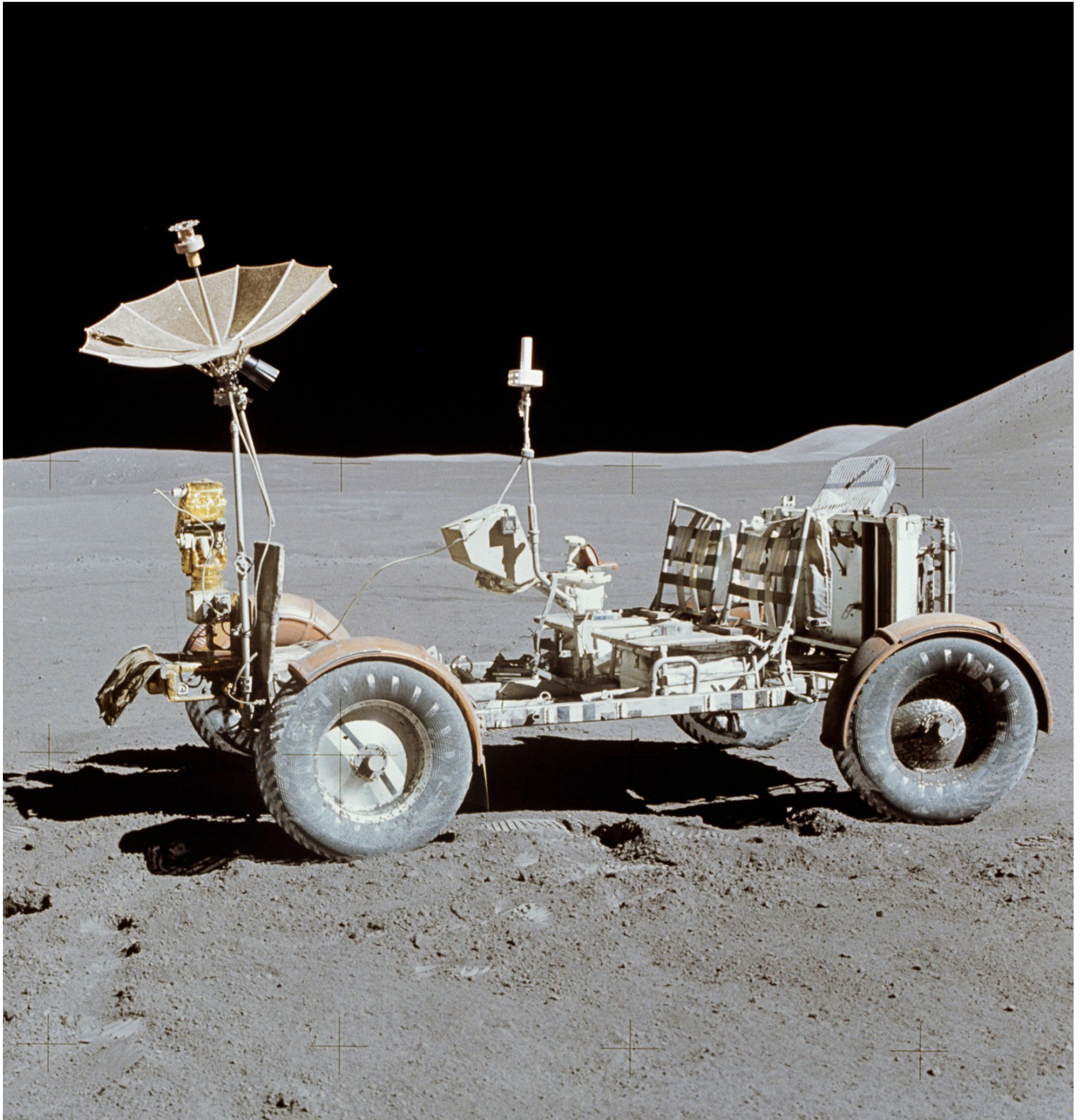


iauto *polska*

Numer 77, 31 maja 2017



Kursy na prawo jazdy od wielu lat krytykowane są za to, iż uczą ludzi jak zdać egzamin, a nie jak jeździć samochodem. Ten stan rzeczy odpowiada kursantom, którzy chcą możliwie tanio, możliwie szybko i możliwie bez wysiłku uzyskać prawo jazdy. Większość zakłada, że jak już będą mogli samodzielnie jeździć, to jakoś się nauczą. Jakoś...



Taki stan rzeczy odpowiada również ośrodkom szkoleniowym i instruktorom. Chodzi o to, aby przy możliwie najmniejszych kosztach przeszkolić możliwie dużo chętnych. Od pierwszego spotkania z kursantami podkreślają, iż egzamin jest nadzwyczaj trudny, a egzaminujący wielce wymagający, często złośliwie szukają powodu, aby zdyskwalifikować zdającego. Dowodem ma być fakt, że za każdą poprawkę trzeba płacić, a WORD-y (ośrodki uprawnione do egzaminowania) na wszelkie możliwe sposoby szukają pieniędzy...

Ośrodki, które prowadzą kursy na prawo jazdy tłumaczą, że szkolą zgodnie z wymogami prawa i programem określonym w stosownych rozporządzeniach. I deklarują, że instruktorzy starają się przekazać kursantom podstawy bezpiecznej i zgodnej z przepisami o ruchu drogowym jazdy, ale na deklaracjach się kończy. Chcieliby, ale nie mogą. No bo dwadzieścia obowiązkowych godzin jazdy, to zdecydowanie za mało na to, aby nauczyć ruszać, włączać kierunkowskazy i skręcać, parkować, a wszystko to w sekwencji wymaganej na placu manewrowym w czasie egzaminu. Te same dwadzieścia godzin musi wystarczyć, aby nauczyć kursanta pokonywania pułapek drogowych na trasie, po której najczęściej polecają jechać egzaminujący. Bo przecież, przypomnijmy, najważniejsze jest, aby zdać egzamin.

Instruktorzy nie mają obowiązku uczenia jazdy po autostradach czy drogach szybkiego ruchu, nie muszą uczyć hamowania z większych prędkości, nie muszą pokazywać, jak zmienia się zachowanie samochodu zależnie od rodzaju nawierzchni czy pogody, nie muszą wpajać zasad płynnej jazdy czy jazdy "na suwak". Skutki widać codziennie. Proste ruszenie spod świateł wielu kierowcom sprawia kłopot, sygnalizowanie manewrów bywa niejednoznaczna, na autostradach w większości nie potrafimy się zachować, a na bardziej skomplikowanych skrzyżowaniach wielu kierowców po prostu się gubi...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Historia

Polskie ślady na Księżycu - str. 4



Wrażenia z jazdy

10 rozdział - str. 12



Gospodarka

Tylko wkręcamy śrubki - str. 21

Wydarzenia

By, by Statoil- str. 26

Carsharing, czyli auto na minuty - str. 27



Kalejdoskop

Informacje Automobilklubów - str. 28

Babskie gadanie

Milusiński w aucie - str. 34

Kalendarium

Kalendarium - str. 35



Polskie ślady na Księżycu

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Bardzo często w moich tekstach zamieszczanych w Kalendarium nawiązuję do II wojny światowej. Nie bez powodu, gdyż z dzisiejszego punktu widzenia mnóstwo spraw dotyczących motoryzacji można (i trzeba) rozdzielać na okresy przed, i po wojnie.

Zanim przejdę do sedna, zapraszam do pewnego eksperymentu umysłowego, który rozpocznę od pytania: „czy milion to dużo?”. Pierwsze skojarzenie zapewne będzie dotyczyło pieniędzy i oczywiście odpowiedź na takie pytanie będzie różna, bo jest względna. Dla przeciętnej osoby milion złotych będzie kwotą znaczną, dla miliardera mało nieistotną...

A czy milion osób, to dużo? Tu też odpowiedź nie będzie jednakowa i jednoznaczna. Trzeba zastanawiać się nad kontekstem. Chciałem spróbować wyobrazić sobie milion osób i wpadłem na pewien pomysł. Sięgnąłem do 500-stronicową książkę „Wytrącony z równowagi” autorstwa Jeremy’ego Clarksona, która ma standardowy format i czcionkę. Zacząłem liczyć i wyszło mi przeciętnie 50 znaków (bez spacji) w jednym wierszu. Mnożąc to przez 32 wiersze na stronie otrzymałem wynik 1600 znaków. A więc ta cała (całkiem gruba) książka ma łącznie 800 tysięcy znaków (w rzeczywistości dużo mniej biorąc pod

uwagę akapity oraz to, że wiele zamieszczonych tam felietonów kończy się z połowie strony). Do miliona jeszcze sporo brakuje... Aby więc mieć wyobrażenie o 6 milionach potrzeba wziąć już osiem(!) takich książek. I pamiętać, że każdy wydrukowany w nich znak, litera, ale też kropka i przecinek, to wyobrażenie osoby.

A dlaczego 6 milionów? Bo szacunkowo właśnie tyle w trakcie II wojny światowej zginęło polskich obywateli! (Najwyższy odsetek z wszystkich krajów uczestniczącej w wojnie – śmierć poniosło 220 osób na 1000 mieszkańców, w ZSRR 116 na 1000, we Francji 15). Ze szczególną zjadłością Niemcy i Sowieci okupanci exterminowali osoby wykształcone (szacuje się, że zginęło 40 proc lekarzy, 33 proc nauczycieli niższych szczebli oraz 30 proc naukowców i wykładowców szkół wyższych (w tym 700 profesorów!). Gdyby zaledwie tylko 1 procent zamordowanych i poległych w walkach polskich obywateli miało wyż-

sze wykształcenie, to i tak daje to liczbę 60 tysięcy osób!

Do tego doliczmy kolejne dziesiątki tysięcy osób (głównie żołnierzy), którzy wojnę przeżyli, ale nie mogli powrócić do Polski w obawie przed komunistycznymi represjami i musieli szukać swej życiowej drogi na obczyźnie... Jedną z nich był, urodzony 25 maja 1905 roku w Strzyżowie (obecnie w powiecie hrubieszowskim) na Lubelszczyźnie, Mieczysław Bekker.

Ponieważ ojciec Mieczysława był specjalistą w branży cukrownictwa, rodzina w 1908 roku przeniosła się w okolice Konina, ostatecznie do Gosławic (obecnie dzielnica tego miasta), gdzie pracował w kilku okolicznych cukrowniach. W tymże Koninie Mieczysław Bekker ukończył gimnazjum humanistyczne im. Tadeusza Kościuszki (co warto jest podkreślić w kontekście jego dalszej biografii i kariery!), i w 1924 roku zdał maturę. Służbę wojskową odbył w Szkole Podchorążych Saperów w Modlinie (w latach 1929-31), którą ukończył w stopniu



podporucznika i przeniesiony został do rezerwy.

