapał zniknął bardzo szybko. Zatem w średnim humorze muszę być jedynie pasażerem. Cóż niech jedzie i prowadzi taki zestaw ten, który ma takie uprawnienia. Ja będę miała ... ale dopiero za jakiś czas.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajmy nim wyruszymy w trasę, to po pierwsze przygotujmy swoje auta, sprawdźmy stan techniczny oraz czy posiadamy stosowne uprawnienia. Po drugie, w trakcie drogi musimy jechać z taką prędkością, która zagwarantuje nam bezpieczeństwo, tak aby przyczepa nie wyprzedziła auta. Manewry z przyczepą, to już zupełnie wyższa liga, a szczególnie podczas manewru cofania i parkowania. Zatem: ahoy przygodo!

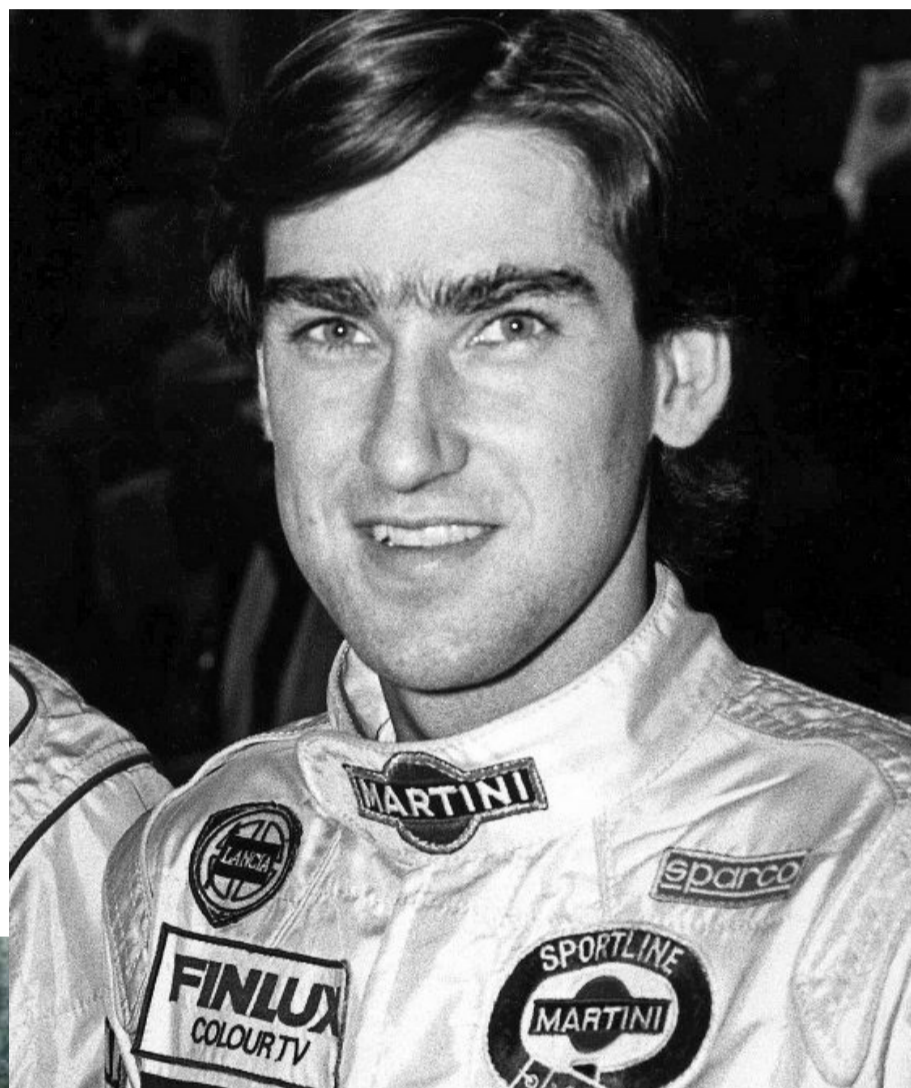


Wydarzenia i rocznice: maj 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Obiecująca kariera tragedią przerwana

