

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 44, 14 września 2016





Samochody trują i niszczą środowisko naturalne. Powodują, że białe misie nie mogą „ten, tego”, a jeże zajmują się już tylko dystrybucją cydru. Mądre głowy wymyśliły więc, że trzeba sprawić, aby samochody trwały mniej. Zmuszono producentów do budowy coraz to bardziej skomplikowanych silników, które paliwa zużywają coraz mniej i emitują różnych świństw też coraz mniej. Wyznaczono srogie opłaty obliczane od średnich emisji generowanych przez produkowane przez koncerny samochodów. W efekcie silniki w samochodach są coraz mniejsze i bardziej wysilone, za to mniej trwałe.



W chwalebny kurs przeciwstawienia się wrażej działalności posiadaczy samochodów, którzy jeżdżą i trują, włącza się też nasza rodzima administracja. Pomysł jest prosty - kierowcy muszą płacić. Poza słonymi akcyzami wliczonymi w cenę paliwa, poza penetrowaniem portfeli tych, którzy kupują samochody z silnikami powyżej 2 litrów, poza opłatami drogowymi, trwają intensywne prace intelektualne nad kolejną daniną. Podatek od samochodów starszych (nie spełniających norm od Euro 4), czyli w wieku powyżej 10 lat, ma wynosić kilkaset złotych. Z punktu widzenia ochrony środowiska jest to pomysł słaby. Może nawet trochę mniej starych samochodów będzie jeździło po drogach, ale efekt będzie mizerny. Za to podatek dotknie tych, których na nowsze samochody nie stać. A to jest grubo ponad połowa posiadaczy aut, więc taki podatek, to całkiem zająca kwota. Widać z tego jasno, że nie chodzi o środowisko, ale o wyczesanie pieniędzy.

Bo gdyby policzyć starannie kto i gdzie najwięcej szkodzi naszym lasom, wodzie i powietrzu, to mogłoby się okazać, że... Sami wiecie, co.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



*Wydarzenia*

**Poklepywanie po plecach - str. 4**

**IAA 2016 w Hanowerze - str. 10**



*Prezentacje*

**Honda HR-V - str. 7**



*Babskie Gadanie*

**Pożegnanie Yarisa - str. 12**

*Sport*

**Mistrzowskie gonitwy - str. 14**



*Felieton*

**Autostrady, fotoradary... - str. 19**

*Kalendarium*

**Kalendarium - str. 20**

# Poklepywanie po plecach...



TEKST I ZDJĘCIA: KLAUDIUSZ MATEJA

Przypomnijmy: Muzeum Techniki i Przemysłu NOT dostało wypowiedzenie umowy najmu skrzydła Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, które zajmuje od samego początku istnienia tej budowli w centrum stolicy.

Termin upływa 30 września, a więc niebawem. Kilka tygodni temu byliśmy w muzeum i rozmawialiśmy o jego przyszłości. Niejasnej przyszłości, niestety, choć ta instytucja zasługuje z pewnością na zupełnie inny los.

#### Właściciel muzeum

Naczelna Organizacja Techniczna, która jest właścicielem muzeum, była dotowana z budżetu państwa. Tą drogą pieniądze na bieżącą działalność trafiały również do Muzeum Techniki. Nie-

stety, od 2008 r. muzeum wypadło z listy stałego finansowania. Musiało co roku składać wnioski celowe o dotację z budżetu. Początkowo do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, które traktowało wspieranie muzeum, jako środki na upowszechnienie nauki. Od 2014 r. prowadzono negocjacje z Ministerstwem Gospodarki, które miało przejąć finansowanie Muzeum Techniki. Ten resort już nie istnieje, a z innych instytucji nie ma wsparcia finansowego. Miesięczny czynsz na rzecz PKiN wynosi 147 tys. zł. Od początku 2016 r. nie jest płacony. Pracownicy także nie dostają miesięcznych pensji, a tylko zaliczki po 500 zł.

### Pałac Kultury i Nauki

Zarząd PKiN tłumaczy, że musi dbać o swoje finanse, a właściciel obiektu, czyli Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, czeka na rozwój sytuacji. Inna sprawa, że od czasu naszego pierwszego artykułu, Warszawskiemu Magistratowi przybył poważny problem... Choć chyba bardziej właściwe jest określenie, że ponownie wypłynął, bo przecież sprawa zwrotów gruntów i nieruchomości ciągnie się od wielu lat. To na pewno niekorzystny

zbieg okoliczności, bo teraz nikt w Urzędzie Miasta „czymś takim”, jak Muzeum Techniki głowy sobie nie zaprzęta. Bo wokół zwolnienia, audyt, pewno szukanie winnych itd.

To może też być przeszkodą w ewentualnych negocjacjach Muzeum z PKiN lub bezpośrednio z Urzędem Miasta Stołecznego, ponieważ w obecnej sytuacji i atmosferze, prawdopodobnie żaden urzędnik nie zdecyduje się, albo raczej nie odważy, na umorzenie lub odroczenie terminu spłaty zaległości i bieżących należności.