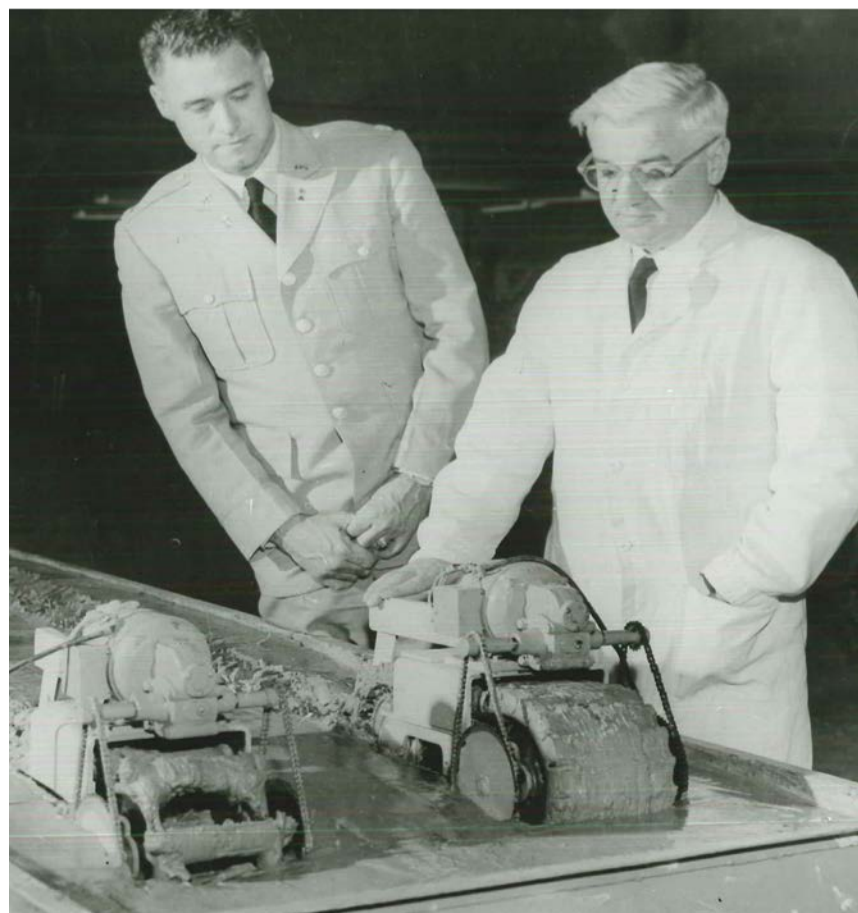
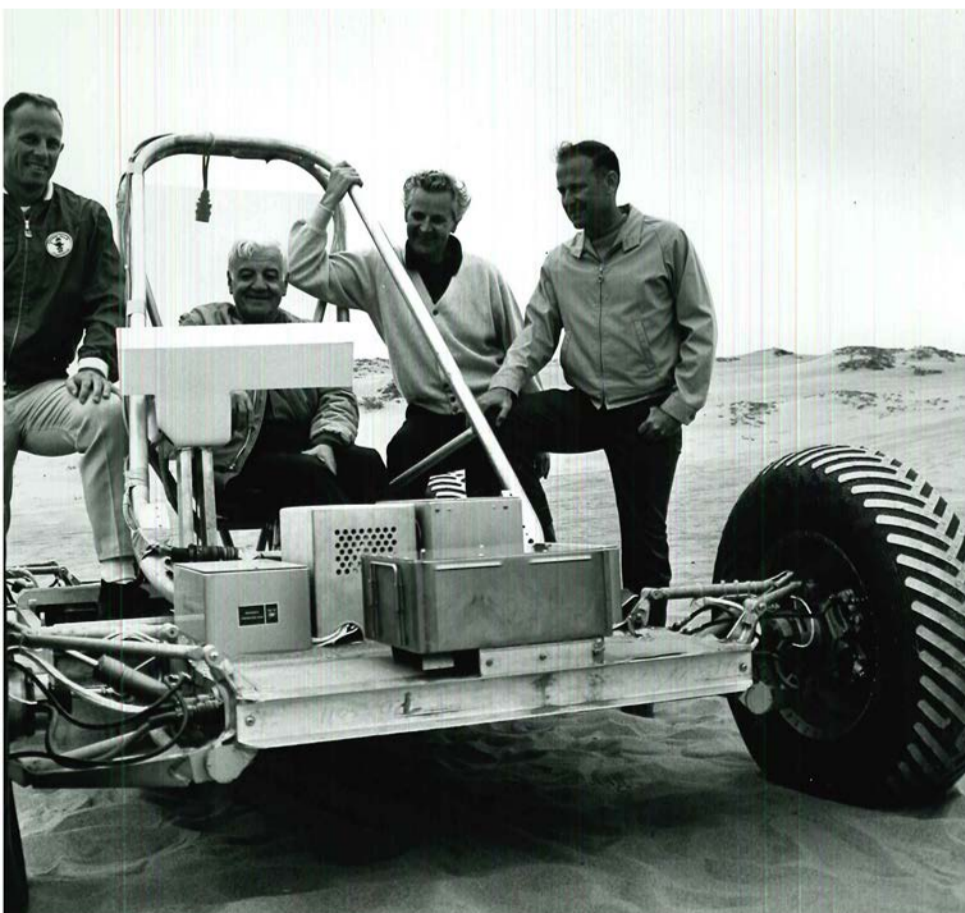
Kolejnym etapem (chyba najważniejszym w życiu, co okaże się później) były studia Bekkera na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Po ich ukończeniu został zatrudniony w Wojskowym Instytucie Badań Inżynierii, prowadząc jednocześnie wykłady na rodzimym Wydziale Mechanicznym Politechniki oraz – dużo póź-

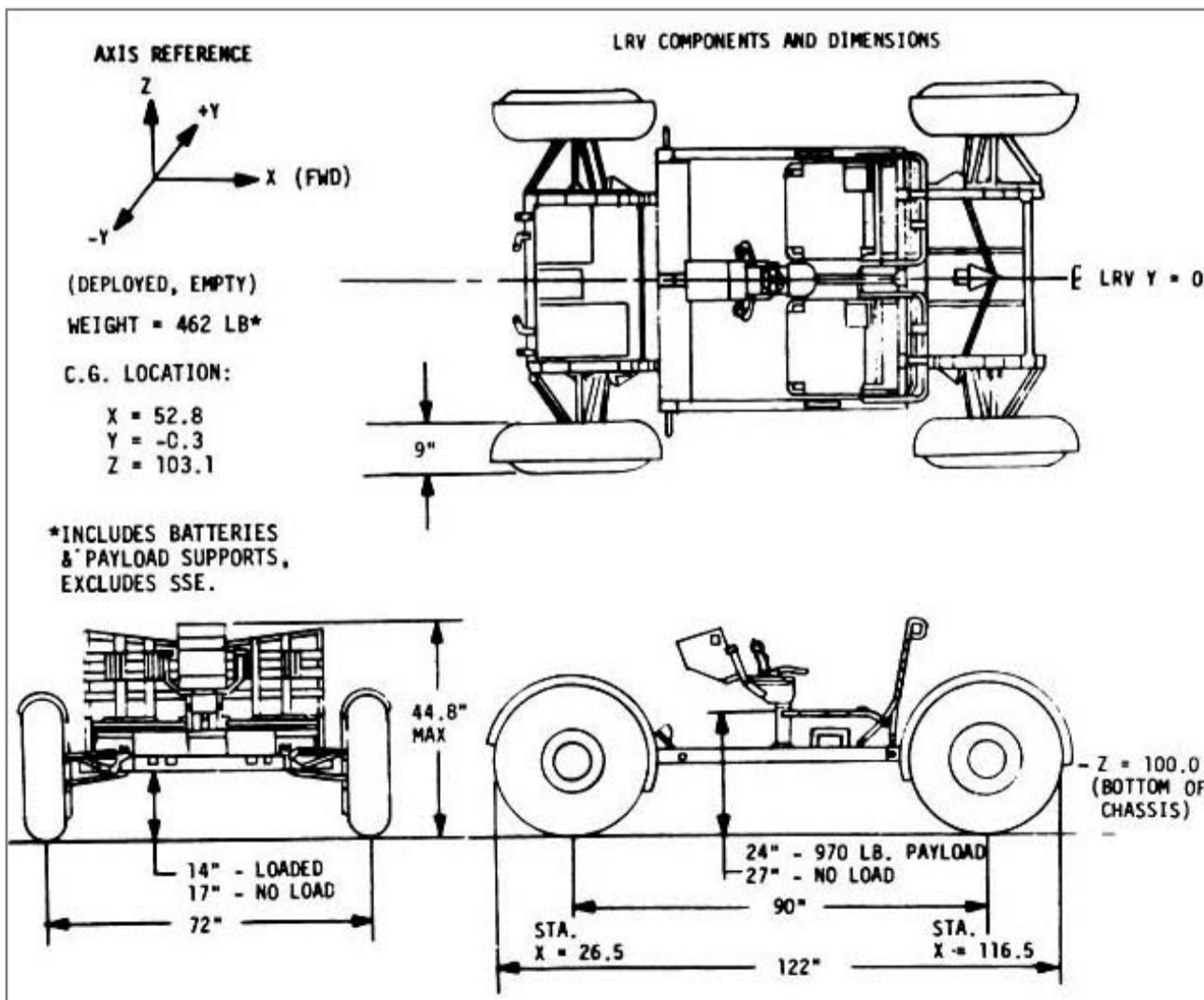
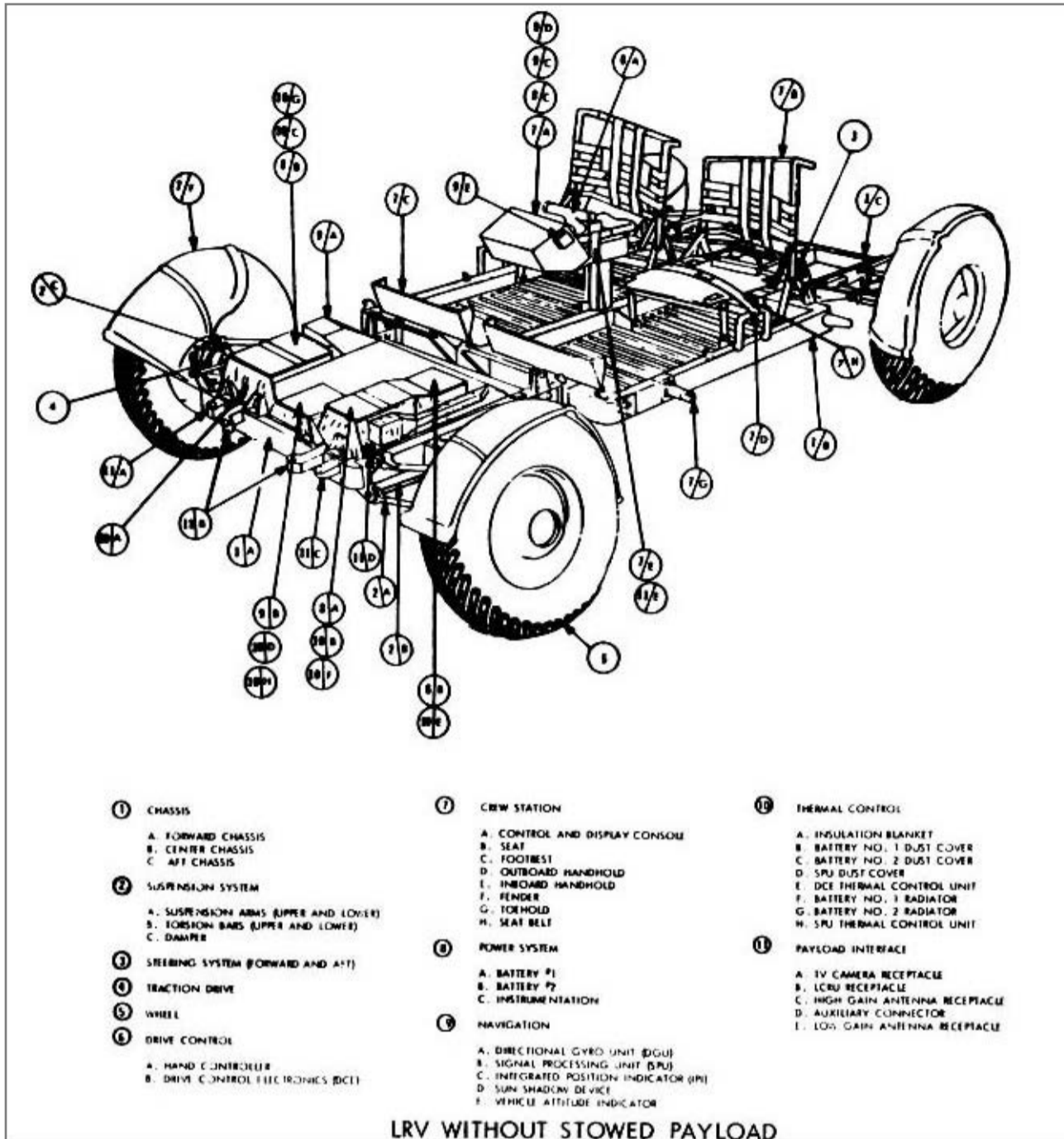
niej, bo od 1937 roku – Szkole Inżynierii Wojskowej. Był także w latach 1936-39 wykładowcą w Studium Wojskowym Politechniki Warszawskiej, na której utworzył Laboratorium Pojazdów Specjalnych. Oczywiście więc, że jednocześnie współpracował z ówczesnym Ministerstwem Spraw Wojskowych.

Jego pasją były samochody. Jeszcze jako student odbył praktykę w fabryce Renault we Fran-

cji. Później, już zawodowo, jako inżynier i konstruktor opracowywał projekty pojazdów terenowych na bazie licencyjnego Fiata (Polski Fiat 508 „łazik”, Polski Fiat 508/518 ciągnik artyleryjski oraz samochód radiostacja i sanitarka). Generalnie pracował nad przystosowaniem ciężkich pojazdów wojskowych do poruszania się w trudnych warunkach terenowych. Na podstawie swych teoretycznych prac oraz doświadczeń w terenie doszedł wówczas m.in. do wniosku, że lepszym rozwiązaniem od gąsienic jest zastosowanie szerokich opon w połączeniu z napędem na wszystkie koła. Jego teoretyczne rozważania (i praktyczne doświadczenia) dotyczące współdziałania kół i/lub gąsienicy z luźnym podłożem stały się po latach przyczynkiem do powstania nowej gałęzi nauki – terramechaniki.