To stało się 2 maja 1986 roku podczas drugiego dnia Rajdu Korsyki, rundy rajdowych Mistrzostw Świata. W pewnym momencie, podczas trwania OS-18 z gęsto zalesionego wąwozu wystrzelił w niebo słup ognia i dymu. Nie było w tym miejscu kibiców czy osób zabezpieczających trasę. Minęły długie minuty zanim ekipy ratunkowe dotarły do źródła ognia. Okazało się, że wiele metrów poniżej poziomu drogi płonie Lancia, w której uwięziony został fiński kierowca Henri Toivonen oraz jego pilot, Amerykanin włoskiego pochodzenia Sergio Cresto. Załoga nie miała szans na przeżycie. W staczającym się na dno wąwozu samochodzie rozszedł się zbiornik paliwa, dodatkowo pojazd zatrzymał się na dachu, a więc został natychmiast zalany płonąca benzyna. Wrak wypalił się tak doszczętnie, że nigdy nie udało się wyjaśnić





powodów wypadnięcia z trasy – czy była to awaria techniczna, skutek niedyspozycji zdrowotnej kierowcy (Toivonen wystartował mając grypę), jeszcze coś innego, czy może fatalne połączenie tych czynników...

Henri Toivonen urodził się 25 sierpnia 1956 roku w fińskiej „rajdowej stolicy”, czyli Jyväskylä. Dodatkowo, jego ojciec Pauli był kierowcą rajdowym (mistrzostwo Europy 1968) oraz wyścigowym. Jego młodszy o 4 lata brat Harri także rywalizował na rajdowych oesach i wyścigowych torach. Nic więc dziwnego, że 5-letni Henri już potrafił jeździć samochodem, a jako 12-latek

popisywał się umiejętnościami na zamrożonym jeziorze.

W rajdowych MŚ zadebiutował mając zaledwie 19 lat. Wziął udział w Rajdzie Finlandii (1975), ale nie ukończył zawodów z powodu uszkodzenia miski olejowej. Dwa lata później zajął tam już piąte miejsce w klasyfikacji generalnej(!) jadąc Chryslerem Avengerem, pilotowany przez Antero Lindqvista. Kariera Toivonena przyspieszyła w 1980 roku, kiedy to został fabrycznym kierowcą Talbota i odniósł pierwsze w karierze zwycięstwo w MŚ (Rajd Wlk. Brytanii). Miał wówczas 24 lata i 86 dni i stał się najmłodszym zwycięzcą w historii WRC (rekord ten został pobity dopiero w 2008 roku przez (także Fina) Jarri-Matti Latvalę). Sezon 1981 zakończył na siódmym miejscu w klasyfikacji kierowców, ale był współautorem mistrzowskiego tytułu w klasyfikacji producentów.

Kolejne dwa sezony Toivonen jeździł w teamie Opla w barwach Rothmansa. Pojawiał się także na wyścigach, imponował czasami okrążeń podczas testów Formuły 1.

W sezonie 1984 Fin związał się z Porsche, ale podpisał też kontrakt z Martini Racing na starty Lancia w pięciu rundach WRC. Od kolejnego sezonu już na stałe przeniósł się do Lan-



cii w barwach Martini Racing. Toivonen jeździł bardzo szybko, ale też agresywnie. W rezultacie na mecie plasował się wysoko lub kończył rajd przedwcześnie rozbijając auto. (Trzeba jednak wspomnieć, że w 1985 roku podczas Rajdu Korsyki, w bliźniaczej Lancii zginął kolega z jego zespołu, Włoch Attilio Bettega).