### Skarb narodowy

Muzeum Techniki nie doczekało się statusu podobnego do Muzeum Narodowego i Muzeum Wojska Polskiego, choć na pewno nań zasługuje. A przecież w jego zasobach znajduje się m.in. wiele eksponatów z historii polskiej motoryzacji, prawdziwe perełki. Do tego np. oryginalny szybowiec niemieckiego konstruktora i pilota Otto Lilienthala, który pierwszy wzbił się w powietrze przy pomocy tego urządzenia, czy jedyna w Polsce działająca maszyna Enigma, albo egzem- ➔➔



plarz kamery Kazimierza Prószyńskiego, który jeszcze przed Braćmi Lumiere kładł podwaliny późniejszej kinematografii. Ciekawych eksponatów jest mnóstwo, brak miejsca, by je wszystkie wymienić. Przypomnijmy wypowiedź Zastępcy Dyrektora Muzeum Techniki i Przemysłu Kazimierza Zielińskiego z naszego pierwszego spotkania: Jakies 80, 90 procent eksponatów dostajemy od społeczeństwa, które przekazuje nam nieodpłatnie swoje cuda. Jednak nie jesteśmy graciarnią, czy rupieciarnią. Staranie dobieramy kolejne eksponaty.

### Możliwe skutki

Jeśli zajdzie konieczność opuszczenia zajmowanych pomieszczeń, potrwa to długo. Większość eksponatów wymaga specjalnej troski w transporcie. Z reguły zawsze przy takich operacjach powstają jakieś straty. Tak było przy likwidacji Muzeum Motoryzacji. Ewakuacja Muzeum Techniki z należytą starannością może zająć około pół roku. Jej koszty, ze względu na specyficzny charakter frachtu, też z pewnością będą wysokie. Placówka nie dysponuje żadnymi

pomieszczeniami lub magazynami. W PKiN zajmuje ponad 8 tys. m<sup>2</sup>.

### Dobra wola

A chodzi o 5 mln złotych rocznie „na utrzymanie”. Dwa razy więcej pieniędzy pozwoliłoby Muzeum Techniki na spokojne działanie i rozwój. Dla przeciętnego obywatela to duże sumy, ale w skali kraju? 10 mln złotych kosztuje niewielka impreza, jakich mnóstwo organizuje się, wykorzystując środki z budżetu narodowego. Dla stolicy to też nie jest wielka suma. A przecież to jedna z atrakcji turystycznych miasta i kilkadziesiąt miejsc pracy...

### Nadzieja umiera ostatnia

Wciąż spotykamy się z wieloma osobami z różnych firm i instytucji. Wszyscy nam współczują, życzą powodzenia, poklepują po plecach i mówią, „zobaczę, co da się zrobić”. Ale na tym się niestety kończy. Konkretów brak. Wierzymy jednak, że cała ta historia dobrze się dla nas skończy – powiedział nam kilka dni temu zatroskany Dyrektor Zieliński. ■





TEKST: ANNA LUBERTOWICZ\_SZTORC  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jeździłam Hondą HR-V. Wiem, że pasjonatów czterech kółek, raczej nie zachwycą japońska motoryzacja, ale ja cenię Hondę za design - w niektórych modelach - za wszechstronność, funkcjonalność i praktyczne rozwiązania.

**H**onda HR-V – według mnie – to bardzo udany crossover Hondy. Sylwetka modna i nowoczesna – ma kompaktowe rozmiary i mocną sylwetkę SUV-a. Czegóż chcieć więcej? Fajnie wkomponowane lampy tylne oraz spoiler dachowy z dodatkowym światłem stop to elementy charakterystyczne dla tego modelu. Uniwersalność nadwozia powoduje, że auto może

mieć różne przeznaczenie. Ze względu na swoje kompaktowe wymiary zewnętrzne (długość 4294, szerokość 1775 oraz wysokość 1605 mm) radzi sobie w ruchu miejskim, funkcjonalne wnętrze i nieco podwyższone nadwozie powodują, że auto sprawdza się również podczas dalekich podróży, a praktyczne rozwiązania sprawiają, że doskonale spełni swoją rolę jako auto rodzinne. →→

We wnętrzu Hondy też jest zupełnie nieźle. Łagodne linie deski rozdzielczej, subtelnie wkomponowane nawiewy z chromowanymi obwódkami nadają wnętrzu nowoczesnego charakteru. Przycisków jest sporo, ale w ciągu kilku minut jesteśmy w stanie zorientować się co, gdzie i jak. Podobały nam się takie detale jak okrągła obwódka prędkościomierza, która zmienia swoją barwę w zależności od stylu jazdy: podróżujemy ekologicznie- zielona, jazda bez sensu- czerwona. W centralnej części deski rozdzielczej dominuje dużych rozmiarów, kolorowy ekran dotykowy systemu Honda Connect, który pozwala między innymi na połączenie z Internetem za pośrednictwem Wi-Fi w smartfonie lub poprzez mobilny router Wi-Fi. Wyświetlacz ten obsługuje przede wszystkim system audio, Bluetooth, nawigację oraz przekazuje obraz z kamery cofania. Co do dźwigni zmiany biegów zdania są podzielone – dla jednych jest krótka i poręczna, dla innych fatalna, bo za krótka, bo źle leży w dłoni. Kwestia przyzwyczajenia i upodobań. A poza tym – to lubimy najbardziej - w Hondzie HR-V siedzimy wysoko i czujemy się bezpiecznie. Możliwość regulacji fotela i kierownicy w różnych płaszczyznach pozwala na wybranie optymalnej pozycji. Fotele są wygodne, skórzana kierownica doskonale leży w dłoniach, jest mnóstwo praktycznych schowków i schoweczków. Widoczność jest doskonała



dzięki dużym przeszklonym powierzchniom. No i ważny element w tego typu autach- bagażnik. Jego standardowa objętość wynosi 470 litrów. Po całkowitym złożeniu asymetrycznie składanych oparć siedzeń tylnych wzrasta ona do aż 1533 litrów. Duża pokrywa komory bagażnika, szeroki otwór oraz dość nisko prowadzony próg zapewnia łatwość pakowania wszelkiego rodzaju bagaży. Super rozwiązaniem jest system składania siedzeń Honda Magic Seats, który umożliwia składowanie oparć tylnych w stosunku 60:40, a także pozwala unieść siedziska tylne i zablokować je w pozycji pionowej tworząc dodatkową przestrzeń bagażową za przednimi fotelami.