Niestety, 1 września 1939 roku rozpoczęła się II wojna →→





światowa. Terytorium II Rzeczypospolitej zaatakowali Niemcy, 17 września dołączyli do nich Sowieci dokonując de facto IV rozbioru Polski. Podporucznik rezerwy Mieczysław Bekker wziął udział w kampanii wrześniowej, po czym wraz w tysiącami innych żołnierzy został internowany w Rumunii. Po pół roku udało mu się uciec i przedostać do Francji, gdzie – jako uznany specjalista – natychmiast znalazł zatrudnienie w Wydziale Czołgów Ministerstwa Uzbrojenia. W Paryżu nie zdołał jednak wiele zdziałać, gdyż kilka tygodni później hitlerowskie wojska uderzyły na Francję. Tym razem Bekker znalazł schronienie w Marsylii, w nieokupowanej części kraju zwanej Francją Vichy. Kontynuował tam swoje prace teoretyczne, ale ich wyniki chował „do szuflady”, na przyszłość. W 1942 roku, gdy i do tej części kraju wkroczyli Niemcy musiał ponownie uciekać. Bekker został ewakuowany do Ottawy, gdzie został zatrudniony w Biurze Badań Broni Pancernej przy kanadyjskim Ministerstwie Zaopatrzenia. Jednocześnie, by móc

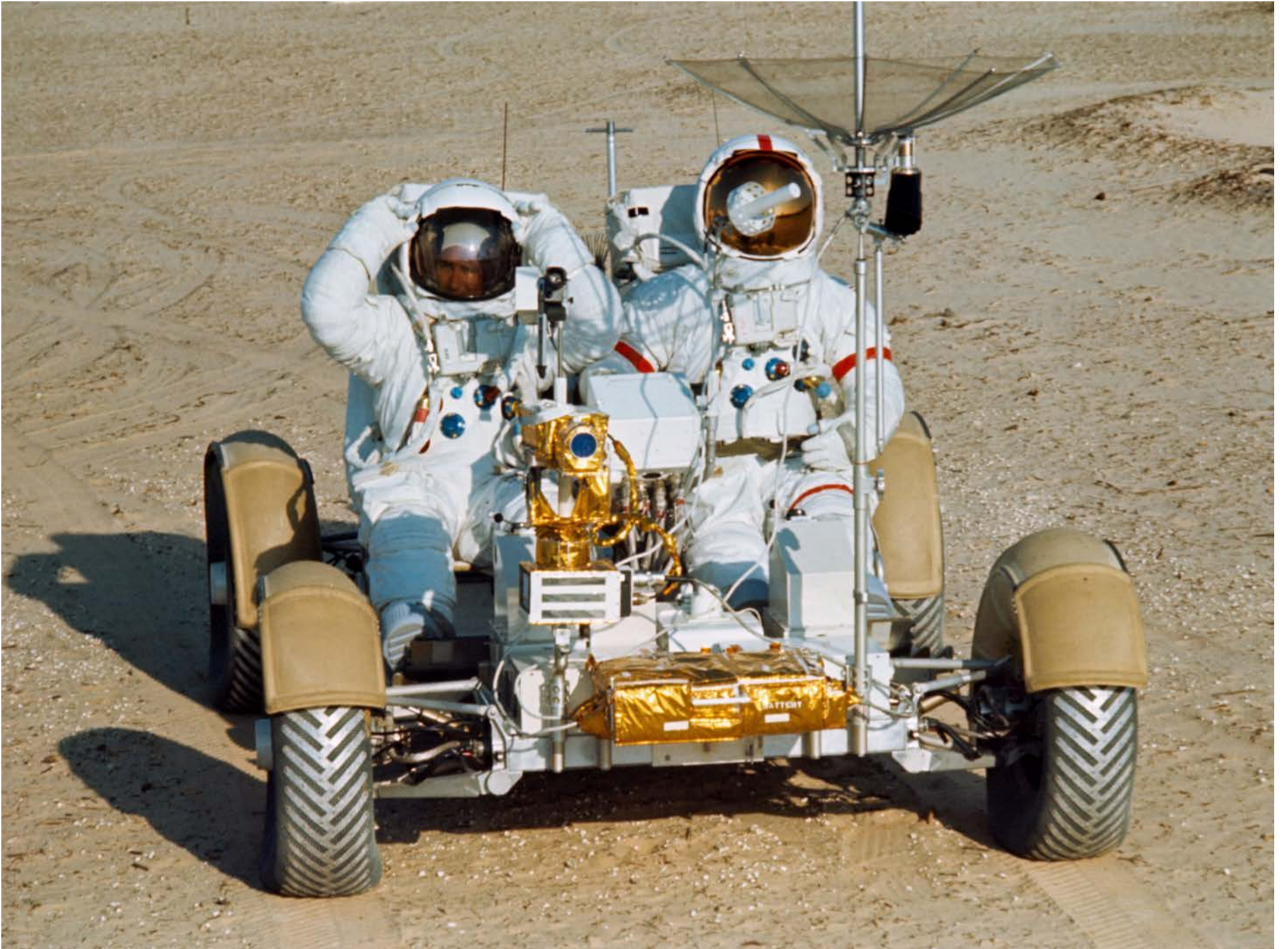
pracować w wojskowych laboratoriach – za zgodą polskich władz emigracyjnych w Londynie – wstąpił do kanadyjskiej armii. W nowej pracy cały czas zajmował się tym, na czym znał się najlepiej, czyli opracowywał projekty pojazdów (wojskowych) zdolnych do poruszania się w najtrudniejszych warunkach terenowych. Pro-

wadził jednocześnie wykłady w amerykańskich uczelniach wojskowych w Nowym Jorku i Waszyngtonie. Służbę (i pracę) w armii kanadyjskiej Bekker zakończył w 1956 roku w stopniu podpułkownika.

Po zakończeniu kanadyjskiego rozdziału swojego życia Bekker przeniósł się do Stanów

Zjednoczonych. Tutaj, od lat, świetnie znano jego dorobek naukowy i jako wybitnemu inżynierowi i konstruktorowi stworzono idealne warunki do dalszej pracy. Udostępniono mu najnowocześniejsze laboratoria i dopuszczono go do najnowszych technologii. Pracował w Wojskowym Laboratorium Pojazdów Terenowych, jed- →→





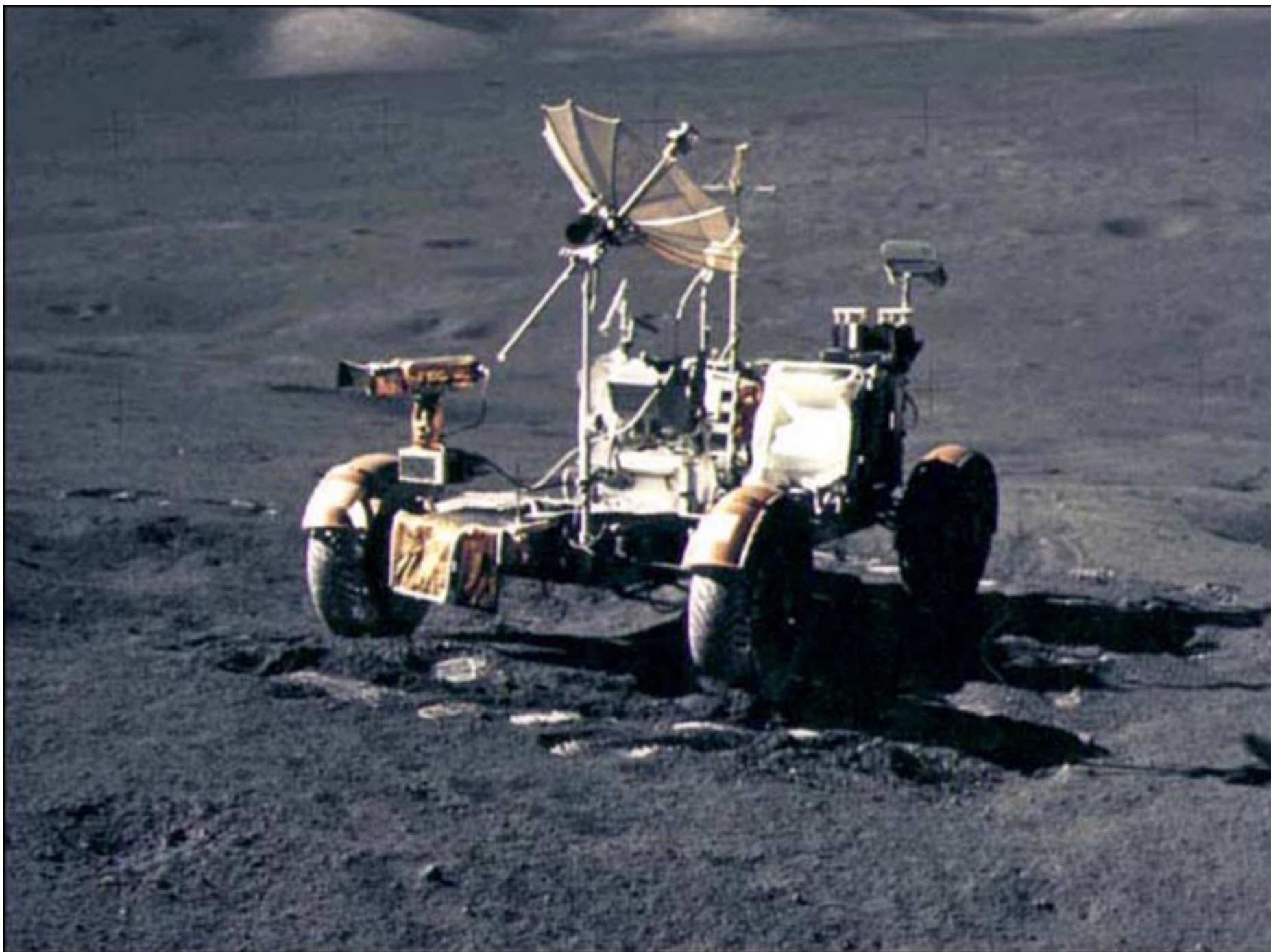
nocześnie prowadząc zajęcia na kilku uczelniach technicznych. Otrzymał tytuł profesora University of Michigan w Ann Arbor. W 1961 roku przyjął ofertę objęcia stanowiska dyrektora Instytutu Badań koncernu General Motors Corporation w Santa Barbara w Kalifornii.

W tym samym czasie amerykańska Narodowa Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) ogłosiła rozpoczęcie Programu Apollo, którego celem było lądowanie człowieka na Księżycu. W ramach tego programu NASA ogłosiła konkurs na skonstruowanie pojazdu, którym astronauta mogliby jeździć po powierzchni

srebrnego globu. Przystąpiło do niego ponad 80 firm oraz zespołów badawczych i konstrukcyjnych, wśród nich zespół profesora Bekkera. Jednym z „rywali” Bekkera w tym konkursie był zespół pod kierownictwem... Stanisława Rogalskiego pracującego dla lotniczej firmy Grumman. (Tak, to ten słynny, przedwojenny polski konstruktor lotniczy, który wraz ze Stanisławem Wigurą i Jerzym Drzewieckim był współtwórcą serii niezwykle popularnych samolotów RWD, które swą nazwę wzięły od inicjałów ich nazwisk. I podobnie, jak Bekker, Rogalski opuścił Polskę we wrześniu 1939 roku, by już nie powrócić do ojczyzny).



Konkurs na pojazd księżycowy, który nazwano LRV (Lunar Roving Vehicle – Wędrujący Pojazd Księżycowy) lub w skrócie Rover wygrał Mieczysław Bekker oraz jego zespół. Budowę Rovera zlecono firmie General Motors we współpracy z Boeingiem. Jego konstrukcja



okazała się po prostu genialna. Trzeba przy tym pamiętać, że prof. Bekker tworzył rysunki techniczne LRV ponad 50 lat temu! Na Księżyc poleciały trzy takie pojazdy, w trzech ostatnich misjach Apollo (15, 16 oraz 17) i nigdy nie zawiodły. Astronauci byli nim zachwyceni, a LRV w istotny sposób umożliwił eksplorację jego powierzchni.