Wyjątkowo pomyślnie zapowiadał się dla Toivonena rok 1986. Podczas ostatnich zawodów poprzedniego sezonu, Rajdzie Wlk. Brytanii Fin pojechał najnowszą „bronią” Lancii, czyli modelem Delta S4. Samochód okazał się świetny i Toivonen wygrał. Podobnie stało się podczas inauguracyjnego sezonu 1986 Rajdu Monte Carlo. Co więcej, w 1966 roku rajd ten wygrał ojciec Henri’ego, ale wraz z kilkoma innymi załogami został zdyskwalifikowany za nieprawidłowe światła. Teraz ród Toivonenów mógł poczuć satysfakcję. Kolejne dwa rajdy WRC zakończyły się bez punktów. W Szwecji zepsuł się samochód, w Portugalii Toivonen wycofał się z zawodów po wypadku, w którym Joaquim Santos wypadł z trasy zabijając trzech kibiców. A potem Toivonen wyruszył na Rajd Korsyki...

Bezpośrednim skutkiem wypadku i śmierci załogi Toivonen / Cresto stał się – wydany przez FISA (poprzednik FIA) – zakaz używania w rajdach samochodów grupy B. W zamyśle pojazdy te miały być odpowiednikami wyścigowych bolidów Formuły 1. I takimi się stawały, notując na torach podobne czasy! Problem w tym, że FISA dosyć luźno i mało precyzyjnie podchodziła do przepisów technicznych dotyczących grupy B. W rezultacie samochody te stawały się naprawdę niebezpieczne pamiętając, że miały służyć do ścigania się na odcinkach specjalnych, a nie torach wyścigowych. W tych właśnie samochodach wprowadzono turbosprężarkę, napęd na cztery koła, a jednocześnie rosła moc silników (nawet 450 KM), przy jednoczesnej redukcji masy (np. używanie kevlaru do budowy karoserii).

Niestety, dopiero seria wypadków z udziałem samochodów grupy B doprowadziła do opamiętania się działaczy FISA i wprowadzania bardziej rygorystycznych przepisów technicznych przy jednoczesnym zaostrzeniu wymogów dotyczących bezpieczeństwa załóg oraz organizacji zawodów pod kątem bezpieczeństwa kibiców.

25 lat Audi Center

Już ponad 1,5 miliona kierowców osobiście odebrało swe nowe samochody z Centrum Klienta w Audi Forum w niemieckim Ingolstadt, gdzie mieści się siedziba i fabryka tego producenta. Centrum otwarto 8 maja 1992 roku, a więc równo 25 lat temu. Tylko w ub. roku liczba odebranych tu pojazdów wyniosła blisko 67 500, czyli około 220 dziennie, chociaż zdarzają się dni, kiedy ilość ta zbliża się do 400! Oznacza to też, że co czwarty samochód tej marki sprzedany w Niemczech wyjechał z Audi Forum.

Historia tej placówki rozpoczęła się – jak wspomniałem - w 1992 roku. Jej przeznaczeniem od początku było wydawanie pojazdów klien-

tom. Początkowo, na powierzchni 2400 metrów kwadratowych, wydawano około 100 samochodów dziennie. Natomiast w grudniu 2000 roku rozpoczęło swą działalność Audi Forum Ingol-





stadt, które oferuje odwiedzającym mnóstwo atrakcji. Obecnie jest odwiedzane przez około 125 tysięcy osób rocznie, głównie nowych właścicieli Audi, którzy nierzadko przyjeżdżają do Ingolstadt z całymi rodzinami.

Goście często przyjeżdżają koleją (około jednej trzeciej klientów). Przy Dworcu Głównym utworzono więc Audi Lounge, w którym wita się ich i przewozi do Audi Forum wahadłowo kursującym pojazdem dla VIP-ów. Po przybyciu na miejsce najważniejszym wydarzeniem jest oczywiście prezentacja i przekazanie nowego samochodu. Przed przekazaniem kluczyków, doradcy klienta szczegółowo objaśniają zagadnienia techniczne i funkcje pojazdu oraz odpowiadają na pytania. Potem ma miejsce zwiedzanie zakładów lub odwiedziny w Audi museum mobile. Posiłek w restauracji Forum w dniu odbioru pojazdu jest darmowy, nawet dla pięciu osób towarzyszących. (By jeszcze bardziej usprawnić harmonogram wizyty, odbierający pojazd mogą wcześniej w internecie zaplanować swój dzień w Audi).