Silnik Hondy w testowanym modelu to kolejna dobra wiadomość dla potencjalnych nabyw-







ców tego auta. Jest to jednostka wysokoprężna, o pojemności 1,6 l i mocy 120 KM osiąganą przy 4000 obr./min. Jest w miarę dynamiczny, w miarę komfortowy – chociaż na jakiś wyjątkowy zachwyty nie zasługuje, choć dobrze radzi sobie zarówno w mieście jak i na dalekich trasach. Auto posiada system start&stop oraz ECON po włączeniu którego modyfikowane zostają nastawy jednostki napędowej pod kątem ograniczenia zapotrzebowania na paliwo. Napęd przenoszony jest na koła przednie za pośrednictwem 6 biegowej manualnej przekładni. Niestety o możliwości przekazywania napędu w pojeździe na wszystkie koła możemy tylko pomarzyć. Podobał się nam precyzyjny - elektronicznie wspomagany - układ kierowniczy. Wszystko pod kontrolą, i o to chodzi. W standardzie znalazły się takie systemy odpowiadające za bezpieczeństwo jak: ABS - układ zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu, EBD - układ elektronicznego rozdziału siły hamowania, BA - układ wspomaganie siły nagłego hamowania, VSA - system stabilizacji toru jazdy czy też HSA - system wspomaganie ruszania na wzniesieniu.

Gamą silników do HR-V Honda nie rozpieszcza. Do dyspozycji jest jeszcze tylko jedna jednostka napędowa: silnik benzynowy 1.5 i-VTEC o mocy 130 KM. Wybierać za to możemy jedną z trzech wersji wyposażeniowych: Comfort, Elegance oraz Executive.

Honda HR-v to samochód atrakcyjny stylistycznie i wielozadaniowy. Sprawdzi się jako auto rodzinne - jest przestronny, praktyczny i ekonomiczny. Poza tym dla samotnej kobiety



lub mężczyzny lub dla dwojga lubiących długie podróże - idealny, bo komfortowy i dobrze wyposażony z dużym, wygodnym bagażnikiem. Dla wszystkich zabieganych mieszkańców – optymalny, bo łatwo się nim manewruje i ma podwyższony prześwit. Nic więc dziwnego, że wśród kupujących ten model Hondy przeważają ludzie w wieku 35-45 lat, profesjonaliści, aktywni życiowo, ceniący nie tylko komfort ale i funkcjonalność pojazdu. ■

# IAA 2016 w Hanowerze

TEKST I ZDJĘCIE: KLAUDIUSZ MATEJA

Co dwa lata, na przemian z salonem samochodowym we Frankfurcie, w Hanowerze odbywa się największa w Europie impreza branży transportu drogowego. Najbliższa już w dniach 22 – 29 września.



» IAA 2016

Organizatorem obu wystaw jest VDA (Verband der Automobilindustrie), czyli niemiecki odpowiednik naszego PZPM (Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego). Czego możemy się spodziewać w tym roku? Pojazdy użytkowe nie notują tak wielu premier, nie zaskakują nowinkami technicznymi tak czę-

sto. Nie nadają się też, przynajmniej na razie, do eksperymentów z napędami elektrycznymi lub hybrydowymi. W praktyce nadal jedynym powszechnym i najczęściej stosowanym napędem jest „stary dobry diesel”. Oczywiście producenci wprowadzają co pewien czas kolejne ulepszenia. Ale żadnej „rewolucji” tu nie widać.

## Ekologia, ekonomia, autonomia

Najważniejszymi czynnikami są oczywiście, powiązane ze sobą, zużycie paliwa i emisja CO<sub>2</sub> oraz innych, szkodliwych związków. To drugie zagadnienie zostało w większości załatwione przez normę Euro 6. Nad pierwszym ciągle trwają prace, bo przecież paliwo jest znaczącym składnikiem kosztów każdej firmy transportowej.

Trwają próby z pojazdami autonomicznymi, w których rola kierowcy ma się sprowadzać do funkcji kontrolnej. Ale te samoprowadzące się samochody raczej nieprędko wejdą do powszechnej eksploatacji. Aktualnie mają chyba bardziej znaczenie marketingowe i wizerunkowe. Jednak większym kłopotem stają się powoli przepełnione szlaki drogowe. Ich pojemność jest ograniczona, podobnie jak możliwość wytyczania i budowania nowych dróg. Zaletą autonomicznych pojazdów mają być konwoje. Kilka takich ciężarówek może jechać w niewielkiej odległości od siebie. Będą sterowane automatycznie i równolegle, stąd brak obawy, że jedna najedzie na drugą przy gwałtownym hamowaniu. Daje to oszczędność paliwa i pozwala lepiej wykorzystywać pojemność dróg.

## Cyfrowa droga

Aby jednak w przyszłości samochody miały nawiązywać między sobą kontakt, poprzez cyfrowe interakcje, konieczne jest wybudowanie odpowiedniej infrastruktury technicznej. Dzisiaj nikomu się nie opłaca stawianie sieci LTE wzdłuż całej, liczącej setki kilometrów autostrady. A założenie jest takie, że samochód w trasie będzie się komunikował w czasie rzeczywistym nie tylko ze swoją macierzystą firmą, ale również z innymi podmiotami, czyli np. nadawcą i odbiorcą przewożonego towaru, ale także serwisem, parkingiem czy ubezpieczycielem, jeśli po drodze powstanie jakaś szkoda. Założenie jest też takie, aby wcześniej zamówić posiłek po drodze i miejsce na parkingu przy zajeździe. Wówczas postój będzie przebiegał krócej, bo już wszystko będzie dla nas przygotowane.