Ekipy projektujące LRV musiały wziąć pod uwagę cały szereg wymagań określonych przez NASA dotyczących masy pojazdu (im lżejszy tym lepiej), jego rozmiarów czy zdolności pokonywania przeszkód. Należało też pamiętać o ogromnych różnicach temperatur (od -130

do +200 stopni Celsjusza) na powierzchni Srebrnego Globu oraz fakcie, że będą go obsługiwali astronauci w niewygodnych kombinezonach mający znaczne ograniczenia ruchowe. Te wszystkie trudności najlepiej pokonał zespół prof. Bekkera, za którym stało kilkudziesięcioletnie doświadczenie w rozwiązywaniu problemów związanych z poruszaniem się pojazdów w trudnym terenie. Ostatecznie Rover jego konstrukcji miał 3,1 m długości, 1,8 m szerokości, wysokość 1,14 m i rozstaw osi 2,29 m. Koła miały 81,3 cm średnicy oraz 22,9 cm szerokości. Łączna masa pojazdu wynosiła 209 kg (35,5 kg na Księżycu). Mógł on przewozić całą księży-

cową załogę Apollo, czyli dwie osoby oraz ładunek – łącznie 490 kg. Każde koło miało własny, elektryczny silnik o mocy 0,25 KM. Źródłem energii dla nich były dwie baterie, każda o pojemności 121 Ah. Ponadto do jazdy wystarczyła tylko jedna z nich (było to zabezpieczenie na wypadek awarii jednej z nich). Pojazd rozwijał prędkość maksymalną 13 km/godz i mógł pokonać łączny dystans ok. 90 kilometrów. Ze względów bezpieczeństwa zezwalano astronautom na oddalanie się od lądowiska na maksymalną odległość 6 mil (ok. 9,5 km), by w razie awarii LRV mieli szansę powrócić z posiadany przy sobie zapasem tlenu (ale, jak →→

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

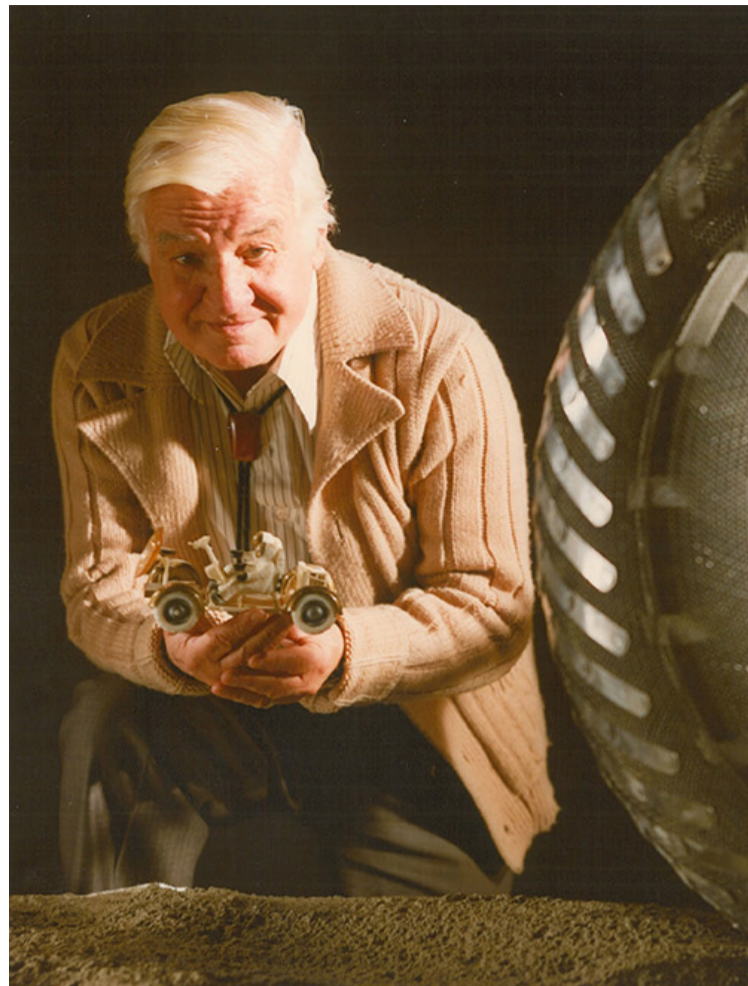
wspomniałem nigdy nie było takiej potrzeby).

Księżycowy Rover miał naprawdę znakomite właściwości terenowe. Był niezwykle zwrotny (promień skrętu 3 m), miał prawie 36 cm prześwitu, mógł podjeżdżać i zjeżdżać ze zboczy o nachyleniu nawet 25 stopni. Duża w tym zasługa opon, które osobiście wymyślił i zaprojektował Bekker – np. bieżnik został wzmocniony drutem fortepianowym, ponadto poprzecznie do niego umieszczono tytanowe płytki. Na „pokładzie” była ponadto kamera oraz sprzęt umożliwiający bezpośrednią łączność z Ziemią.

Podczas misji Apollo 15 LRV pokonał łączny dystans 27,9 km i był „w ruchu” 3 godziny. Podczas kolejnej przejechał 26,9 km (3 godz 26 min). Misja Apollo 17, to 35,7 km oraz 4 godz 29 min użytkowania. Dzięki temu pojazdowi można było pobrać próbki księżycowego gruntu z bardzo dużej powierzchni oraz różnych formacji skalnych. Jednym z efektów tych trzech misji

z użyciem LRV na Ziemię przywieziono 183 kilogramy próbek (dla porównania, poprzednie trzy załogowe misje na Księżycu, ale nie mające do dyspozycji „łazika” przywiozły 99 kg próbek). Naukowcy amerykańscy oszacowali po zakończeniu programu Apollo, że pojazdy te pozwoliły uzyskać nawet 70 procent informacji o Księżycu więcej niż gdyby astronauci nie mieli ich do dyspozycji. Wszystkie trzy egzemplarze LRV pozostały na Księżycu...

Pojazd księżycowy LRV był szczytowym osiągnięciem zawodowym prof. Mieczysława Bekkera, chociaż wniósł nieoceniony wkład także w dziedzinie wojskowości, jako wykładowca uniwersytecki oraz autor wielu prac naukowych, które do dzisiaj należą do kanonów wiedzy. Niedługo po zakończeniu programu Apollo, na początku lat 70-tych Bekker przeszedł



na emeryturę pozostając konsultantem naukowym kilku amerykańskich i kanadyjskich instytucji.

Do Polski przyjechał dwukrotnie – w 1971 oraz 1979 roku. Podczas drugiego pobytu otrzymał tytuł Honorowego Obywatela Miasta Konina, z którego był bardzo dumny. Profesora uhonorowano także w rodzinnym Strzyżowie, gdzie w 110 rocznicę jego urodzin (2015) odsłonięto pamiątkowy obelisk oraz zorganizowano specjalną wystawę poświęconą jego życiu i działalności.

Mieczysław Bekker zmarł w wieku 84 lat, 8 stycznia 1989 roku, w Santa Barbara w Kalifornii. ■

P.S. Dziękuję Pani Elżbiecie Denys, dyrektor Zespołu Szkół w Strzyżowie, za udostępnienie części fotografii wykorzystanych do ilustracji tego tekstu.



10 rozdanie

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Honda jest dumna ze swojego nowego Civica w wersji sedan.

Z wielu powodów. Przede wszystkim dlatego, że jest to najbardziej zaawansowana konstrukcja w historii japońskiej firmy, poza tym to ważny model dla Hondy w Europie, a firma liczy na sprzedażowy sukces. A poza tym Civic to przecież najbardziej rozpoznawalny model firmy.



Nowy Civic sedan to już dziesiąta generacja tego modelu. Oczywiście samochód znacznie odmłodził i zyskał wyjątkowo sportową sylwetkę. Bo taka jest nowa strategia Hondy: nadać autu jak najbardziej sportowy charakter.

Bazując na 40-letniej historii modelu, nowy Civic pozostaje wierny oryginalnemu projektowi „samochodu dla ludzi, samochodu dla świata”, i oferuje ciekawy design oraz przestronne i funkcjonalne wnętrze. Nadwozie sedana Hondy Civic jest szersze, dłuższe i niższe od modelu poprzedniej generacji (o 46 mm szersze, o 74 mm dłuższe i o 20 mm niższe). Uzupełnieniem całości jest przedni pas nadwozia o nieco agresywnym wyglądzie, z którym nieźle komponują się wydatne nadkola oraz wyprofilowane wloty powietrza z przodu i z tyłu. Nowe, większe i szersze koła oraz opony dodatkowo podkreślają dość szeroką bryłę auta,

natomiast zwiększony rozstaw osi, skrócone zwisy i pochylona kabina pasażerska potęgują jego dynamiczny charakter. W zależności od wersji wyposażeniowej, płaskie, nowoczesne przednie klosze zawierają oświetlenie LED lub projekcyjne reflektory halogenowe. We wszystkich modelach zastosowano światła LED do jazdy dziennej, których diody umieszczone są na zewnętrznej krawędzi reflektorów.

We wnętrzu spore zmiany: klasyczna stylizacja, nowe rozwiązania techniczne, dobrej jakości materiały. Bez wątplenia kokpit nowego sedana jest bardziej przestronny, funkcjonalny i elegancki w porównaniu z modelem poprzedniej generacji. Pasażerowie mają nieco więcej miejsca i mogą zabrać więcej bagażu. Jest także nowa tablica wskaźników LCD oraz wszechstronna konsola centralna typu „centrum techniczne”. Konsola centralna została wykończona lakierem „piano Black”. Są tu również wejścia HDMI i USB, jak również gniazdo 12V. W górnej części konsoli centralnej znajduje się siedmiocalowy kolorowy ekran dotykowy systemu Honda Connect2. Ekran zapewnia dotykowe sterowanie systemem rozrywkowym oraz funkcjami klimatyzacji, a w topowych wersjach wyposażeniowych Civic wyświetla również obraz z kamery cofania. Skórzane wykończenie wnętrza jest standardem w najwyższych wersjach wyposażeniowych modelu. Podróżuje się nowym modelem Civica komfortowo, w ergonomicznych, dobrze wyprofilowanych fotelach, choć pozycja za kierownicą została obniżona o 20 mm w stosunku do poprzedniej generacji, i to akurat mnie się nie spodobało. Wole siedzieć wyżej i widzieć więcej. W niektórych wersjach dostępne jest również trzystopniowe podgrzewanie siedzeń z przodu oraz podgrzewanie siedzeń z tyłu. Ponadto, osoby siedzące na zewnętrznych fotelach z tyłu mają do dyspozycji regulowane siedziska kanapy, a wszyscy pasażerowie docenią możliwość łatwiejszego wsiadania i wysiadania z samochodu. Za siedzeniami dzielonymi w proporcji 60:40, znajduje się o 75 litrów większy niż w poprzedniku bagażnik. Teraz przestrzeń bagażowa to aż 519 litrów pojemności - pomieści cztery walizki lub np. cztery torby z kijami do golfa. →→



HONDA CIVIC SEDAN 2017

BRAYT®



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 Meżyk +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



Nowy Civic ma nowe serce. To silnik benzynowy VTEC TURBO o pojemności 1,5 litra, który współpracuje z nową, manualną przekładnią sześciobiegową lub skrzynią automatyczną CVT opracowaną specjalnie dla tego modelu. Zaletą tej jednostki napędowej jest niskie zużycie paliwa i bardzo dobre parametry ekologiczne. Moc maksymalna 182 KM (134 kW) jest dostępna przy 5 500 obr./min. (przy 6 000 obr./min. ze skrzynią CVT), natomiast maksymalny moment obrotowy 240 Nm (w wersji z 6-biegową przekładnią manualną) jest generowany w przedziale od 1 900 do 5 000 obr./min. W modelach wyposażonych w skrzynię CVT moment obrotowy wynosi 220 Nm i jest uzyskiwany w przedziale od 1 700 do 5 500 obr./min. Podczas krótkiej jazdy testowej zauważyłam, że Civic – jak zawsze – lubi wysokie obroty, a zmiana biegów odbywa się płynnie i precyzyjnie. Wewnątrz jest cicho dzięki umieszczonym w komorze silnika, w podłodze oraz w tylnych nadkolach materiałom wygłuszającym. Ponadto przegroda silni-

kowa, wewnętrzne i zewnętrzne panele deski rozdzielczej oraz dywaniki w kabinie pasażerskiej zawierają kompozyty o właściwościach wyciszających.