Do dyspozycji klientów i gości są ponadto inne atrakcje Audi Forum Ingolstadt, jak

sklep z akcesoriami, sklep muzealny, kino Audi czy restauracja AVUS z wyrafinowaną kuchnią. Wiele atrakcji czeka na dzieci i młodzież. W „centrum ekspertów” Audi Young and Fun, można wypróbować najnowszą technikę motoryzacyjną na specjalnych symulatorach jazdy i w procesie zabawy. A i to nie wszystko. Nabywcy Audi, chcący wzbogacić dzień obioru o atrakcje wykraczające poza standardowy program, mogą dodatkowo zarezerwować np. „pakiet” obejmujący

pogłębione informacje o produkcji samochodów w Ingolstadt czy pakiet nazwany „quattro pur” („quattro w czystej formie”), łączący odbiór nowego samochodu z emocjonującym doświadczeniem jazdy Audi driving experience na testowym torze Audi w Neuburgu. Tam do dyspozycji są eksperci, którzy po teoretycznym wprowadzeniu na zamkniętym placu manewrowym, podczas jazdy pokazują możliwości samochodów. Na życzenie, zespół odpowiedzialny za odbiór nowych pojazdów pomaga klientom zaplanować podróż i znaleźć nocleg w hotelu, a także dostarcza informacji o ofercie turystycznej w regionie.



Na podium od (prawie) pół wieku

Do największych osiągnięć sztuki inżynierskiej zaliczam umiejętność budowy tuneli. Za prekursorów w tej dziedzinie trzeba uznać zapewne górników, którzy ryzykując własnym życiem uczyli się drażenia podziemnych, kopalnianych korytarzy. Kolejnym etapem było budowanie – już w XIX wieku – linii metra, początkowo metodą odkrywkową. Kuto także krótkie tunele w skałach prowadząc w górach nitki dróg czy linii kolejowych. Ale prawdziwy przełom w budowie tuneli drogowych czy kolejowych nastąpił w drugiej połowie XX wieku, kiedy to zbudowano pierwszą, gigantyczną maszynę drażącą zwaną TBM (Tunnel Boring Machine). Umożliwiła ona stosunkowo szybkie (kilka metrów dziennie) i stosunkowo bezpieczne wykonywanie



nawet wielokilometrowych tuneli, bez względu na twardość skały.

Znakomitym przykładem może być tunel Świętego Gotarda łączący dwie szwajcarskie miejscowości – Goschenen w kantonie Uri oraz Airolo w kantonie Ticino, ale – co ważniejsze – jest bardzo ważnym obiektem na trasie autostrady A2 pomiędzy Bazyleą, a Chiasso. Pracę nad budową rozpoczęto 5 maja 1970 roku, a do użytku oddano go we wrześniu 1980 roku. Długość tunelu wynosi 16 981 metrów i był to wówczas najdłuższy tunel drogowy na świecie. I minęło już prawie pół wieku, a nadal Gotthardtunnel należy do ścisłej czołówki światowych rekordzistów.

Obecnie najdłuższym tunelem drogowym na świecie jest – liczący 24 510 metrów – tunel łączący norweskie miejscowości Lardal i Aurland, którego budowę rozpoczęto w 1995 roku. 18,02 km długości liczy natomiast tunel w chińskiej prowincji Shaanxi. Szwajcarski Gotard jest na miejscu trzecim.

Tunele drogowo o wiele trudniej wentylować niż kolejowe (pomijam już kwestie związane z bezpieczeństwem). Stąd – póki co – najdłuższe tunele draży się z myślą o pociągach, w tym też takich przewożących samochody. Absolutnym rekordzistą (od 2016 roku) jest tzw. Gotthard-Basistunnel zbudowany w tym samym alpejskim masywie, co drogowy tunel Gotarda, liczący... 57 kilometrów! Niewiele krótszy (53,9 km) jest podmorski tunel kolejowy Seikan w Japonii oraz liczący nieco ponad 50 km tunel pod Kanałem La Manche. ■



WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Motopress Sp. z o.o.

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

Anna Pisarska, 502 627 674, anna.pisarska@bruxmedia.pl

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