W przypadku transportu ciężkiego komputer obliczy optymalną trasę, wypełnienie towarem pojazdu i zaplanuje fracht powrotny. Te procesy oczywiście już dzisiaj częściowo się odbywają, a logistyka transportu jest ciągle doskonała.

Aby przejść poziom wyżej, wszyscy uczestnicy łańcucha logistycznego muszą nie tylko mieć szybki dostęp do sieci internetowej, ale także, co bardzo istotne, działać w tym samym systemie. Cały, opisany wyżej, ciąg podmiotów musi korzystać z kompatybilnych urządzeń i systemów, aby bezproblemowo łączyć się ze wszystkimi.

## Nowy, mobilny świat

O tej, cyfrowej, skomputeryzowanej przyszłości będzie się mówiło podczas tegorocznych Targów IAA w Hanowerze. „New Mobility World logistics” – brzmi hasło przewodnie imprezy. Nie tylko na stoiskach, lecz także podczas imprez towarzyszących zostaną pokazane przyszłościowe rozwiązania dla transportu, zarówno osobowego jak i towarowego.

Organizatorzy podzielili to na pięć grup tematycznych:

**Pojazd połączony z siecią** – internet w samochodzie, przy załadunku, internet dla kierowcy, a także elektroniczni asystenci kierowcy i nowoczesne zarządzanie flotą

**Automatyczna jazda** – opisywane wyżej pojazdy autonomiczne, jazda w konwoju lub w korku, automatyczny za- i rozładunek, automatyczne parkowanie

**Alternatywne napędy** – oprócz wszystkich ich rodzajów i wykorzystaniu wodoru jako paliwa, także nowoczesna infrastruktura do tankowania i załadunku

**Zurbanizowana logistyka** – rozwiązania dla transportu dóbr i ludzi, transport kombinowany, dalekobieżne i miejskie autobusy, huby przesiadkowe i przeładunkowe

**Usługi dla transportu** – nowoczesne rozwiązania dla spedytorów, dysponentów i logistyków, giełdy frachtów, aplikacje dla branży

Dzisiaj, przynajmniej niektóre z tych założeń, mogą się wydawać odległą przyszłością. Pamiętajmy jednak, że postęp technologiczny pędzi do przodu. Pędzi coraz szybciej, a rozwiązania z laboratoriów trafiają „pod strzechy” dziś o wiele szybciej, niż kiedyś. Wystarczy sobie przypomnieć choćby pierwsze samochodowe nawigacje samochodowe, czy telefony komórkowe z małymi wyświetlaczami LCD. Kto wówczas myślał o smartfonach, tabletach, aplikacjach i innych „bajerach”... ▣

# Pożegnanie Yarisa



---

TEKST I ZDJĘCIA: GRAŻYNA CIECIERZYŃSKA

Ukochany mój Yaris przestał istnieć z powodu wypadku. Samochód został bardzo mocno rozbity, a ja zaczęłam przypominać sobie historię mojego Yarisa. Jednocześnie wpadała mi w ręce informacja, że Toyota chwaliła się niedawno wypuszczeniem 3,5 milionowego egzemplarza Yarisa. Liczba rzeczywiście imponująca.

---

**W**łaścicielką Toyoty Yaris stałam się w 2002 roku. Ale Toyota Yaris miała swoją premierę w 1999 roku i zastąpiła Toyotę Starlet. Rok później zdobyła tytuł Samochodu Roku i szybko stała się liderem segmentu B. W ciągu szesnastu lat produkcji Yarisa wyprodukowano

trzy generacje Yarisów, w sumie przeszło 3,5 milionów egzemplarzy. Ostatnio coraz większy procent produkcji stanowi model hybrydowy.

Od wielu lat byłam fanką Toyoty, jeździłam początkowo Corollą, później Celicą. Lubiłam większe samochody, ale zmiana miejsca zamieszkania

i parkowanie na ciasnych ulicach warszawskiej Saskiej Kępy spowodowały konieczność posiadania mniejszego auta. Z racji sentymentu do Toyoty wybór padł na małego Yaris z silnikiem o pojemności 1300 cm<sup>3</sup>. Mimo małych gabarytów pokazała ona swoją wielkość w użytkowaniu i zapewniała nadspodziewanie dobry komfort jazdy. Zwłaszcza z przodu. Fotele przednie okazały się znacznie wygodniejsze, niż w wielu dużych samochodach. Trochę gorzej było na tylnej kanapie, ale i tak lepiej niż w ostatnim małym modelu BMW GT. Kanapa tylna była przesuwana i mały bagażnik mogłam w razie potrzeby powiększyć. Żeby mieć więcej przestrzeni i przewieźć przedmioty o większych gabarytach można było złożyć oparcie kanapy. Yaris był używany głównie w mieście i nigdy mnie nie zawiódł, z wyjątkiem sytuacji, gdy działałam przeciwko niemu. Do pracy 2,5 km, drugie tyle z powrotem, czasem kilka kilometrów więcej. Tak krótki dystans przejeżdżany w ciągu dnia stał się problemem dla zbyt krótko ładowanego akumulatora. Rozrusznik zaczął słabo kręcić, akumulator został wyładowany do zera i trzeba było go wymienić na nowy. Była to jedyna niemiła niespodzianka, jaką sprawił Yaris w reakcji na złe traktowanie. Z czasem okazało się, że ten miejski w moim przekonaniu samochód, może służyć także do podróżowania po Europie, a przejechanie nim 1400 km dziennie z 2 osobami i bagażem nie jest problemem. Ulubioną moją szybkością podróżną na autostradzie