W gamie nowej Hondy Civic jest oferowany pakiet systemów bezpieczeństwa czynnego oraz układów wspomagających kierowcę Honda SENSING, który – po raz pierwszy w przypadku Hondy – będzie instalowany standardowo we wszystkich wersjach wyposażenia. Pakiet Honda SENSING zawiera największą liczbę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo jazdy w tej klasie. Systemy te wykorzystują informacje gromadzone przez radar, kamerę i zestaw czujników, aby ostrzec kierowcę o zagrożeniu na drodze i wspomóc go w potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach. W razie wypadku pasażerów chroni 6 poduszek powietrznych. Pakiet rozwiązań Honda SENSING obejmuje następujące systemy bezpieczeństwa czynnego: system ograniczający skutki kolizji, system →→

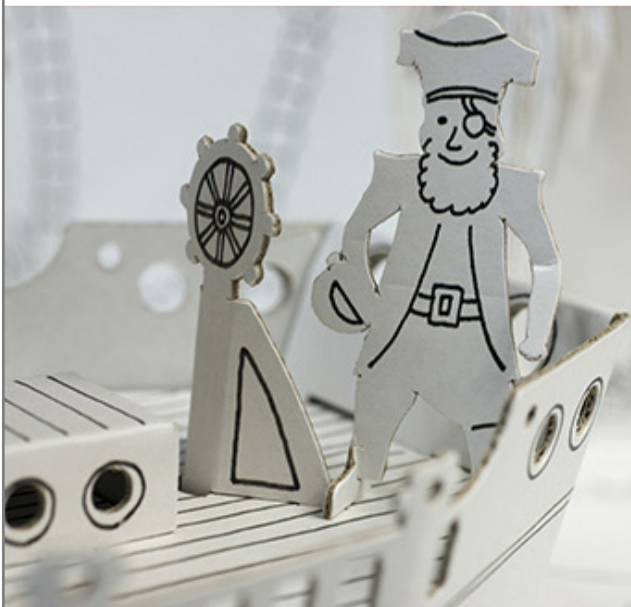


burubamba.com

kreatywne zabawki kartonowe



Nowa jakość na rynku kreatywnych zabawek kartonowych!



burubamba@burubamba.com

Polub nas:  Burubamba

www.burubamba.com



ostrzegania przed kolizją, system ostrzegania o zjeżdżaniu z pasa ruchu, system zapobiegający zjeżdżaniu z pasa ruchu, system utrzymywania na pasie ruchu, tempomat adaptacyjny,

system rozpoznawania znaków drogowych, inteligentny ogranicznik prędkości, inteligentny tempomat adaptacyjny. Inne układy bezpieczeństwa to system monitorowania

martwego pola widzenia w lusterkach, system ostrzegania o zbliżającym się pojeździe, wielofunkcyjna kamera cofania. Nic dodać, nic ująć.



Reasumując, nowy sedan Hondy, to naprawdę bardzo ładne i przyjazne auto. Mnie najbardziej spodobało się sporo przestrzeni wewnątrz, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. ■

Zaproszenie do serwisu

[Vademecum kierowcy wiosna-lato 2017](#)

Chociaż wiosenna aura nie rozpieszcza, to przecież czas weekendowych wyjazdów już się rozpoczął, a i wakacyjne wojaże coraz bliżej. Aby bez stresów podróżować i dojechać tam gdzie chcemy, musimy mieć pewność, iż samochód, niezależnie od kaprysów pogody, zapewni komfortowy i bezpieczny dojazd do celu. Czas więc odwiedzić serwis. Posiadacze Mercedesów są w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji, bowiem teraz mogą skorzystać z promocyjnego pakietu usług.

W czasie podróży zdarzyć się może mnóstwo niespodziewanych rzeczy; może zabraknąć paliwa, wyładuje się akumulator, uszkodzeniu ulegnie opona czy cokolwiek innego uniemoż-

liwi dalszą jazdę. W takich kłopotach, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo, pomoc (w całej Europie) zapewni autoryzowany serwis. Przyjedziemy na pomoc.



Sezon pełny małych i dużych radości

Wiosna-lato 2017

Mercedes-Benz
The best or nothing.





Myśl o lecie. O wszystkim innym myślimy za Ciebie.

Wiosna i lato są stworzone do podróżowania, aktywności na świeżym powietrzu, turystyki i kempingu. W autoryzowanym serwisie Mercedes-Benz znajdziesz wszystko, co rozpieści nie tylko Twój samochód, ale przede wszystkim Ciebie.

Sezonowa wymiana opon

Wiosną i latem też chcesz jeździć komfortowo oraz bezpiecznie. W naszym serwisie znajdziesz bogatą ofertę opon klasy premium z homologacją Mercedes Original.

Olśnij wnętrzem

Oferujemy szeroki wybór ekologicznych środków do czyszczenia i nabłyszczania. Nic nie zostawiamy przypadkowi, dlatego w swoim samochodzie zawsze będziesz się czuć świeżo.

Widzieć i być widzianym

Ze względów bezpieczeństwa, przednią szybę zawsze trzeba utrzymywać w czystości. Letni płyn do spryskiwaczy, płyn do usuwania owadów i specjalne produkty do pielęgnacji szyb są naszym standardem. Poradzimy sobie nawet z asfaltem na lakierze Twojego samochodu, warstwa brudu na felgach i impregnacją dachu Twojego kabrioletu.

Myślimy o wszystkich

Wszystkie nasze akcesoria nawiązują do wieletoletniej tradycji Mercedes-Benz i spełniają najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa. Wybieraj z oryginalnych produktów, które uprzyjemnią letnie podróżowanie nie tylko Tobie, ale i Twoim bliskim.

Zawsze i wszędzie w kontakcie

Mercedes me connect połączy Cię z samochodem i samochód ze wszystkim co dla Ciebie ważne. Począwszy od diagnostyki pojazdu oraz inicjowania niezbędnej pomocy w razie awarii lub wypadku, poprzez zdalne kontrolowanie niektórych funkcji pojazdu, a skończywszy na usługach concierge. Jeżeli Twój Mercedes nie jest wyposażony fabrycznie w moduł me Connect możesz wyposażyć go w Mercedes me Adapter. Urządzenie to połączy samochód z Twoim smartfonem i pozwoli Ci korzystać z wielu przydatnych funkcji.



Bez troski z Mercedes-Benz Mobilo

Kiedy podczas podróży przebijesz oponę, wyładuje się akumulator, zabraknie paliwa lub wydarzy się cokolwiek innego - przyjedziemy na pomoc. Gwarantujemy Ci mobilność w całej Europie, dzięki systemowi Mercedes-Benz Mobilo.

Zeskanuj kod i dowiedz się więcej.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Tylko wkręcamy śrubki

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Spora liczba zakładów z sukcesami działa w branży, ale naszej, rodzimej motoryzacji i własnej myśli twórczej w tym wszystkim niewiele. Ruiny hal FSO jeszcze stoją, testowy tor fabryki z pomocą buldożerów przechodzi do historii.

Osiągnięcia polskich inżynierów i przedsiębiorców dwudziestolecia międzywojennego przerwała wojna. A były nie byle jakie. Niestety, pozostały jedynie zdjęcia i wspomnienia po projektach rokujących przemysłową produkcję nowoczesnych konstrukcji. Po wojnie zostały zgliszcza i ruiny, inżynierowie, projektanci i majstrowie w większości poginęli w obozach lub na frontach.

Odbudowa motoryzacji miała się zacząć od licencjonowanego Fiata, jednak przyszły mroczny czas stalinizmu i Polska została obdarowana przestarzałą Победą. Polscy inżynierowie poprawili co się dało, starość nazwany został Warszawa i królował na ulicach miast niemal dwadzieścia lat. Powstawały też autorskie projekty samochodów, jednak większość prób produkcji rodzimych konstrukcji kończyły się fiaskiem. Wiesław →→



Plany powojennej odbudowy polskiej motoryzacji we współpracy z Fiatem spaliły na panewce. Kraj otrzymał "propozycję nie do odrzucenia" i do czasu F125p technologicznie pozostaliśmy w latach 30 ub. wieku.



Licencje epoki Edwarda Gierka przyniosły gwałtowny skok technologiczny, unowocześniono i zbudowano nie tylko fabryki, ale wiele zakładów produkujących komponenty do produkcji masowej produkcji samochodów.

Gomółka uważał, że lud pracujący miast i wsi nie potrzebuje samochodów. Zgodnie z tą filozofią storpedował produkcję Mikrusa. Udało się uruchomić produkcję Syreny, prząsnej, zawodnej, ale w pełni polskiej. Skokiem technologicznym dla całego przemysłu były licencje Fiata, czy Berlieta i wielkie inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową, w przemysł petrochemiczny i elektroniczny. Dekada Edwarda Gierka zakończyła się katastrofą systemu centralnego zarządzania, ale Maluchy, Fiaty 125p i Polonezy zostały. I nadal były bardzo pożądane. W nową rzeczywistość wjechaliśmy z fabrykami samochodów w Bielsku-Białej i Tychach, w Warszawie, Nysie, Jelczu, Starachowicach, Sanoku i dziesiątkach zakładów związanych z motoryzacją.

Polskie fabryki nie były najnowocześniejsze, a produkcja zbyt kosztowna, materiało- i energochłonna i mało konkurencyjna. Przemysł wymagał inwestycji, rozbudowy parku maszy-

nowego, nowych projektów, a państwo głębokiej reorganizacja. Przypomnę tylko, że inflacja osiągała wielkość niemal 1400%. Fabryki samochodów, tak jak cała gospodarka, też wpadły w tarapaty. Poszukiwanie inwestorów po latach skończyło się tym, że dziś po polskiej motoryzacji pozostały wspomnienia. Fabryki Samochodów Osobowych nie ma, Fabryki Samochodów Małolitrażowych też już nie ma, Starachowice padły, autobusy z Sanoka i Jelcza nie wożą ludzi w miastach i między nimi. Przykłady można mnożyć. fabryki Fiata, Opla, Volkswagena, Toyoty... O budowanej w Jaworze fabryce silników Mercedesa było głośno, gdy władze z dumą chwaliły się podpisaniem umowy. O tym, ile inwestorzy wynegocjowali od polskiego rządu nie wiem. Poważne media powołując się na PAP donoszą, że jest to kwota powyżej 80 mln. W Jaworze będą produkowane silniki konstrukcji Mercedesa. Trudno mówić o fabryce, będącej fragmentem polskiej



Małe i duże Fiaty oraz Polonezy sprawiły, iż utalentowani kierowcy mogli rywalizować na torach wyścigowych i trasach rajdowych. Dziś te samochody można zobaczyć w zawodach youngtimerów.





Powstało kilka autorskich projektów samochodów, które miały zastąpić starzejące się F125p i 126p. Żaden nie wyszedł z etapu koncepcji. Na zdjęciu Ogar, jeden z prototypów zbudowanych w FSO.

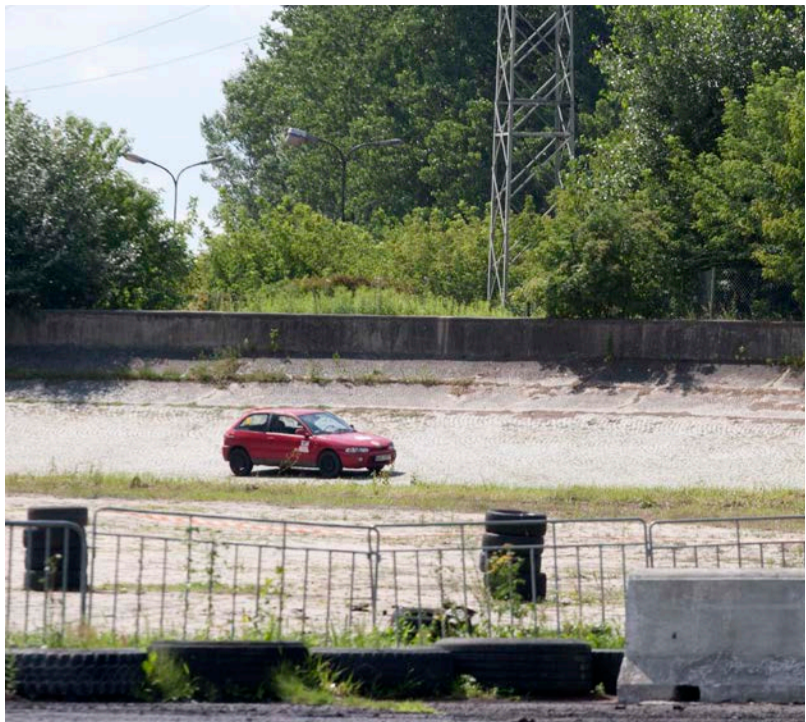
motoryzacji, będzie to kolejna fabryka branży motoryzacyjnej w Polsce.

Wicepremier poprzedniego rządu pochwalił się, iż finalizuje umowę z Land Roverem i w Polsce powstanie fabryka Jaguara. Ileż drwin i złośliwości pod adresem p. Piechocińskiego opublikowano, gdy okazało się, że fabryka będzie na Słowacji. Polscy negocjatorzy żądania finansowe inwestora uznali za zbyt wysokie, a Słowacja ma dziś problem z Unią Europejską, która sprawdza czy grant 125 mln euro jest zgodny z prawem.

Chciałoby się, aby po drogach jeździły polskie samochody, aby były pożądanym towarem na całym świecie, aby polscy projektanci, inżynierowie, technolodzy tworzyli wspaniałe auta zjeżdżające z linii produkcyjnych fabryk należących lub przynajmniej kontrolowanych przez polskich kapitalistów. Można mieć nadzieję, że politycy kolejnych rządów również chcieliby, aby polski przemysł motoryzacyjny istniał, produkował nowoczesne samochody, dawał pracę i dochody pracownikom i państwu. Zapewne dlatego kolejni ministrowie zabiegali o to, aby powstawały fabryki samochodów. Pytanie tylko, czy koncepcja długoletnich zwolnień



Budowa i uruchomienie fabryki luksusowych samochodów okazała się dla naszego kraju niekorzystna. Fabryka powstała w Nitrze dzięki wsparciu inwestycji przez Słowację kwotą ponad 120 mln euro. Grant budzi podejrzenia, że jest niezgodny z prawem.



Tor testowy FSO po upadku fabryki służył jako arena sportowej rywalizacji dla amatorów szybkiej jazdy. Pod koniec czerwca właściciel terenu rozpoczął pierwsze prace przy budowie osiedla mieszkaniowego. W ruinach hal fabrycznych jeszcze są organizowane "pojeżdżawki"...

z podatku, dopłat do inwestycji czy innych grantów z budżetu państwa tylko po to, aby fabryka istniała, jest właściwa. Rachunek nie jest prosty, bo każda taka fabryka to miejsca pracy, zajęcie dla całkiem sporej liczby producentów komponentów, poprawa okolicznej infrastruktury, wzrost usług i konsumpcji. Wszystko to da się przeliczyć na złotówki zasilające budżet państwa. Jeśli rachunki przeprowadzone są rzetelnie, to często okazuje się, że interes dla państwa jest niekorzystny. Bywa jedna, że się opłaca. Pozostaje jednak problem taki, że w takiej fabryce jedynie wkładamy śrubki, a nie wymyślamy w co, jak i po co te śrubki warto wkładać. Jest też pytanie – dlaczego dokładać do przedsięwzięć międzynarodowych inwestorów, podczas gdy na podobne ulgi polscy inwestorzy nie mają co liczyć. W tym kontekście fenomenem jawi się Solaris. Poważna spółka budująca autobusy, licząca się na europejskim rynku, zbudowana została doświadczeniem, autorytetem, pieniędzmi, talentem i wiedzą Krzysztofa i Solange Olszewskich. To bez wątpliwości polska fabryka, i chociaż produkcja autobusów w znacznym stopniu oparta jest o gotowe podzespoły

innych producentów, to przecież jest dowodem na to, że można.

Dlaczego więc po polskiej motoryzacji pozostały jedynie wspomnienia? A jeszcze chwila, to i wspomnień nie będzie, bo warszawskie Muzeum Techniki nieuchronnie zmierza w niebyt, właśnie zostało tam wyłączone światło... A może wcale nam nie jest potrzebna motoryzacja polska, może w czasie globalnej gospodarki wystarczy, że w Polsce są fabryki światowych marek? ■



Polska motoryzacja wyraźnie nie ma szczęścia. Nawet Muzeum Techniki, które ma cenne eksponaty z tej dziedziny nie ma widocznych perspektyw. Właśnie – z powodu zadłużenia – dostawca wyłączył energię elektryczną.

By, by Statoil

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W maju oficjalnie zainaugurowano wejście na rynek marki stacja paliw Circle K. Nie jest to jednak nowy gracz. Wcześniej nosił nazwę Statoil.



Mamy więc do czynienia z rebrandingiem, obecnej w Polsce od 1992 r., sieci 352 stacji paliw. Nowy wygląd, ale jak zapewniają, niezmienna jakość. Skąd taka decyzja? Kanadyjska firma Alimentation Couche-Tard Inc. (Couche-Tard) jest jedną z największych na świecie, działających w obszarze handlu detalicznego. Prowadzi działalność w Ameryce Północnej, Europie, Azji i na Bliskim Wschodzie. Około 12,5 tys. sklepów i stacji paliw mówi sama za siebie. Postanowiła ujednolicić brand, stąd przemiana stacji także u nas. Prace nad zmianą marki potrwać do końca marca 2018 r. Są zorganizowane w taki sposób, aby nie utrudniać działania stacji paliw.

W Europie marka Circle K widnieje już na stacjach w Norwegii, Szwecji i Danii. W tych krajach proces rebrandingu zakończył się. Prace związane ze zmianą marki trwają w krajach bałtyckich (Litwa, Łotwa i Estonia). *Nasza firma skonsolidowała swoje detaliczne marki Statoil, Mac's i Kangaroo Express pod jedną globalną marką Circle K. Zmiana logotypu na stacjach w Polsce nie ma wpływu na obowiązujące umowy z klientami, partnerami, czy dostawcami firmy, a na stacjach będzie pracował ten sam zespół pomocnych pracowników – zapewnia Giedrius Bandzevičius, Prezes Circle K Pol-*

ska, Litwin z pochodzenia. Zmiana marki nie wpłynie na ofertę produktową sieci. Na stacjach Circle K nadal będą oferowane paliwa miles® i milesPLUS® oraz kawy pod marką Simply Great Coffee, a także hot dogi, nazwane Prawdziwe hot dogi prosto z grilla.

Z nowym szyldem Circle K Polska kontynuuje rozwój sieci na polskim rynku. Pod koniec kwietnia br. zostały otwarte dwie nowe stacje paliw przy autostradzie A-1, już w nowym wystroju. Zmianie uległa także nazwa programu lojalnościowego ze Statoil Extra na Circle K Extra Club. ■

Carsharing, czyli auto na minuty

TEKST: MACIEJ RZOŃCSA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od 1 czerwca, na ulicach stołecznych dzielnic Śródmieście, Żoliborz, Wola, Ochota, Mokotów, Praga Północ oraz Praga Południe pojawi się flota samochodów Renault Clio oznaczonych logo Traficar. W ten sposób, po udanym starcie w Krakowie, system wypożyczania aut carsharingu Traficar będzie dostępny również w Warszawie. Renault Clio będzie można wypożyczyć z dowolnego miejsca na terenie miasta i oddać je w dowolnym momencie i miejscu w granicach działania systemu. Do dyspozycji użytkowników będzie 300 samochodów.

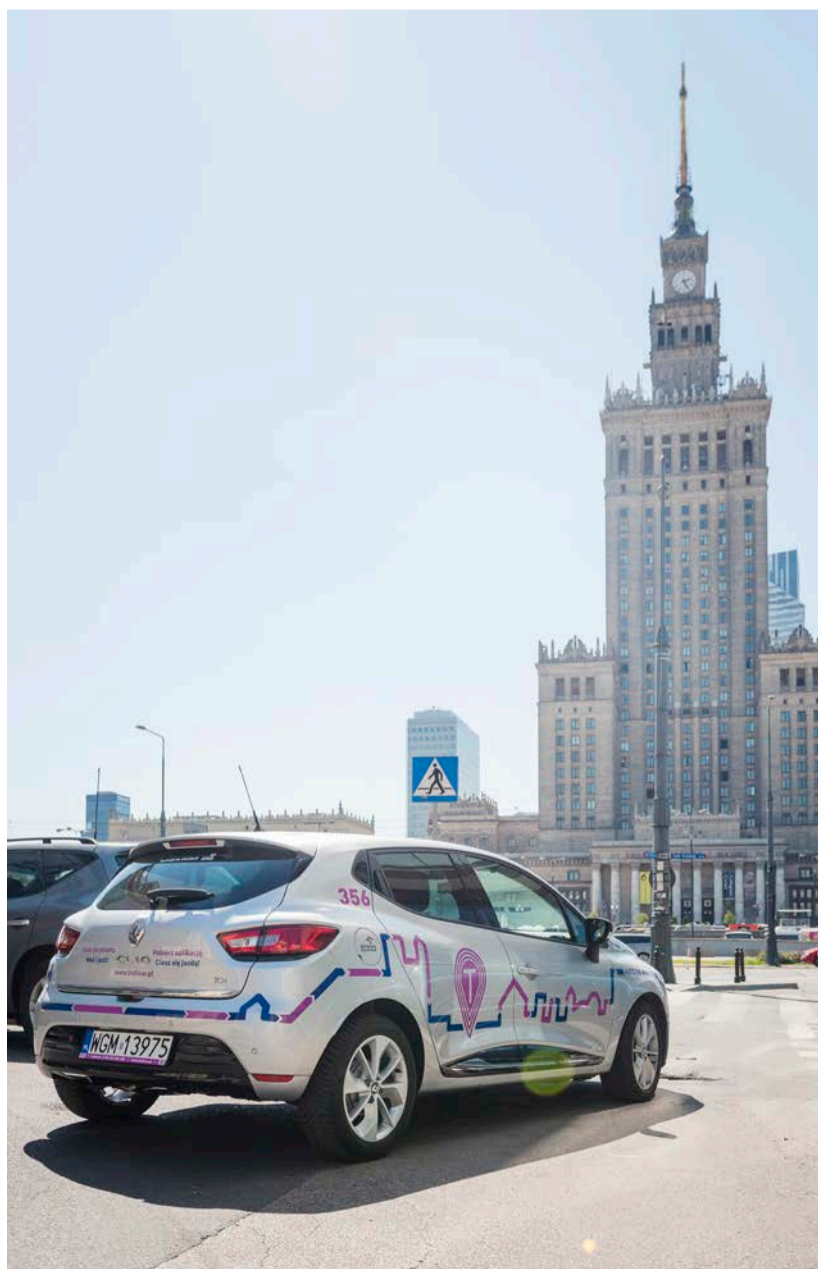
Podstawą korzystania z usługi Traficar jest pobranie mobilnej aplikacji na smartfony i rejestracja w systemie. Po aktywowaniu konta użytkownik za pomocą mapy odnajduje najbliższy samochód i rezerwuje go. Następnie powinien w ciągu 15 minut dotrzeć do auta, zeskanować umieszczony na nim kod QR i od tej pory może cieszyć się jazdą.

Ceny za korzystanie z systemu Traficar w Warszawie będą identyczne z krakowskimi. Każdy przejechany kilometr kosztuje 0,80 zł, minuta jazdy – 0,50 zł, a minuta postoju – 0,10 zł. W zakresie możliwości parkowania usługa będzie dostępna w tzw. modelu otwartym (ang. free-floating), co oznacza, że samochód można

zwrócić w dowolnym miejscu, a nie w tylko w wyznaczonych punktach czy na dedykowanych stacjach PKN ORLEN.

Clio, które od czerwca jest dostępne w Warszawie, to wersja Limited z silnikiem Energy TCe 90. Samochód został wyposażony m.in. w funkcjonalny system multimedialny Media Nav Evolution z nawigacją. Poprzez 7-calowy ekran dotykowy użytkownik ma dostęp do nawigacji, radia i technologii Bluetooth, która umożliwia podłączenie telefonu. Samochód jest wyposażony w system wspomagania przy ruszaniu pod górę, który będzie pomocny na drogach o dużym nachyleniu. Codzienne parkowanie w mieście

ułatwi system wspomagania parkowania tyłem. Clio posiada bagażnik o pojemności 300 litrów, a przestrzeń w kabinie można przystosować do różnych potrzeb. Z systemów wspomagających bezpieczeństwo należy wymienić m.in. ABS z elektronicznym korektorem siły hamowania EBV oraz systemem wspomagania nagłego hamowania, czołowe i boczne poduszki powietrzne, system dynamicznej kontroli toru jazdy ESC z systemem zapobiegania poślizgowi kół ASR, system wspomagania przy ruszaniu pod górę (HSA), mocowania fotelików dla dzieci Isofix na tylnych bocznych miejscach oraz regulator-ogranicznik prędkości. ■



KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



14. RAJD GDAŃSK BAL TIC CUP

Nivette zwycięża w 14. Rajdzie Gdańsk Baltic Cup

Niedziela (28 maja) była ostatnim dniem drugiej rundy Inter Cars Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski rozgrywanej na nawierzchni szutrowej. To był piękny dzień dla wszystkich załóg, którym udało się zameldować na mecie w Gdańsku. Pierwszą pętlę, z dwoma odcin-

kami specjalnymi Szemud i Kartuzy najszybciej pokonała załoga Filip Nivette i Kamil Heller powiększając przewagę nad drugim Dominyksem Butvilasem w generalce do 41,6 sekundy. Trzecią pozycję utrzymał Bryan Bouffier, który zbliżył się do Litwina na 7,7 sekundy.