było 120 – 130 km/godz., ale tytułem próby udało mi się raz przekroczyć licznikowe 180 km/godz. Z zachowaniem dużej uwagi oczywiście, bo przy małej długości, przy tej szybkości Yaris stawał się niestabilny, wręcz niebezpieczny i wymagał niebywałej uwagi w prowadzeniu. Nie polecam jazdy z taką szybkością. Wnętrze Yaris było wręcz banalne. Użyto w nim dobrych materiałów, ale jedyną ekstrawagancją było usytuowanie szybkościomierza, który był widoczny tylko dla kierowcy. Cały Yaris nie grzeszył urodą, ale jego zaletami są funkcjonalność i niezawodność. Yaris przez cały swój żywot i 140000 przejechanych kilometrów, był bezawaryjny. Poza kosztami eksploatacyjnymi, wymianą klocków, oleju i filtrów, dodatkowo wymienione zostały jeszcze: łączniki stabilizatora (2 x 40 zł.) i gumy stabilizatora (2 x 14 zł.), razem 108 zł. Do tego należały dodać wymianę cylinderków hamulcowych tylnych (zakup i wymiana 250 zł), które zatarły się z powodu zbyt delikatnego stylu jazdy i prawie nie używania hamulców. Jak widać delikatność nie popłaca. Ukochany Yaris przestał istnieć z powodu wypadku spowodowanego naruszenia przepisów drogowych przez innego kierowcę. A ja w powypadkowym szoku wypowiedziałam irracjonalne zdanie: przed chwilą zatankowałam go za 200 zł.

Kilka dni później doszłam do siebie i teraz jestem przekonana, że następnym samochodem będzie także Yaris. ■



# Mistrzowskie gonitwy



TEKST I ZDJĘCIE: GRZEGORZ CHYŁA

W pierwszy weekend września na torze Poznań rozegrano kolejne rundy wyścigowych Mistrzostw Polski. O gościnnym występie samochodów elektrycznych pisaliśmy ostatnio, pora na opisanie zasadniczej części zawodów.

**P**oznański weekend wypełniły pod dwa wyścigi każdej z klas rozegrano: W klasie DN1 (do 1150 cm<sup>3</sup>) dwa razy zwyciężył Dariusz Kubicki, dzięki czemu zрівnał się w punktacji z dotychczasowym liderem - Piotrem Kownerem. Zapowiada się ciekawa walka za dwa tygodnie podczas ostatnich w tym sezonie zawodów.

W klasie DN 2 (samochody

seryjne do 2000 cm<sup>3</sup>) kolejne dwa zwycięstwa odnotował, niepokonany od początku sezonu, Wojciech Klimecki.

W klasie DN3 (open do 2000) zwycięzca czterech dotychczas rozegranych wyścigów Karol Jodko-Kamiński, po awarii samochodu na treningu nie wystartował. Zwycięstwami podzielili się Cezary Ruszkowski w Lotusie Exige i Piotr Strózik

w Hondzie S2000.

Klasa DN5 to Puchar BMW IS, najliczniejsza obecnie bo startuje w niej aż 20 zawodników, co ważniejsze poziom jest bardzo wyrównany - nawet pod koniec wyścigu prawie cała stawka mieści się w połowie okrążenia. W tej wyrównanej klasie rewelacyjnie się spisuje Konrad Tadla, który przez kilka poprzednich sezonów zdomino-



wał klasę Fiata 126p. Tym razem co prawda Tadla był dwa razy drugi, ale wyprzedzając najgroźniejszych konkurentów, dzięki czemu powiększył przewagę w klasyfikacji sezonu. Pokonali go tym razem Paweł Malczak i "Virnik" - po raz pierwszy w historii polskich wyścigów

zwyciężył kierowca posługujący się pseudonimem.

W siostrzanej klasie - Puchar Polski Motocity - liderem jest Wojciech Smorawiński junior, zwycięzca pierwszego wyścigu. W drugim po zacieklej walce na wilgotnym torze uległ Mateuszowi Tokarskiemu. Kibicowali

dziadek Adam i ojciec Wojciech - obaj wielokrotni mistrzowie Polski.

W klasie DN6 od początku sezonu zacięte boje toczą dwaj kierowcy BMW Dawid Abramczyk i Łukasz Rawecki. Tym razem podzielili się zwycięstwami. W drugim wyścigu









po, chyba zbyt optymistycznej, próbie wyprzedzenia rywala w wykonaniu Raweckiego - Abramczyk wypadł z toru i mocno uderzył bokiem w bandę. Na szczęście kierowca nie ucierpiał, ale pozwoliło to Raweckiemu powiększyć przewagę w klasyfikacji MP.

W klasie 8 - Maluch Trophy - w dywizji pierwszej dwa razy na najwyższym stopniu podium stanął Michał Ghany. Dzięki temu już teraz zapewnił sobie tytuł mistrzowski. O krok od tytułu jest też w dywizji drugiej (samochody przerobione) Bartosz Idźkowski, startujący 'kosmicznym' maluchem przygotowanym przez włoskiego tunera Pezzolę.

Najszybsze samochody startują w grupie D4, w klasach po dwa zwycięstwa odnotowali Artur Obuchowski (do 3500) i Radosław Kordecki (powyżej 3500).

W wyścigu godzinnym najszybsi byli Maciej Marcinkiewicz z Mariuszem Misztą. Ich Radical w godzinę pokonał 35 okrążeń toru. Był jedyny w klasie D5, w pozostałych klasach wygrali: Maciej Garstecki z Piotrem Kownerem w D4 do 1600 cm<sup>3</sup>, Bartosz Kryszman (D4 2000), Małgorzata Rdest (D4 3500), Mariusz Urbański (D4 powyżej 3500) i Robert Hudziak (DN 5).

W obu pokazowych biegach Formuły Historycznej najszybszy był Lech Wojciechowski.

Zakończenie sezonu wyścigowego na Torze Poznań 23-25 września, oprócz Mistrzostw Polski zobaczymy uczestników mistrzostw Strefy Europy Centralnej oraz niemiecką serię Haigo (historyczne formuły i samochody osobowe). ■



# POWER FACTORY.



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



**-Serwis samochodowy**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



**ul. Jagielska 42E Warszawa**

**tel 885 90 70 70**

**[powerfactory.waw.pl](http://powerfactory.waw.pl)**

**[facebook.com/POWERFACTORY/](https://facebook.com/POWERFACTORY/)**

# Autostrady, fotoradary...

ANDRZEJ DĄBROWSKI



Właśnie wróciłem z żoną z Luksemburga. Prawie trzy tysiące kilometrów po niemieckich autostradach zaliczone. Od Berliner Ringu, A2 ma trzy pasma ruchu w jednym kierunku. Niezliczona liczba Tirów porusza się prawym pasem. Kiedy przychodzą wzniesienia, pojazdy z lżejszym ładunkiem i większą prędkością mają szansę wyprzedzania kolegów środkowym pasem. Na lewym mieszczą się wszystkie osobowe samochody jadące zwykle środkowym i lewym. Różnice prędkości czasem bardzo duże. Mitem jest twierdzenie, że w Niemczech jeździ się bez ograniczeń. Niemal cała A2 to ograniczenia do 120 km/h i 130 km/h, a często tylko do 100 km/h. Z satysfakcją mogę powiedzieć, że jakość nawierzchni naszej Autostrady Wolności jest lepsza niż na wielu odcinkach w Niemczech. Ceny paliwa podobne. Zaskoczył mnie przerażający liczebnie transport samochodowy. Tir za Tirem na całej długości Niemiec. Moim zdaniem to wielki problem dla ekologów. Problemem dla nas, w Polsce, będzie za kilka lat konieczność dobudowania trzeciego pasma ruchu na wielu odcinkach autostrad. Sześć lat temu zwracałem na to uwagę. Wtedy byłoby rozsądniej i taniej...

W ramach unowocześniania systemu fotoradarów, do końca roku mają być uruchomione odcinkowe pomiary prędkości. Trwają próby na kilku krajowych trasach. Okazało się, że kierowcy wjeżdżając na dwukilometrowy odcinek, na którym obowiązuje prędkość np. 60 km/h, jadą zaledwie 40 km/h. Następuje gwałtowne spowolnienie ruchu. Podobno tworzą się nawet korki... Warto przypomnieć, że za utrudnianie ruchu – także za zbyt wolną jazdę – można dostać mandat w wysokości od 50 do 200 zł i 2 punkty karne! To dziwne zjawisko lęku przed karą za przekroczenie dozwolonej prędkości, od dawna zauważam na naszych drogach. Przykład? Przed nami jedzie radiowóz policji drogowej. Znak drogowy ogranicza prędkość do 70 km/h. Radiowóz jedzie 55 km/h. Za samochodem policji tworzy się kolumna pojazdów jadących jeden za drugim. Nie ma odważnego na wyprzedzenie radiowozu pomimo, że śmiało i zgodnie z przepisami można to zrobić. Jest jakaś bariera psychiczna, jakiś strach przed rozmową z policją.

Niezły bałagan i kontrowersje pojawiły się w sprawie instalowania przy ulicznej sygnaliza-

cji świetlnej, zegarów odmierzających sekundy do zmiany świateł. Już kilka lat wcześniej, taki pomysł spodobał mi się w Bułgarii i Chorwacji. Bardzo praktyczny, bezstresowy sposób na oczekiwanie na zmianę świateł. Można się na minutę zrelaksować, nawet przekazać krótką wiadomość przez telefon komórkowy, napić się łyk wody mineralnej. Licznik odmierza sekundy i wiemy dokładnie kiedy mamy nacisnąć pedał sprzęgła i wrzucić bieg. W kilku miastach Polski zainstalowano takie liczniki. Komentarze 90% kierowców pozytywne.

Okazuje się, że zakładanie czasowych zegarów jest niezgodne z obowiązującymi przepisami o dotyczących sygnałów i znaków drogowych oraz warunków ich umieszczania. Zamiast zmienić ten urzędowy bełkot sprzed trzynastu lat, wprowadzić rozsądne zmiany, jasny, czytelny przepis legalizujący czasowe liczniki, to mamy piękny bałagan. W kilku miastach liczniki działają. Wiadomo już, że niezgodnie z prawem. Kierowcy zadowoleni. Urzędnicy nie wiedzą, co robić? To takie proste! Zmienić rozporządzenie... ■

# Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Jubileusz 30-lecia fabryki

8 września 1986 roku, w obecności premier Wlk. Brytanii Margaret Thatcher oraz prezesa Nissan Motor Company Yutaka Kume, w miejscowości Sunderland otworzono oficjalnie pierwszą europejską fabrykę tej japońskiej marki.

Lokalizacja fabryki nie była przypadkowa. Północno-wschodni region Wlk. Brytanii, gdzie leży Sunderland, w latach 70-tych oraz 80-tych (minionego wieku) został mocno dotknięty przez kryzys ekonomiczny. W rezultacie zamknięto w okolicy sporo zakładów przemysłowych – kopalni węgla, hut, stoczni, a w końcowym efekcie pojawiło się gigantyczne bezrobocie. O jego skali świadczy ilość chętnych do pracy – gdy ogłoszono pierwszy nabór do pracy w fabryce Nissana, na 450 miejsc zgłosiło się 25 tysięcy osób!

Obecnie fabryka Nissana w Sunderland jest drugim – po duecie Jaguar–Land Rover - największym producentem samochodów w Wlk. Brytanii; wielkość produkcji obu fabryk w 2015 roku była bardzo zbliżona (obie firmy po ok. 470-480 tys sztuk rocznie). Generalnie, jedno na trzy auta produkowane na Wyspach Brytyjskich pochodzi właśnie z Sunderland. Do sukcesu przyczyniła się wysoka kultura pracy

przeniesiona z Japonii, “wszczepienie” pracownikom dalekowschodniej filozofii kaizen oraz po prostu fakt, iż Nissan produkował (i produkuje) w tej fabryce bardzo dobre, atrakcyjne na motoryzacyjnym rynku modele. Absolutnych hitem ostatnich lat okazał się Quashqai, eksportowanym do 130 krajów na świecie. Tam też powstaje elektryczny Leaf, Juke oraz Infiniti Q30. Około 75 procent wytwarzanych w Sunderland Nissanów opuszcza teren Wlk. Brytanii, a wiele z nich płynie statkami do Japonii. Szacuje się, że aktualnie bezpośrednio i pośrednio fabryka daje pracę ok. 40 tysiącom osób...



## O wyższości konia nad KM

Koń, jaki jest, każdy widzi – brzmi słynna definicja tego czworonoga przekazana zwięźle w filmie "Rejs". Ten czworonóg kopytny uważany jest za mądre, inteligentne – i słusznie - zwierzę. I chociaż ludzki mózg przewyższa swoimi zdolnościami koński, to też te dodatkowe "końskie" komórki mózgowe przez wieki sprawiały, że nikt za bardzo nie zaprzętał sobie głowy problemem nietrzeźwego jeźdźcy. Do legend przeszli podchmieleni kawalerzyści (ułani, szwoleżerowie), a zionący aktualnie trawionym alkoholem woźnica czy dorożkarz był czymś absolutnie normalnym i nie budził powszechnego oburzenia.

Zasadnicza zmiana w tej materii nastąpiła wraz z pojawieniem się na drogach "koni mechanicznych" (czyli, mózgu pozbawionych). O ile więc, klasyczny koń mógł pełnić funkcję "autopilota" odwożący nieprzytomnego woźnicę do domu (i siebie do ciepłej stajni), w przypadku samochodu z nietrzeźwym kierowcą sytuacja robiła się już bardzo nieciekawa. Półbiedy, gdy taki pozbawiony "końskiego mózgu" osobnik robił krzywdę tylko sobie. Niestety, do dzisiaj szkodę ponoszą najczęściej współpasażerowie i osoby postronne...

Pierwszą odnotowaną osobą w historii, która została ukarana za prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym stał się londyński taksówkarz George Smith (cóż, nazwisko i imię niezwykle popularne, a więc poniekąd anonimowe). Został on aresztowany 10 września 1897 roku po wjechaniu prowadzonym przez niego autem w okoliczny budynek i skazany na grzywnę w wysokości 25 szylingów.

Początkowo zatrzymanie nietrzeźwego kierowcy było niezwykle trudne, w jakiś sposób kłopotliwe. Musiał on wykonywać prawdziwe ewolucje na drodze (lub zatrzymać się na drzewie), by policja podjęła interwencję (zresztą taka sytuacja jest do dzisiaj np. w USA – absolutnie moim osobistym zdaniem prawidłowa), gdzie nie ma w zwyczaju urządzania policyjnych blokad z alkomatem i w ogóle funkcjonariusze nie zatrzymują kierowcy jeśli nie ma ku temu podstaw (prawnych). Podejrzanego delikwenta

wożono wówczas do lekarza na badania krwi, podejmowano również próby określania stanu trzeźwości na podstawie analizy składu moczu. Pierwszy alkomat

(w dzisiejszym rozumieniu) opracował w 1931 roku toksykolog Rolla Harger z amerykańskiego Indiana University. Pomysł był prosty. Wnętrze gumowego balonika z ustnikiem powleczono od wewnątrz substancją chemiczną, która zmieniała kolor z fioletowego na żółty – tym szybciej, im większa była ilość alkoholu w wydychanym powietrzu.

Do dzisiaj trwa jednak pewien spór o dozwoloną ilość alkoholu we krwi prowadzącego pojazd mechaniczny. W efekcie na świecie obowiązuje kilka promilowych limitów. Narastającym problemem od lat staje się ponadto zasiadanie za kółkiem po zażyciu narkotyków... I kto wie, czy to nie stanie się w nieodległej przyszłości większym problemem niż alkohol?



## Jak się robi talk-show w USA?

Nie wiem, czy można i wypada porównywać Kubę Wojewódzkiego do Oprah Winfrey. Obawiam się, że dzieli ich kilka klas... W każdym razie, ta druga osoba, to prowadząca przez 25 lat (od 8 września 1986 do 25 maja 2011) niezwykle popularny w amerykańskiej telewizji talk-show,

na czym dorobiła się liczonego w setkach milionów dolarów majątku.

13 września 2004 roku Oprah w swoim programie zrobiła coś tak niezwykłego, że nazwano to później "największym wydarzeniem promocyjnym w historii telewizji". Audycja rozpoczęła



się od słów prowadzącej, że “w tym roku żadne marzenie w “Oprah Show” nie jest zbyt szalone, a żadna niespodzianka niemożliwa do spełnienia”.

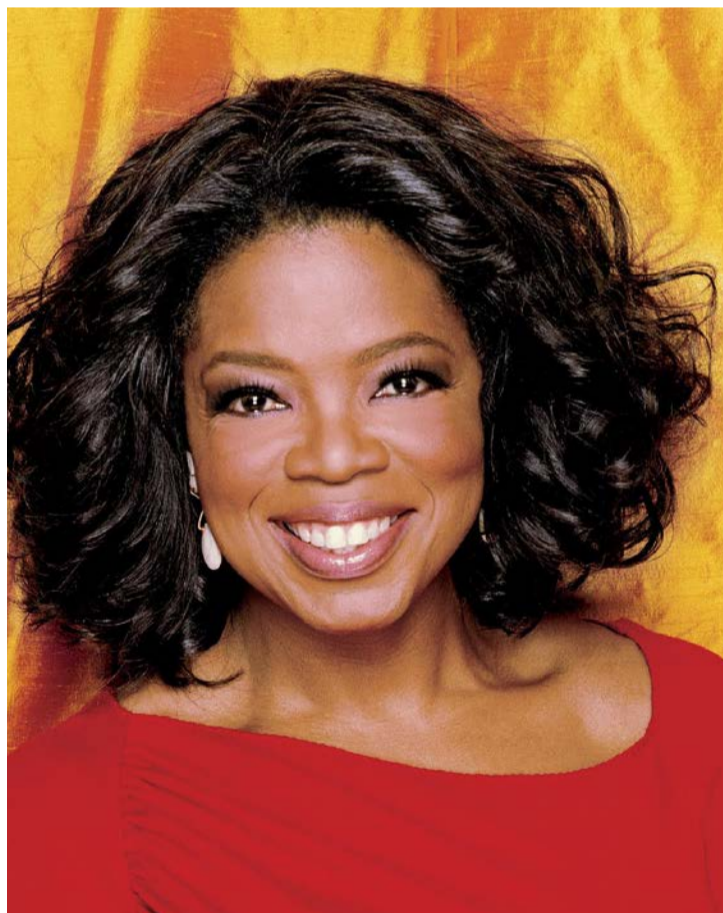
Niedługo później zaprosiła na scenę 11 osób, by podarować im po jednej sztuce (ówczesnej) amerykańskiej nowości motoryzacyjnej w postaci Pontiaca G-6 sedan. Następnie wszystkim pozostałym osobom na widowni rozdano pudełeczka informując, że w 12 z nich znajdują się kluczyki do kolejnych Pontiaców. Rozemocjonowana publiczność rozrywała opakowania, by przekonać się, że kluczyki znajdują się w każdym z nich. (Łącznie przekazano 276! egzemplarzy tego auta o wartości 28,500 dolarów za sztukę). Publiczność szalała ze szczęścia, wiwatowała, podskakiwała, krzyczała – słowem atmosfera osiągnęła ekstatyczny poziom, jaki można obejrzyć podczas występów telewizyjnych kaznodziejów.

Po programie okazało się, że akcja Oprah nie została przemyślana do końca. Do udziału zaproszono osoby, które rzeczywiście potrzebo-

wały samochodu (na podstawie listów od przyjaciół i znajomych czy ankiet). Ale te samochody sponsorował w dużej części Pontiac,

a nie sama Oprah czy producent. Pontiac zapłacił także należny podatek stanowy, ale nie federalny. W rezultacie sporo osób sprzedało ze stratą swój prezent, inni zmuszeni byli zapłacić nawet 6 tysięcy dolarów. Ale większość, mimo nieprzyjemnego zgrzytu po chwilach szczęścia i tak było bardzo zadowolonych z finału. Producent programu postarał się w każdym razie, by straty wizerunkowe Oprah były jak najmniejsze.

Obdarowywanie widzów prezentami stało się doroczną tradycją Oprah Winfrey Show. Nauczono się oczywiście, jak unikać wpadek, a z czasem rosła kolejka firm, które chciały przekazywać swoje produkty. Samochody dla widzów pojawiły się raz jeszcze, późną jesienią 2010 roku. Tym razem wręczono 275 symbolicznych kluczyków do egzemplarzy generacji 2012 VW Beetle, której produkcja ruszała w maju 2011. ■





# ubezpieczenia.pl

Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu **ubezpieczeń komunikacyjnych**. Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia  
Finansowe



Ubezpieczenia  
Nieruchomości



Ubezpieczenia  
Zdrowotne



Ubezpieczenia  
Oszczędnościowo -  
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia  
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia  
Turystyczne

**WYDAWCA**

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

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

**DTP**

Rajmund G. Biniszewski

**ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

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

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](mailto:iauto.polska@gmail.com)

**KONTAKT Z REDAKCJĄ**

[redakcja@motopress-media.pl](mailto: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, Klaudiusz Mateja



**NAPISZ DO NAS:** [redakcja@motopress-media.pl](mailto:redakcja@motopress-media.pl)