Druga pętla miała zadecydować o miejscach na podium. Kierowca Skody Fabii R5 Filip Nivette, jak się później okazało, nie dał sobie odebrać pierwszego miejsca. W 14. Rajdzie Gdańsk Baltic Cup kierowca z Warszawy wygrał 8. z 9. rozegranych prób. Na swoje konto zapisał też dodatkowe punkty za Power Stage. Łącznie w Gdańsku Filip Nivette zdobył 28 pkt. i umocnił się na prowadze-

niu w klasyfikacji generalnej Inter Cars Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski.

Komplet punktów zebrany – powiedział na mecie Nivette. Plan został zrealizowany w 100 procentach. Wygrany Power Stage mimo asekuracyjnej jazdy z dwoma zapasami. Jechaliśmy czysto i to wystarczyło by po raz drugi zdobyć Bałtyk.

Drugie miejsce obronił Dominykas Butvilas zdobywając w Gdańsku 19 punktów. Po dopisa-





niu ich do łącznej klasyfikacji Litwin przesunął się w klasyfikacji generalnej Inter Cars RSMP na drugie miejsce. - Dogonić Filipa było bardzo ciężko - skomentował. Nie mieliśmy żadnych problemów i jestem bardzo szczęśliwy. Nie pamiętam sytuacji, kiedy litewski kierowca był w Polsce na drugim miejscu.

Trzecie miejsce dla wracającego do rywalizacji na polskich odcinkach specjalnych Bryana Bouffiera, który jechał z nowym pilotem Gilbertem Dini. Ford Fiesta Proto tym razem nie miał szans z bardzo dobrze dysponowaną konkurencją. Francuz do swojego dorobku dopisał 15 pkt. - Po długiej nieobecności jestem zado-

wolony z wyniku. Bardzo dobrze być ponownie na podium – opowiadał Bouffier.

Uroczystość wręczenia pamiątkowych pucharów miała miejsce przy Europejskim Centrum





Solidarności. Dodatkowe puchary za wygrany Power Stage (OS Kartuzy 2) zdobyli Filip Nivette i Kamil Heller. Nagrodę publiczności za najdłuższy skok otrzymała załoga Marcin Gagacki z pilotem Marcinem Bilskim w Skodzie Fabia R5.

W dwóch rundach Inter Cars RSMP rozegrano 21 odcinków specjalnych z których aż 17 wygrał Filip Nivette. Dwa odcinki padły łupem Zbigniewa Gabrysia, a po jednym na swoim koncie zapisali Marcin Gagacki i Bryan Bouffier.

Punkty za Power Stage (OS Kartuzy 2): 1.Filip Nivette 3 pkt. 2.Dominykas Butvilas 2 pkt. 3.Jarosław Kołtun 1 pkt.

Klasyfikacja generalna 14. Rajdu Gdańsk Baltic Cup:

- 1.Filip Nivette/Kamil Heller - Skoda Fabia R5
- 2.Dominykas Butvilas/Renatas Vaitkevicius - Skoda Fabia R5
- 3.Bryan Bouffier /Gilbert Dini - Ford Fiesta Proto

Klasyfikacja generalna Inter Cars RSMP:

- 1.Filip Nivette 56 pkt. 2. Dominykas Butvilas 29 pkt. 3.Tomasz Kasperczyk 27 pkt.





AUTOMOBILKLUB ZAMKOWY

Rajd Ziemi Bocheńskiej: nagrody nie tylko dla zwycięzców!

Zawodnicy, którzy wystartują w 2. rundzie Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska będą mieli szanse przywieźć z Bochni nie tylko puchary, lecz także atrakcyjne nagrody rzeczowe. Zadbali o nie organizatorzy 5. Rajdu Ziemi Bocheńskiej im. Janusza Kuliga, czyli krakowskie Koło Środowiskowe Automobilkłuba Śląskiego.

Tegoroczna edycja zawodów odbędzie się 3 czerwca. Tego dnia pretendenci do tytułu Rajdowego Samochodowego Mistrza Śląska zmierzą się na wymagających, asfaltowych odcinkach specjalnych ziemi bocheńskiej. Do pokonania będą mieli łącznie 43,4 km. Na ten dystans składają się dwie trzykrotnie przejeżdżane próby oraz kończący zmagania odcinek w centrum Bochni (1,5 km). Pierwszy z oesów liczy 6,24 km i przebiega przez gminę Lipnica Murowana. Drugi z odcinków wiedzie drogami w gminach Żegocina i Trzciana, a na dystansie 7,73 km zaplanowano m.in. widowiskowy przełom wodny (jeśli pogoda pozwoli). Choć odcinki będą trasami, które już wykorzystywano w Rajdzie Ziemi Bocheńskiej, to ich konfiguracja jest zupełnie nowa i mocno zróżnicowana. Wąskie i kręte partie przeplatane są szerszymi i szybszymi, obfitującymi przy tym przez wiele szczytów i ślepych łuków, co gwa-



rantuje emocjonujące widowisko dla kibiców. Tradycyjnie już, zwycięzcy klasyfikacji generalnej oraz poszczególnych klas (zarówno RO, jak i Super KJS) otrzymają szklane trofea ufundowane i wykonane przez firmę Bo-Glass. To jednak nie wszystko! Trzy załogi, które na finałowej próbie na bocheńskim rynku wywalczą najlepsze czasy w klasyfikacji generalnej Rajdowych Mistrzostw Śląska, będą nagrodzone pamiątkowymi statuetkami ufundowanymi przez Burmistrza Miasta Bochni, pana Stefana Kolawińskiego. Nagrodzona będzie jednak nie tylko dobra jazda w centrum Bochni. Trzy czołowe załogi klasyfikacji generalnej drugiej rundy RSMŚI 2017 otrzymają bony ufundowane przez firmę Detailing Service. Zwycięzcy zawodów będą mogli skorzystać z usługi zabezpieczenia lakieru samochodu profesjonalną powłoką ceramiczną. Dodatkowo triumfatorzy otrzymają także kupon o wartości 100 zł na zakup wyczynowego oleju silnikowego AMS, podobnie jak załogi z miejsc 2. i 3. Wyróżnione zostaną także załogi, które osiągną najlepszy wynik na odcinku Kamionna i Lipnica. Najszybsi zawodnicy z tych dwóch prób otrzymają praktyczne torby Race Bag, przydatne do bezpiecznego przewożenia różnych akcesoriów w pędzącej rajdówce. Ich fundatorem jest firma HRX Polska. W gronie sponsorów nagród dla uczestników 5. Rajdu Ziemi Bocheńskiej jest także sklep RajdoweAkcesoria.pl. Jego właściciele ufundowali aż pięć nagród – bonów na zakupy o wartości 200 zł, które otrzymają: zdobywcy 4. miejsca w klasyfikacji rajdu, zwycięzcy klas PPC (Puchar Peugeota i Citroena) i PCR (Pucharu Cento



Rally), jak również 2. i 3. załoga Super KJSu, czyli zawodów dla kierowców amatorów, które odbędą się w trakcie rajdu imienia Janusza Kuliga. Oczywiście przygotowane jest także wyróżnienie dla zwycięzcy Super KJSu. Ten kierowca będzie mógł wybrać się na szkolenie, którego program przygotowywali najlepsi instruktorzy z rajdowym doświadczeniem, ufundowane przez renomowany ośrodek doskonalenia techniki jazdy, czyli Szkołę Jazdy Subaru. Co więcej, organizatorzy 5. Rajdu Ziemi Bocheńskiej pomyśleli także o zawodnikach, którym zawody nie ułożą się po ich myśli. Zaproszenia na szkolenie w Szkole Jazdy Subaru otrzymają bowiem dwie najsłabsze załogi w klasach RO1, RO2, PPC i ostatnia załoga klasyfikacji PCR. Atrakcje przewidziane są również dla tych, którzy odwiedzą bocheński rynek: symulatory dachowania, hamowania, a także aktywności dla dzieci – malowanie samochodu, konkursy

i warsztaty konstruktorskie. W rodzinnych okolicach niezapomnianego Janusza Kuliga nie zabraknie również wystawy replik rajdówek mistrza.

Maciej Stabrawa, dyrektor 5. Rajdu Ziemi Bocheńskiej: - Wiemy, że rywalizacja w rundach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska jest bardzo zacięta, a zawodnikom nie brakuje motywacji i woli walki. Wiemy także, ile serca, pracy, a także funduszy wkładają w to, by móc realizować swoją pasję. Dlatego także i w tym roku pracowaliśmy nad tym, by móc ich dodatkowo wynagrodzić za start i wyniki osiągnięte w Rajdzie Ziemi Bocheńskiej. Za pomoc w realizacji tego celu bardzo dziękujemy naszym partnerom, bez których zorganizowanie takiego widowiska i zawodów nie byłoby możliwe. Jestem przekonany, że 5. edycja rajdu imienia Janusza Kuliga przyniesie Wam wszystkim mnóstwo pozytywnych, sportowych emocji.



**Automobklub
Polski**

Wojewódzki Finał Mazowsza XXI MTM

Automobklub Polski, na zlecenie Zarządu Okręgowego Polskiego Związku Motorowego jest organizatorem Wojewódzkich Finałów:

XL Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym oraz

XXI Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego....

W dniu 31 maja 2017 roku odbył się Wojewódzki Finał Mazowsza XXI Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego. Uczestniczyło w nim 11 trzyosobowych drużyn ze szkół ponadgimnazjalnych Mazowsza.

Konkurencje turniejowe rozpoczęły się od godz. 10.00 rozwiązywaniem:

- testu z wiedzy o przepisach ruchu drogowego – 25 pytań,
- testu ze skrzyżowań – 10 pytań,
- testu z historii polskiej motoryzacji – 15 pytań.

Później uczestniczyli w konkurencjach praktycznych:

- przygotowanie pojazdu do jazdy – obsługa codzienna,



- jazda sprawnościowa motocyklem,
- jazda sprawnościowa samochodem z „talerzem Stewart’a”,
- pierwsza pomoc przedmedyczna.

Wszystkie konkurencje przebiegły bez zastrzeżeń ze strony sędziów i nawet silny wiatr nie przeszkodził w rywalizacji.

Indywidualnie najlepsi byli:

- testy z wiedzy BRD i „skrzyżowań”, z jedną tylko błędą odpowiedzią, wygrał **Bartosz Balcerak** z Zespołu Szkół Samochodowych i Licealnych nr 1 im. Romana Macieja Pijanowskiego z Warszawy, w teście z historii polskiej motoryzacji bezbłędni byli:
 - **Krzysztof Jachimowicz** z Zespołu szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 im. I. J. Paderewskiego z Warszawy oraz
 - **Bartosz Mirkowski** z Liceum Ogólnokształcącego im. Armii Krajowej w Białobrzegach,

Jazdę sprawnościową motorowerem wygrał **Piotr Deleska** z Liceum Ogólnokształcącego im. Armii Krajowej w Białobrzegach,

W jeździe sprawnościowej samochodem z „talerzem Stewart’a” najlepszy był **Igor Kulesza**



z Zespołu szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 im. I. J. Paderewskiego z Warszawy.

Zawodnicy ci otrzymali nagrody książkowe ufundowane przez Auto Klub Dziennikarzy Polskich.

Najlepszym zawodnikiem Wojewódzkiego Finału Mazowsza został **Piotr Deleska** z Liceum Ogólnokształcącego im. Armii Krajowej w Białobrzegach, który w nagrodę otrzymał skuter Zipp.

Finał Wojewódzki XL Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów odbędzie się 6 czerwca 2017r. na terenie Szkoły Podstawowej nr 14 w Warszawie-Ursusie, ul. Gen. Sosnkowskiego 10. W Finale weźmie udział dwanaście drużyn ze szkół podstawowych i dwanaście drużyn z gimnazjów województwa mazowieckiego – do Finału Ogólnopolskiego przechodzi po jednej drużynie.

W tym roku jednym ze sponsorów, oprócz Wojewody Mazowieckiego, Polskiego Związku Motorowego, Mazowieckiego Kuratorium Oświaty, Komendy Wojewódzkiej Policji z siedzibą w Radomiu, Komendy Stołecznej Policji, Burmistrza Dzielnicy Bemowo jest Auto Klub Dziennikarzy Polskich, który funduje dla wszystkich drużyn oraz w klasyfikacji indywidualnej atrakcyjne nagrody książkowe.



Milusiński w aucie

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Z okazji Dnia Dziecka z moim najmłodszym chrześniakiem jedziemy do zoo. Może idealną opiekunką nie jestem, ale staram się jak mogę i ponadto uwielbiam tego malucha. Doskonale wiem o tym ja, ale i mamusia tego szkraba. Oczywiście „kochająca mamuska” przygotowała i zaopatrzyła nas w ogromną ilość dobytku, podobno należącego do tego młodego człowieka, czyli zestaw słoiczków, kilka butelek, 2 siatki zabawek, torba z kosmetykami i to większa, niż moja! I jeszcze dodatkowy komplet ubrań, pieluchy, a i do tego fotelik samochodowy! Rety, nie wierzę, że taki mały człowiek potrzebuje aż tylu rzeczy. Ze stoickim spokojem zapakowałam milion siatek, ale nim się odwróciłam sprytny młodzieniec zdążył już jedną z nich rozpakować i wyrzucić wszystko w samochodzie. Rety, zdolną mamy młodzież – myślę sobie. Widzę jak kochająca mamusia z wielkim rozbawieniem obserwuje moje zmagania z pakowaniem. Wszystko kwituje jedynie uroczym uśmiechem i jeszcze wręcza mi fotelik, mówiąc: „Trzeba go dobrze zamocować, bo mały często się wierci w podróży”... No cóż, zmęczona, trzymająca malucha na rękach, zbierając rozrzucone zabawki i szukając smoka, próbuję ustawić fotelik. Mamusia macha nam na pożegnanie i tak zostajemy. Ja i On. Ja bezradna, on nieświadomy co dalej go czeka. Ale że sprytna zawsze byłam, to wymyśliłam i malucha posadziłam za kierownicą, wcześniej zabierając mu kluczyki, wyłączając

i blokując co tylko możliwe! Ja już poznałam jego małe, sprytne rączki. Chwila spokoju: on ma zabawę, a ja czas, by pomyśleć, jak zamocować fotelik. Ze wstawieniem nie było problemu, czytając instrukcję obrazkową zamocowałam go bardzo stabilnie. Sprawdziłam ze trzy razy, trzyma się zawodowo. Pozostało mi teraz właściwie usadzić i zapiąć pasy młodego dżentelmena, który niekoniecznie miał na to ochotę. Klika uśmiechów i smoczek z samochodzikiem skutecznie odwróciły jego uwagę, a ja mogłam zapiąć pasy, aby mój młody pasażer miał nie tylko wygodnie, ale przede wszystkim był bezpieczny, na przykład na zakrętach. No i oczywiście zablokowałam drzwi!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Moje Drogie, pamiętajcie o swoich pociechach. Dobrej jakości fotelik to gwarancja bezpieczeństwa dla Waszego dziecka, a dla Was poczucie właściwie spełnionego obowiązku. Zwracajmy uwagę, aby zawsze zgodnie z zaleceniami producenta umieszczać foteliki

oraz zapiąć pasy. Nie oszczędzajmy na bezpieczeństwie dzieci. Nasze kochane maluchy, to bardzo sprytne istotki i tym bardziej musimy być czujne. Wysokojakościowy fotelik nie jest najtańszy, ale tu nie chodzi o pieniądze, tylko o życie najdroższych nam osób. Zatem miłej podróży dla Was i wszystkich najmłodszych pasażerów!



Wydarzenia i rocznice: maj 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Kto kogo chciał przechytrzyć?

Po przejęciu władzy w Rosji przez komunistów i ustanowieniu ZSRR, Lenin wielokrotnie wypowiadał się, że ostatecznym celem jest opanowanie przez komunizm całego świata, wszystkich bez wyjątku krajów. Najpotężniejszym wrogiem stały się państwa kapitalistyczne, co nie przeszkadzało obu stronom szybko przejść do interesów. Kapitałiści, jak to oni, chcieli zarobić jeszcze więcej. Punkt widzenia komunistów zwięźle wyraził Lenin mówiąc, że „powiesimy kapitalistów na sznurze, który nam sami sprzedadzą”. I trzeba przyznać, że o mały włos jego słowa stałyby się prorocze.

Po śmierci Lenina władzę absolutną w ZSRR objął Stalin, który ostrożniej używał słów, ale bynajmniej nie odżegnywał się od planów podboju całego świata. Używał wszelkich sposobów, by pozyskiwać z państw kapitalistycznych

wszystko, co tylko można było, by rozwinąć własny przemysł. Efektem końcowym miało być uruchomienie produkcji wojskowej na gigantyczną skalę. I tak się stało. Gdzie tylko można było, Rosjanie kupowali nie tylko technologie, ale całe zakłady przemysłowe, patenty. Płacili złotem, kosztownościami i dziełami sztuki zabranych rodzimym burżujom i z cerkwi. Czego nie mogli kupić (np. ze względu na tajemnicę wojskową) kradli, przekupywali, mordowali...

William Averell Harriman, doradca prezydenta Roosevelta i ambasador USA w Moskwie w latach 1943-46, donosił w 1944 roku, że podczas jego spotkania ze Stalinem, ten w rzadkim przypływie szczerości wyznał, że „dwie trzecie naszego podstawowego przemysłu zawdzięczamy waszej pomocy i waszej obecności technicznej”. (Powinien jeszcze dodać, że pozostała 1/3 zawdzięczał Niemcom, Włochom, Brytyjczykom i kilku innym nacjom).

Stalin raczej nie przesadzał. Szacuje się, że w latach 1920-45 prawie 1000 firm zagranicznych budowało potęgę gospodarczą ZSRR. Przykładowo, największa wówczas huta na świecie (Magnitogorsk) zbudowana została przez McKee Corporation, firmy RCA oraz General Electric były odpowiedzialne w latach 20-tych za 90 procent infrastruktury związanej z elektryfikacją oraz łącznością. Pisałem kiedyś w Kalendarium o Albercie Kahn'ie, „człowieku, który zbudował Detroit”. W latach 30-tych otworzył on w Moskwie filię swego biura projektowego, gdzie powstały plany ponad 500 radzieckich zakładów przemysłowych.

Taką listę można by ciągnąć jeszcze długo, ale podam tylko jeszcze jeden przykład. 31 maja 1929 roku, po dwóch latach negocjacji i przyjacielskich wizyt, Ford Motor Company podpisał z radzieckim przedstawicielstwem handlowym Amtorg umowę na budowę w tym kraju nowoczesnej →→





POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

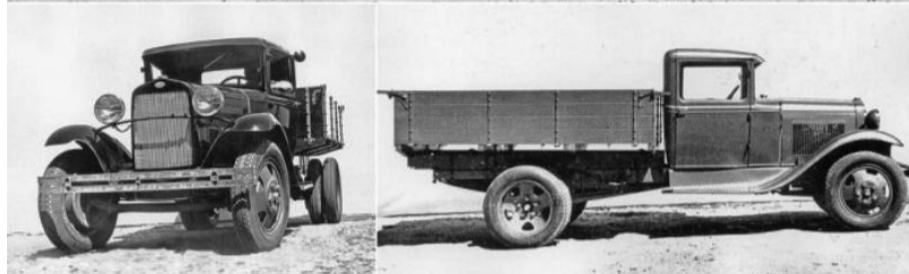
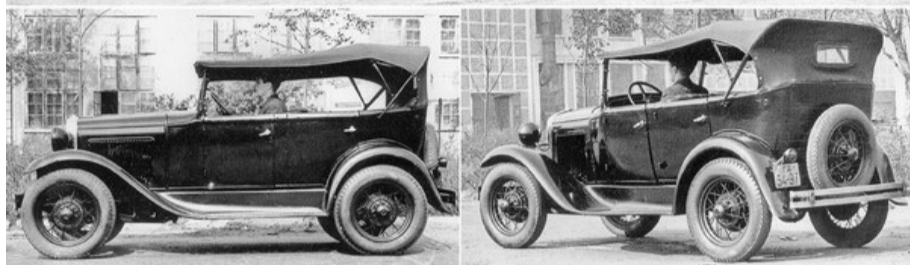
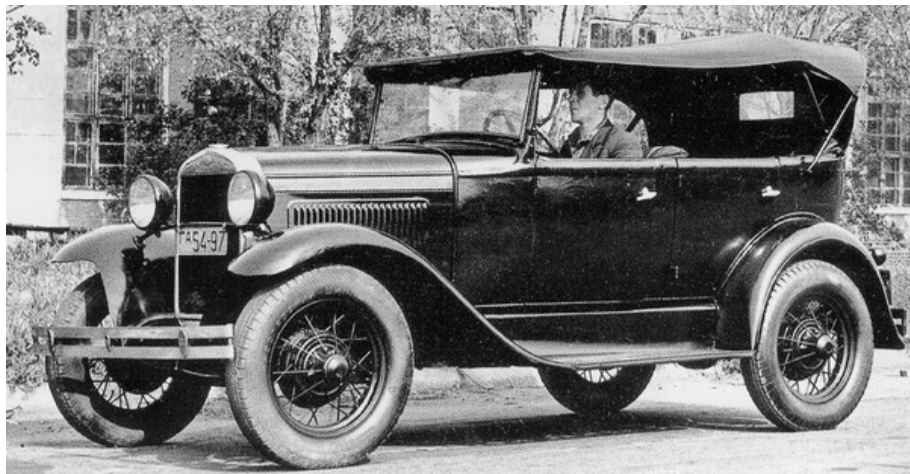
- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/



fabryki samochodów osobowych i ciężarowych (Ford A oraz AA). Zlokalizowano ją w mieście Niżnyj Nowogrod i przyjęła później nazwę Gorkowskij Avtomobilnyj Zawod (tak, tak GAZ). Była to wówczas jedna z największych fabryk na świecie o zdolności produkcyjnej nawet 100 tysięcy pojazdów rocznie. Umowa ta była efektem wprowadzonej rok wcześniej pierwszej w historii tego kraju 5-latki, czyli 5-letniego programu rozwoju gospodarczego. W rzeczywistości był to pierwszy plan systemowej budowy przemysłu zbrojeniowego ZSRR.

Rząd amerykański dosyć przychylnym okiem patrzył na inwestycje swoich firm w ZSRR. (Oficjalne stosunki dyplomatyczne nawiązano dopiero w 1933 roku) Dostrzegano w tym procederze przede wszystkim plusy – bogaciły się te firmy oraz amerykańscy obywatele, zarobione pieniądze dawały impuls do dalszego rozwoju (badań, eksperymentów, poszukiwań naukowych), a poza tym, na radziecki rynek łakomym okiem patrzyli także kapitaliści z europejskich krajów. Innymi słowy, jak nie my, to ktoś inny sprzeda Rosjanom technologie i fabryki. W USA uznano też (nawnie), że zachodnie inwestycje oraz tysiące zagranicznych inżynierów i wykwalifikowanych pracowników w ZSRR „rozsadzi” komunizm od środka. Tymczasem było odwrotnie. Szacuje się, że w ZSRR zagięło bez wieści co najmniej kilka tysięcy Amerykanów. W kraju szalało bezrobocie, a tymczasem prasa donosiła codzien-

nie o nowych fabrykach otwieranych w ZSRR. Zwabieni perspektywami pracy i zarobku ludzie z USA tysiącami płynęli do Leningradu, gdzie na „dzień dobry” zabierano im paszporty mówiąc, że dostaną z powrotem, gdy będą wyjeżdżali. Nie wiedzieli biedacy, że w ZSRR nie ma przedstawicielstw dyplomatycznych (zresztą nawet później nie za bardzo chciały i mogły interweniować w sprawie swych obywateli). Natomiast przejęte amerykańskie paszporty były doskonałym sposobem, by na terenie USA umieszczać szpiegów „śpiochów”. A nawet ci pracownicy Forda, którzy wracali do ojczyzny byli świadomie lub nie „zakażeni” komunizmem organizując w fabrykach swego pracodawcy związki zawodowe. Wśród nich był Walter Reuther, który założył w USA Automobile Workers (UAW), najpotężniejszą w tym kraju organizację związkową w przemyśle samochodowym. ■



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: NASA



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl