

# iauto *polska*

Numer 49, 19 października 2016



Słuszne cele deklaruje nasza władza. I mozolnie, bez żadnej taryfy ulgowej, pracuje nad ich osiągnięciem. Jednym z najważniejszych jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. W tym celu zapowiedziano podjęcie wyzwania, jakim będzie wprowadzenie zakazu włączania samochodowych świateł w ciągu dnia. Jak wiadomo samochód, którego nie widać, jest znacznie bezpieczniejszy, od tego, który jedzie oświetlony niczym choinka, bo skoro go nie widać, to tak, jakby go nie było. A przecież nie może być niebezpieczne coś, czego nie ma.



W niezmiernie swej mądrości władza nasza doszła do wniosku, że po drogach porusza się zbyt wiele samochodów, które są sprawne inaczej. Co wyraża się tym, iż w dowodzie rejestracyjnym stosowny wpis jest już nieaktualny. Posiadaczy takich samochodów władza postanowiła skierować do wyznaczonych stacji diagnostycznych, których ma być 17. Siedemnaście to zapewne liczba magiczna, przez którą świetnie dzieli się liczba kierowców, którzy z różnych powodów nie zdążyli dokonać obowiązkowego przeglądu technicznego przed terminem określonym przy poprzednim badaniu.

Wzniosłą ideą dbania o powietrze w miastach zamierzają też rządzący porwać masę wprowadzeniem opłaty od samochodów, które nie spełniają normy Euro 4. Na razie sprawa ucichła, dlatego, że Euro i norma bardzo źle się kojarzą i trzeba poważnie rozważyć czy źle kojarzące się słowa mogą być używane przy realizacji wzniosłych idei.

Niestety, na prostych drogach pojawiają się przeszkody nie do pokonania i do ambitnych celów nie bardzo udaje się podążanie prostymi i gładkimi autostradami, zwłaszcza, że owe autostrady zbudowane zostały dla lemingów i innych darmozjadów. W efekcie nie daje się podążać inaczej, niż tylko krętymi i pełnymi przeszkód drogami, które prowadzą do całkiem innych celów. Nie należy się jednak zrażać i trzeba naprzód iść. A co potem - się zobaczy.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



*Prezentacje*

**Citroën C4 Picasso - str. 4**

**Honda CRF Africa Twin - str. 12**



*Wydarzenia*

**GT-R NISMO w Polsce - str. 9**

**Car sharing w Krakowie - str. 14**



*Sport*

**Rajd Dolnośląski - str. 16**

**Rallycross - str. 20**



*Advertising*

**Złomowanie aut - str. 26**

*Relaks*

**Auto i muzyka - str. 27**

*Kalendarium*

**Kalendarium - str. 29**





Citroën C4 Picasso

---

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Umieszczenie na karoserii stylizowanego podpisu światowej sławy artysty wydawało się obrazoburczym i aroganckim zbiegiem marketingowym. Okazało się, że producent chciał w ten sposób sugerować, iż tak, jak sztuka Picassa wyróżniała tego twórcę, tak samochód Xsara Picasso będzie się wyróżniał spośród innych. Minęło niemal dwadzieścia lat...

Swoją tożsamość firma od CITROËN już od lat buduje wychodząc nieco przed szereg, zaskakując niekonwencjonalnymi rozwiązaniami. Obecnie tożsamość marki musi sprostać wyzwaniom współczesności i jako najważniejsze wartości marki wymieniane

są: atrakcyjna stylistyka, komfort i użyteczne technologie, a także sprawna obsługa klientów w oparciu o przejrzyste zasady. Tę filozofię mają wyrażać kolejne modele Citroëna.

Właśnie do salonów wjechała najnowsza wersja następcy

Xsary z tym samym, stylizowanym napisem. Obecnie jest to C4 Picasso oraz Grand C4 Picasso. Co ma wspólnego z protoplastą? Jedyne logo producenta, chociaż też zmodyfikowane. Kolejna wersja tego modelu przeszła dość dużą metamorfozę, której efekty widać na pierwszy rzut oka.



Samochód jest jeszcze bardziej rozpoznawalny dzięki charakterystycznej stylistyce. Zwłaszcza z przodu; centralnie umieszczone logo płynnie przechodzi w ciągnące się przez całą sze-

rokość auta chromowane listwy, ograniczone światłami do jazdy dziennej. Trójpoziomowy układ świateł, światłowody i technologia LED są elementami charakterystycznymi dla współczesnych

Citroënow. Zmieniono również światła tylne, inne są w Grand C4 Picasso, inne w C4 Picasso. Nad urodą samochodu nie ma się co rozwodzić, bowiem nie to piękne, co piękne, lecz co się →→





komu podoba. Moim skromnym zdaniem nie jest źle. Ciekawe rozwiązanie tylnego słupka przechodzącego w relingi, atrakcyjne kolory, charakterystyczne obręcze kół, przyciemnione tylne szyby – naprawdę auto wygląda interesująco.

Samochody z logo Picasso od zawsze miały się wyróżniać nie tylko wizualnie, ale też ponadprzeciętną funkcjonalnością. W najnowszej odmianie ta zasada jest kontynuowana. Dostępne są cztery różne adaptacje wnętrza. Można otrzymać fotele z funkcją masażu, można wybrać tonację kolorystyczną wnętrza, rozpylanie zapachów, lampki do czytania, żaluzje i mnóstwo innych bardziej czy mniej potrzebnych gadżetów. Mnóstwo pomysłów i funkcjonalnych schowków, w środkowej części, pod deską rozdzielczą spory schowek wyposażony jest w gniazda USB i 220V. Znakomitym pomysłem są przesuwane osłony przeciwsłoneczne, można je ustawić tak, że wnętrze jest mocno doświetlone z góry, aby w razie potrzeby zasłonić nisko świecące słońce. Siedzenia można składać, to oczywiste, ale i bez tego bagażnik jest duży. W droższych wersjach kłapa bagażnika otwiera się i zamyka siłownikami elektrycznymi; jest też czujnik pozwalający uruchomić mechanizm nogą. Miejsca w aucie wystarcza, aby bez poważniejszego dyskomfortu w C4 Picasso podróżowało pięć osób. Dorosłych. W Grand C4 Picasso jest jeszcze trzeci rząd 2 niezależnych, chowanych w podłodze foteli, które w wyższych wersjach wyposażenia mają nawiewy powietrza.



W czasie jazd testowych potwierdziły się obietnice, iż projektanci potrafili stworzyć samochód, który daje przyjemność prowadzenia i jednocze-

śnie co najmniej dobre trzymanie się drogi zarówno na krętych, gładkich nawierzchniach, jak i na dziurawych drugorzędnych drogach. Elektryczne wspom-

aganie kierownicy działa bez zarzutu, przy tym nie ogranicza wycucia prowadzenia. Bardzo dobrze tłumione są drganie i nierówności, przy tym →





wewnątrz jest cicho. Oczywiście kierowca ma wspomaganie systemów elektronicznych poprawiających trakcję i bezpieczeństwo. Tych układów jest całkiem sporo i warto je poznać zanim rozpocznie się jazdę. Dźwiękowa sygnalizacja może czasem zaskoczyć, dlatego dobrze jest wiedzieć, o czym w danym momencie samochód nas informuje i jak działają poszczególne

systemy. A jest ich tyle, że do każdego auta producent powinien dodawać grubą księgę opisującą metody korzystania i programowania elektroniki. Pomimo tego, że wszystko jest dość intuicyjne...

Samochód napędzają nowoczesne silniki wysokoprężne i benzynowe o stosunkowo niskim zużyciu paliwa i ograniczonej emisji szkodliwych

substancji. Napęd przekazują na koła przedniej osi automatyczne lub manualne skrzynie biegów. Dość szybka, kilkusetkilometrowa podróż samochodem z najmniejszym silnikiem benzynowym (1,2 l) i sześciobiegowym automatem pokazała, że ciężkie auto (z kompletem pasażerów) doskonale radziło sobie na drogach szybkiego ruchu, jak i na odcinkach dwukierunkowych. Wyprzedzanie nie sprawiało większych problemów. Zużycie paliwa na poziomie nieco ponad 9 litrów przy dynamicznej jeździe i w pełni obciążonym samochodem jest w pełni akceptowalne.

W najuboższej wersji wyposażenia samochód można kupić w cenie od 72 tysięcy, najbogatsze wyposażenie może powiększyć tę kwotę co najmniej o połowę. Za takie pieniądze w każdej wersji otrzymujemy stosunkowo „dużo samochodu”. ■





# GT-R NISMO w Polsce

Nissan GT-R to klasyczne, sportowe auto, czyli dwudrzwiowe coupé. Występuje w kilku wersjach, najmocniejsza oznaczona jest akronimem NISMO – Nissan Motorsport. Można go kupić w Polsce. Oczywiście nie każdy.

Opisywanie takich samochodów nie ma większego sensu. Oczywiście jest staranne zestrojenie zawieszenia, fotele wyprofilowane tak, aby kierowca siedział nisko i na szybkich zakrętach oparcia mocno trzymały, umowne miejsca dla pasażerów na tylnych miejscach... Mocny silnik i skrzynia pozwalająca poczuć przyspieszenie i prędkość, to charakterystyczne cechy aut sportowych. Współczesne samochody wyposażone są w najróżniejsze systemy wspierające kierowcę, w samochodach sportowych musi być możliwość ich wyłączenia. Standardem jest rozbudowane audio, nawigacja, elektroniczne ustawienie najróżniejszych parametrów wpływających na zachowanie samochodu na drodze oraz dostosowanie do wygody, komfortu czy upodobań estetycznych kierowcy. Wyszukane lakiery, szczególnie starannie dobrane materiały do wnętrza i autentycznie świetne osiągi. Im bardziej sportowy i drogi samochód, tym bardziej bezkompromisowa



jego budowa. NISMO jest odmianą ekstremalną. Praktycznie jest to wyczynowa konstrukcja, która została homologowana i dopuszczona do ruchu na normalnych drogach. Sześciocyndrowy, widlasty silnik ma pojemność niemal czterech litrów. Wspomagany dwiema turbinami osiąga 600 KM. Sześciobiegowa, dwusprzęgłowa przekładnia sterowana jest, jakżeby inaczej, łopatkami przy kierownicy. Napęd na cztery koła. Dużo wysiłku trzeba było włożyć w aerodynamikę, chodziło o to, aby utrzymać potwora przyciśniętego do drogi i jeszcze sporo powietrza skierować do chłodnic. Udało się. Auto zachowało urodę i styl.

Samochód jest dostępny za stosowne do osiągnięć i swej legendy pieniądze. Kwota 775 tysięcy złotych oznacza, że kupią go jedynie milionerzy. I chociaż odpowiednio zasobnych obywateli w Polsce nie ma zbyt wielu, to przecież ci, którzy są mogą sobie taki prezent sprawić... (opr. m. r.)



# Takie rzeczy tylko w Krakowie!

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Tym razem oblicze miejskiej motoryzacji w Polsce zmienia Kraków uruchamiając usługę Traficar – system pozwalający wypożyczać samochody równie łatwo, jak miejskie rowery. Wystarczy do tego zwykły smartfon. Usługa rozliczana jest w dwóch taryfach: za wykorzystane minuty oraz przejechany dystans.

Jak to działa? Sposób działania automatycznego najmu Traficar jest prosty. I to jeden z atutów tego systemu. Nowoczesna i intuicyjna aplikacja w smartfonie pozwala na szybką lokalizację najbliższego dostępnego pojazdu, a użytkownik może go zarezerwować w dowolnym momencie. Samochód otwiera się dzięki zeskanowaniu kodu QR znajdującego się na samochodzie, kluczyki są w schowku, a płatność następuje w aplikacji na telefonie po zakończeniu podróży. Co ważne – auto można zostawić gdziekolwiek na obszarze obejmującym Kraków, aż do granic miasta. Klienci nie płacą też za parkowanie w miejskiej

strefie płatnego parkowania – opłata wliczona jest w cenę wynajmu samochodu. Jak bardzo jest to wygodne wiedzą wszyscy, którzy najpierw szukają długo odpowiedniego miejsca do zaparkowania, potem drobnych monet i wreszcie parkometru.

„Klienci nie muszą się martwić również o tankowanie, ubezpieczenie, mycie czy kwestie techniczne. Wszystkie te koszty i działania są po stronie Traficar. Stworzyliśmy usługę maksymalnie prostą i szybką, która eksponuje wszystko to, co dobre jeśli chodzi o używanie samochodu – możliwość jazdy gdzie się chce, jak się chce i kiedy się

chce” – mówi Hubert Laszczyk, Prezes Zarządu firmy Express, która przygotowała i wdrożyła usługę Traficar.

Traficar to konkurencja dla transportu miejskiego i taksówek, bowiem zapewnia koszty przejazdu lokujące się pomiędzy taksówką, a zbiorczym transportem miejskim, a komfort jest oczywiście nieporównanie wyższy niż w autobusie czy tramwaju. Do dyspozycji tych, którzy korzystają z tej usługi są dobrze wyposażone Ople Corsa z silnikiem 1,4. Średni 10-minutowy kurs samochodami Traficar na



dystansie 5 kilometrów kosztuje 9 zł. To ponad dwukrotnie mniej, niż przejazd taksówką. Firma Express zapowiada uruchomienie usługi również w innych dużych polskich miastach. Taki najem aut to znakomita alternatywa dla wszystkich, którzy potrzebują samochodu jedynie okazynie. Według badań samochody prywatne wykorzystywane są średnio dwa razy w ciągu doby i są w ruchu od jednej do dwóch godzin. Pozostały czas, to postój zabierający miejsce w przestrzeni publicznej. Alternatywą – również ze względu na koszty – jest Traficar, który pozwala korzystać z samochodu wtedy, kiedy użytkownik ma taką potrzebę, bez konieczności wykonywania jakichkolwiek czynności serwisowych i utrzymaniowych.

„Szacuje się, że car sharing jest opłacalny dla wszystkich, którzy pokonują własnym samochodem poniżej 10 tysięcy kilometrów rocznie. Ofertę kierujemy zresztą nie tylko do osób prywatnych, ale także przedsiębiorców, którzy dzięki usłudze Traficar mogą zoptymalizować koszty utrzymania własnej floty” – podkreśla Hubert Laszczyk.

Nie bez powodu pierwszym miastem, w którym uruchomiono czasowy najem samochodów jest Kraków – miasto, które od lat zmaga się z wyzwaniem nieustannych korków, braku wolnych miejsc parkingowych oraz zanieczyszczonego powietrza. Traficar ma pomóc w rozwiązaniu tych problemów. Statystyki z rynku niemieckiego wskazują, że jeden pojazd car sharingowy zastępuje nawet 19 samochodów prywatnych. Miastu pozwala to rozładować korki i odzyskać dla pieszych chodniki do tej pory często zastawione przez samochody. Doświadczenie z innych krajów wskazują, że zaoszczędzoną dzięki automatycznemu najmowi przestrzeń można wykorzystać np. do budowy ścieżek rowerowych, skwerów czy też zaaranżować tak potrzebne miastu strefy zieleni.

Traficar uruchomiła największa w Polsce wypożyczalnia samochodów Express (flota ponad 7000 pojazdów). Firma od lat prężnie działa w całej Polsce, oferując usługi od dzien-



nego „rent a car”, poprzez wynajem średnioterminowy, aż po kontrakty kilkuletnie i obsługę flotową pojazdów. Express jest częścią Holdingu 1, w którego skład wchodzi również grupa dealerska (Grupa PGD), właściciel kilkudziesięciu autoryzowanych salonów sprzedaży samochodów różnych marek.

## Car sharing na świecie

Car sharing jest obecny w ponad tysiącu miastach na świecie. Istnieje 300 firm i organizacji świadczących takie usługi. Największe firmy: Autolib, City Car Club, Greenwheels, Stadtmobil, Zipcar, CityBee, Hertz on Demand, Enterprise CarShare, Avis on Location, Vhal Car Share, car2go, DriveNow, Quicar, Flinkster. Szacuje się, że w 2020 roku z car sharingu będzie korzystało 12 mln użytkowników.

### Niemcy:

13 głównych firm oferujących usługę;  
Flota niemal 20.000 pojazdów;  
Ponad 800.000 zarejestrowanych użytkowników, w tym 500.000 aktywnych;

### Wielka Brytania:

Usługa skupiona głównie wokół organizacji non-profit;  
7 głównych firm oferujących usługę;  
Organizacje (kluby) w początkowej fazie rozwoju tworzone przez lokalne władze samorządowe;

### Szwecja:

30 działających sieci car sharing;  
W Sztokholmie i Goeteborgu jest łącznie 180 dedykowanych parkingów dla pojazdów CS, których flota liczy ok. 450 sztuk;

### Włochy:

Car sharing obecne w Rzymie, Mediolanie, Bolonii, Brescii, Florencji, Genui, Savona, Padwie, Palermo, Parmie, Turynie i Wenecji.

# Africa Patryka



Honda CRF Africa Twin

TEKST: **PATRY SKRZYPCZYK**  
ZDJĘCIA: **DOMINIK KOTOWSKI**

Kiedy producent nowym modelem zastępuje poprzedni, oczekuje się, że będzie lepszy, ładniejszy, wygodniejszy. A co, kiedy zastępuje się legendarną Africę? Czy można jeszcze poprawić coś, co wydawało się doskonałe?

Nie tylko się wydawało, Africa czterokrotnie zwyciężała w Rajdzie Dakar, czyli celująco zdała egzamin najbardziej ekstremalny. Jest raczej pewne, że Honda CRF Africa Twin znajdzie bardzo wielu nabywców. Wszak

dakarowa legenda trwa, Honda motocykle naprawdę potrafi robić, a i cena jest do przyjęcia. Nowa Afryka została wyposażona w wiele funkcji ułatwiających prowadzenie motocykla, również w trudnych warunkach.

Można motocykl zamówić ze skrzynią DCT lub z manualną. Automat faktycznie wygodny w mieście, zwłaszcza kiedy przyjdzie jechać w korku. Co prawda gabaryty Afryki utrudniają swobodne przeciskanie się



między samochodami, jednak nie do tego jest ten „adventure” zaprojektowany.

Mnie automat odbiera frajdę z jazdy, szczęśliwie mam możliwość zmiany na tryb „manualny” i zmianę biegów za pomocą przycisków. Wśród „wspomagaczy” warto wymienić ABS z możliwością wyłączenia tylnego koła, kontrolę trakcji działającą w trzech trybach, również z możliwością wyłączenia. Tradycyjnie nienaganne wyważenie motocykla, świetna ergonomia wraz z wymienionymi

systemami sprawiają, że człowiek czuje się bezpiecznie siedząc na tej „krówce”, a może „żyrafie”? Skąd takie określenia? Mam 175 cm wzrostu, zatem stojąc na światłach asfalt ulicy ledwie muskam palcami. Trzeba pokombinować, aby jedna ze stóp stała twardo na drodze. Co się przydaje, jako że Africa jest ciężka, nawet bardzo – 242 kg na sucho. W mieście pokażna masa połączona ze stosunkowo miękkim przednim zawieszeniem nieco doskwierała, bowiem przy mocnym hamowaniu ma Africa

tendencję do nieprzyjemnego „dawania nura”. I to głębokiego.

Pozycja za kierownicą bardzo, ale to bardzo wygodna. Dużo miejsca na nogi, cały czas siedzimy wyprostowani. Pasażer również nie będzie narzekał na pozycję. Jak jeszcze do tego dodamy wszystkie montowane fabrycznie 3 kufry, to nasz „plecak” siedzi niczym w fotelu. Może się oprzeć i relaksować podróżą. Oby tylko nie złapała go drzemka. Dużym plusem jest to, że nie trzeba mordować się ze stelażami pod kufry. Moco-







wania są fabryczne, nie wymagają dodatkowego wydatku, nie psują też linii motocykla. Africa sama, tych kufrów wygląda trochę jak kulturysta, który ćwiczy całe ciało, oprócz nóg. Z przodu bardzo masywna, z tyłu wąska. Dokładając kufry wszystko zaczyna wyglądać jak należy. Do ich założenia potrzebujemy tylko kluczyka, oczywiście tego samego, którym uruchamiany silnik i zamki samych kufrów. Myk pyk i zamontowane, możemy ruszać w trasę.

W korku, załadowani na wycieczkę, nie pojedziemy już tak zwawo, jak byśmy chcieli, czyli w tunelu pomiędzy samochodami. Manewrowanie zaczyna być trudne. Oczywiście, jeżeli na drodze trafimy na wyrozumiałych samochodzi-

rzy, to zrobią nam na tyle miejsca, aby się precyzyjnie.

Sama jazda sprawia naprawdę wielką przyjemność. Nie dość, że pięknie brzmi, to jeszcze świetnie się zbiera. Nie odstępuje na krok sportowym motocyklom. Z pewnego źródła wiem, że nawet z kuframi motocykl osiąga powyżej 200 km/h. Jazda w terenie, co nie dla każdego jest oczywiste, dla Afriki nie jest niczym obcym. Jednak jeżeli będziemy chcieli poszaleć poza drogą, to musimy się liczyć ze zmianą ogumienia przeznaczoną do jazdy w terenie. W codziennej, turystycznej jeździe zachowuje się bez zarzutu. Podczas ulewy nie miałem żadnych obaw o to, że zaliczę glebę. Honda trzymała się asfaltu „rękoma i nogami”. Systemy bezpieczeństwa dbały

o to, abym dojechał do celu cały i zdrowy. Systemy, systemami, ale przecież nikt nas nie zwalnia z zachowania zgodnego ze zdrowym rozsądkiem. Fizyka ma swoje prawa i żaden ABS czy kontrola trakcji nam nie pomoże.

Dopiero kiedy połączymy te trzy elementy, Africa będzie tańczyła tak, jak jej zagramy. A tańczyć to ona naprawdę potrafi.

Właśnie teraz Africa odbywa swoisty „Tour de Pologne” - w salonach Hondy, obok najnowszej Afriki, można zobaczyć legendarną dakarówkę i wyczynową 450-kę enduro. Ale uwaga, bo łatwo wpaść w sidła - Africa uwodzi i czaruje. Można zacząć o niej marzyć po zobaczeniu, natomiast jazdy testowe sprawiają, że pewne jest jedno - muszę ją mieć. ■



# Dolnośląski sentymentalnie



TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Pierwszy raz po dłuższej przerwie wybrałem się na Rajd. Do Zieleńca jechałem pełen wspomnień.

Pamiętałem chociażby Rajd Polski w 1986 roku, odcinek Kozia Hala – Zieleńiec i kultową już wtedy Lancię 037. Pamiętałem też, jak wtedy wyglądały rajdy w Polsce. Pomijając fabryczny zespół FSO była to zbieranina zapaleńców, którzy swoje rajdówki „rzeźbili” po garażach całą zimę a na rajd przywozili je w najlepszym razie na zwykłych dwukołowych lawetach. Brakowało może pieniędzy i środków technicznych, ale na pewno nie brakowało ducha.

Rajdy były fajne. W Walimiu na patelniach tłumy ludzi, potem schodziło się do miasteczka, gdzie bardzo często rozstawiały się serwisy. Można było popatrzeć, bardzo często zamienić kilka słów ze swoimi idolami, którzy zazwyczaj okazywali się zwykłymi, normalnymi chłopakami. Przed pekaćkami kierowcy i piloci znajdowali kilka minut czasu żeby porozmawiać z konkurentami. Wiem, że np. Bublewicz i Koper nie byli przyjaciółmi, ale gdy widziało się ich

razem było widać, że obaj jadą na tym samym wózku.

Inaczej wyglądały też wtedy rajdy od strony organizatora. Czasy były ciężkie i jak już udało się jakoś przepchnąć główne sprawy, komandorzy zaczynali się starać nadać rajdom znamiona indywidualizmu. Każdy rajd był inny. Dolnośląski był zimowy, Kormoran szutrowy (a dzień wcześniej wyścig na stadionie), Karkonoski miał dzień asfaltowy zaś drugi szutrowy, a Elmot... Elmot to temat sam



w sobie ciekawy. Andrzej Dobosz zawsze miał dość swobodne podejście i do życia i do regulaminów, ale dzięki temu jego rajdy były zawsze szczególne. Albo zakręcone, tak że na skrzyżowaniu spotykało się czterech zawodników i każdy jechał w inną stronę, albo zwarte tak, że z jednego miejsca w jeden dzień można było zobaczyć połowę oesów. Była atmosfera, były tłumy kibiców, było mnóstwo zawodników. Oczywiście, na prawdziwą zachodnią rajdówkę stać było nielicznych, ale tuż za nimi było kilkanaście Fiatów i Polonezów, za nimi było kilkadziesiąt 'Maluchów' – a im słabsze auto tym bardziej widowiskowa była jazda.

Teraz przyszło mi skonfrontować wspomnienia z lat młodości z nową rzeczywistością.



Rajdy się zmieniły. Bardzo. Problem w tym że tylko w małej części w dobrym kierunku, w dużo większej w złym...

Widać to na pierwszy rzut oka – lista zgłoszeń króciutka, wzdłuż trasy kibiców też niewiele... Dlaczego? Polska jest jednak niezbyt bogatym krajem, tymczasem usiłujemy organizo-

wać rajdy tak, jakby było inaczej. Może problem w tym, że żeby zdobyć dużego sponsora trzeba walczyć o generalkę? Widać, że rajdy są robione ponad stan.

Oczywiście są rzeczy, od których się nie ucieknie, na przykład związane z bezpieczeństwem. Porządne kombinezony czy kaski, Hans, rozbudo- ➔➔





wane klatki. Można nie lubić ograniczenia serwisów do jednego miejsca, ale tego też już nie można uniknąć. Lepiej sobie nie wyobrażać, co by się działo, gdyby tamte szalejące serwisy wpuścić na drogi, gdzie ruch jest o wiele większy, niż dawniej... Można nie lubić super rally, ale ja widzę to jako rekompensatę dla zawodników za odebranie im możliwości serwisowania się na całej trasie rajdu. Kiedyś np. urwane koło mógł naprawić tuż po mecie oesu serwis – teraz tego nie wolno, za to jest super rally. Coś za coś.

Wiele jest za to zmian na gorsze... Regulaminy są prawie dokładnie takie same, jak w mistrzostwach Europy, co generuje niepotrzebne koszty. Na przykład – po co wprowadzono nakaz tankowania samochodów w strefach tankowania? Względy bezpieczeństwa? Nie sądzę. Czy zdarzył się kiedyś przypadek pożaru w trakcie tankowania przy okazji zwykłego serwisu? To właśnie teraz jest bardziej niebezpiecznie, gromadzi się w jednym miejscu kilkaset litrów paliwa. Owszem, pod okiem strażaka, ale moim zdaniem jest to właśnie bardziej niebezpieczne, tym bardziej że wszyscy chcą tankować w tym samym czasie, robi się zamieszanie, wkłada się pośpiech.

Co więcej – elementarne względy bezpieczeństwa powinny skłaniać organizatora, do tego, żeby umożliwiał zawodnikom tankowanie wtedy, kiedy potrzeba, tak aby poruszali się po oesach z jak najmniejszą ilością paliwa w zbiorniku... A jest dokładnie odwrotnie.

Rzuca się w oczy formalizm. Papierologia jest na poziomie Mistrzostw Świata. Regulamin



jest bardzo drobiazgowy i jest bardzo skrupulatnie egzekwowany od zawodników. Gorzej jest z wymaganiem od siebie. Zawodnik popełni drobny błąd – np. nie dołączy do zgłoszenia zdjęcia albo krzywo przyklei naklejkę – dostaje 500 złotych kary. Wiele było w ostatnich latach przykładów na niezrozumiałe podejście organizatorów – na przykład szykana ustawiona odwrotnie, niż narysowana w itinererze - i nic...

Takie podejście powoduje, że od rajdów uciekają zawodnicy. Dużo przyjemniej pojechać tuż



za granicę czy do Czech czy do Niemiec i zostać tam przywitany z otwartymi ramionami. Za zawodnikami uciekają kibice. Oni też wolą zapłacić trochę więcej, ale zobaczyć trzy razy więcej samochodów.

Polski Związek Motorowy jest monopolistą i żyje w przekonaniu że to wystarczy. Tymczasem już od dawna ten monopol dotyczy tylko drobnej części uprawiających sport samochodowy. Mistrzostwa Polski, czy to rajdowe, wyścigowe czy terenowe to obecnie właściwie margines. Sformalizowany, kosztowny, kor-

poracyjny. Ludzie szukają alternatywy i coraz łatwiej ją znajdują. Track day, super-os, imprezy w rodzaju Kryterium Kamionki, chyba już setki innych imprez organizowanych poza monopollem PZM. Związek musi sobie zdać sprawę, że dalsze przykręcanie śruby nie pomoże... Teraz pora na marchewkę. Trzeba trochę odpuścić, zmniejszyć wymagania ale pokazać, że rajdy są jednak dla ludzi. Inaczej w rajdach czy wyścigach rangi MP będzie startowało po pięciu zawodników... ■

# Powrót do Słomczyna

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

W połowie października w Słomczynie znów warczały silniki, strzelały zawory turbin, defektowały skrzynie, jedni wygrywali, inni nie, ale ruch był i zamieszanie, jak za dawnych lat. Park serwisowy pełny, na torze widowisko w każdym biegu, słowem Słomka ożyła.



**J**eśli udałoby się nie zaglądać za kulisy, to można by uznać, że na przebudowanym torze pod nową nazwą Autodrom Słomczyn, odbyły się wspaniałe, bardzo emocjonujące, sportowe zawody. I to nie były jakiejś rangi pucharowej, ale o mistrzowskie szarfy!

Ładnych kilka lat minęło od czasu, kiedy na zawody rallycrossowe do Słomczyna jechały liczne grupy kibiców. Ostatnie poważne zawody w międzynarodowej obsadzie odbyły się we wrześniu 2011 roku. Jak dawno odbywały się tam mistrzostwa Polski? Dawno. O krajowe tytuły

mistrzowskie w 2012 roku rywalizowano na torach poza granicami naszego kraju. Rallycross zmarniał niemal do cna...

Przez ostatnie lata zawodnicy walczyli o znacznie mniej prestiżowy Puchar Polski. Dopiero w tym roku wznowiono rywalizację mistrzowską. Ratowaniem

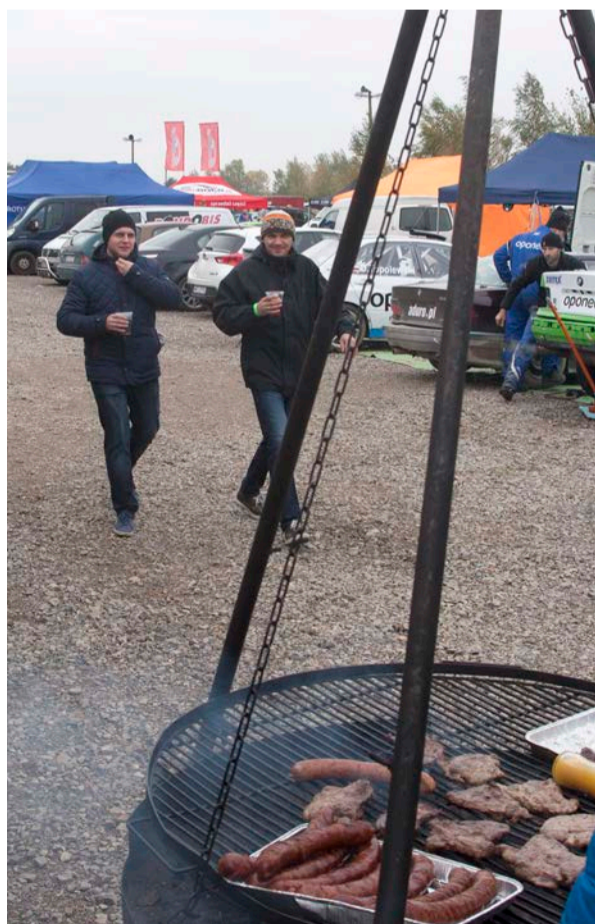


usychającego rallycrossu zajęli się zawodnicy, którzy nie chcieli się pogodzić z tym, że już żadnych tytułów w tej dyscyplinie nie zdobędą. W 2013 roku założyli spółkę RC Promotor. Zarząd, Łukasz Zoll, Krzysztof Skorupski (to znane firmy w świecie rallycrossowym) i Piotr Kempa (nie zdążył odnieść znaczą-

cych sukcesów przed upadkiem dyscypliny), po podpisaniu umowy z dysponentem wszelkich mistrzostw samochodowych, Polskim Związkiem Motorowym, uzyskał wyłączone prawo organizowania zawodów rallycrossowych początkowo jako Pucharu Polski, a po trzech latach Mistrzostw Pol-

ski. Na początku tego roku RC Promotor został organizatorem jednocześnie mistrzostw Polski i Pucharu Polski.

Sezon rozpoczął się w pierwszy weekend kwietnia na torze w Toruniu. Niespodzianką był fakt, że inauguracją były zawody Pucharu Polski Oponeo, organizowane przez Stowarzysze- ➔➔





nie Oponeo, wspierane finansowo przez firmę o tej samej nazwie. Mistrzostwa Polski rozpoczęły się w Niemczech tydzień później. Wtajemniczeni wiedzieli wcześniej o narastającym konflikcie w środowisku związanym z tą dyscypliną sportu samochodowego. Puchar Polski Oponeo cieszył się coraz większym zainteresowaniem i sporą liczbą zawodników. RC Promotor borykał się z niedopiętym budżetem

i niemal walczył o to, aby kolejna runda mistrzostw Polski mogła się odbyć, o rozgrywkach pucharowych nawet nie myśleli. Kolejne imprezy uwypuklały coraz większą różnicę między Oponeo, a RC Promotorem. Zawody z cyklu Oponeo odbywały się, zgodnie z kalendarzem, na torze w Toruniu, kalendarz Mistrzostw Polski upstrzony jest uwagami „zmiana miejsca” czy „odwołane”. Finał obu cykli, nie





bez sporów, kłótni i nie zawsze eleganckich zagrań, udało się zorganizować na przebudowanym torze w Słomczynie.

Zimny październikowy weekend nie zachęcał kibiców do wyjazdu. Najwierniejsi, oczywiście, nie zawiedli, ale nie ma się co oszukiwać, kibiców (prawie) nie było. Ci bardziej zorientowani komentowali, iż przyszłość tej arcywidowiskowej dyscypliny widzą kiepsko. Albo ledwie odrodzona znów odejdzie w niebyt, albo przejmie ją Oponeo. Chyba że zdarzy się cud i RC Promotor znajdzie sponsora gwarantującego możliwość wywiązania się z umowy wobec PZM – czyli organizacji całego cyklu na →→



przyzwoitym poziomie i zgodnie z kalendarzem. Z punktu widzenia zawodników czy kibiców to nie ma większego znaczenia kto organizuje zawody. Ważne, żeby było sprawnie organizacyjnie, rundy odbywały

się w zapowiedzianych terminach i miejscach, a media – nie tylko lokalne i branżowe – relacjonowały w rallycrossie ciekawą rywalizację. Najlepiej by było, gdyby panowie z Opono i panowie z RC Promotor chcieli

i umieli się dogadać. To może być bardzo trudne. Jednym i drugim chodzi o pieniądze, jedni i drudzy cierpią na przerost ambicji, u jednych i u drugich widać przerośnięte ego. Dlatego słabo to widzę. ■







# 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/)**

# Korzystne złomowanie

Korzyści wynikające ze złomowania lub sprzedaży starego auta do skupu.

Jeśli planujemy w najbliższym czasie pozbyć się naszego samochodu, mamy do wyboru dwie możliwości warte rozważenia. Auto możemy zezłomować w jednej z pobliskich Stacji Demontażu Aut lub sprzedać w skupie. Dlaczego są to jedyne metody warte rozważenia? I dlaczego auto warto pozbyć się właśnie w taki sposób? Zapraszamy do lektury poniższego artykułu.

Dlaczego warto zdecydować się na sprzedaż auta w skupie? Sprzedaż auta w skupie, wbrew powszechnie panującej opinii, może nieść ze sobą wiele korzyści. Począwszy od jego rzetelnego przygotowania do sprzedaży, na znalezieniu najlepszego kupca kończąc.

Firmy zajmujące się skupem autem pozwolą nam uzyskać gotówkę w zasadzie od ręki. Sprzedaż w skupie nie trwa wielu godzin, miesięcy, czy dni. Cała transakcja zamyka się zazwyczaj w ciągu maksymalnie godziny, po niezbędnych oględzinach auta, wycenie oraz zawarciu umowy kupna-sprzedaży - mówi Mieczysław Kozak z [firmy Gepard](#).

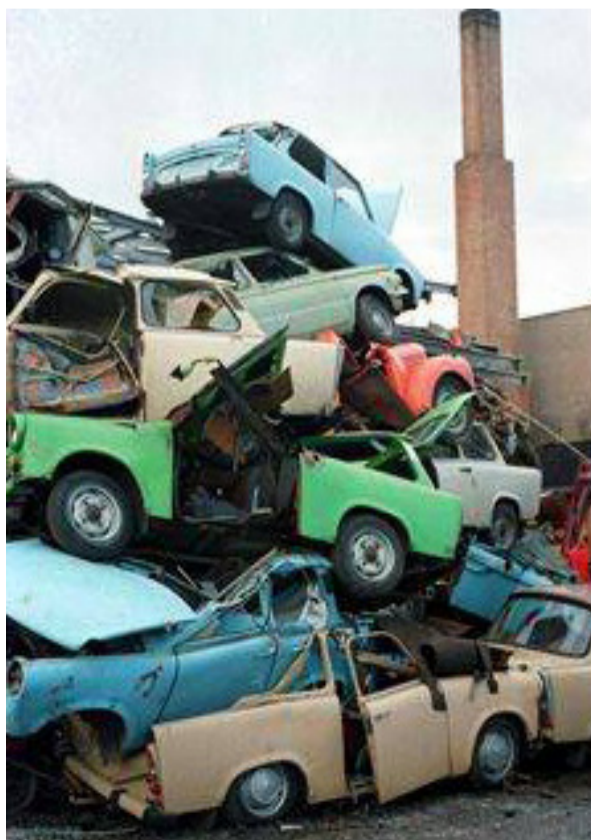
Ograniczenie formalności sprawia, że sprzedanie auta w skupie jest łatwe i szybkie. Firma skupująca auta zajmie się przeglądem technicznym auta, jak i dokona niezbędnych napraw oraz czyszczenia. Wszystkie formalności związane z umową, czy jej wypo-

wiedzeniem załatwiają za nas specjaliści ze skupu.

## Złomowanie auta i jego zalety

Autokasacja jest opcją wartą rozważenia, gdy Twoje auto jest w stanie niepozwalającym mu na dalszą bezpieczną jazdę. Oddanie auta do najbliższej Stacji Demontażu Pojazdów to jedyna legalna możliwość pozbycia się swojego starego samochodu.

Samodzielny demontaż i sprzedaż najbardziej wartościowych komponentów, jest nie tylko potencjalnie niebezpieczny dla środowiska, ale także może skończyć się karą grzywną od 10 do nawet 300 tys. złotych lub nawet karą więzienia do lat 5. Jest to proceder mało opłacalny, zważywszy na fakt, że zysk z nielegalnej sprzedaży mógłby wynieść maksymalnie paręset złotych.



Stacja Demontażu Pojazdów umożliwia zezłomowanie w sposób zgodny z prawem, z dbałością o zachowanie bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. I o ile nie kierują nami przesłanki jedynie etyczne, to kasacja pojazdów ma również swoje niewątpliwe zalety materialne.

SDP za pojazdy oddane do skupu płaci gotówką. Kwoty, jakie możemy uzyskać w ten sposób wynoszą od 300-1000zł. Aby otrzymać gotówkę musimy jednak spełnić kilka warunków. W celu dokonania sprzedaży musimy dostarczyć do skupu:

- ! dowód rejestracyjny pojazdu,
- ! kartę pojazdu,
- ! tablice rejestracyjne,
- ! umowę kupna, o ile samochód był przerejestrowywany,
- ! a także czytelny numer VIN.

## Ogranicz ryzyko

Pozbycie się starego pojazdu nie musi się wiązać z szeregiem zawiłych formalności. Dzięki możliwości złomowania, czy sprzedaży aut do skupu, procedurę przeprowadzimy w prosty i szybki sposób, a co najważniejsze unikniemy niepożądanych konsekwencji prawnych. Możemy zdecydować się również na dalszą odsprzedaż, poprzez ogłoszenia, ale musimy zdawać sobie sprawę z tego, że na pewno zajmie nam to dużo więcej czasu, niżeli od razu oddalibyśmy swoje stare auto na złom lub do skupu pojazdów w swoim mieście. ■

# AUTO I MUZYKA

TEKST: ZUZANNA GAWOR-KOTKOWSKA

Wychodzę z założenia, że samochód jest dla mnie, a nie odwrotnie, więc wszystko w aucie dopasowane jest do mnie, w tym audio.

Bez muzyki prowadzenie auta staje się małym przemieszczaniem z punktu A do punktu B. Owszem, fajnie jest czasem posłuchać dźwięku silnika (o ile jest czego), ale przy codziennej jeździe po 2 latach używania tego samego pojazdu może to spowszednieć. Naprawdę.

Moim pierwszym samochodem był stary Volkswagen 1303S, czyli po prostu Garbus. Rakietą wśród Garbusów, bo jego pojemność wynosiła aż 1600 cm<sup>3</sup>, miał z 50 koni mechanicznych. Jak dla mnie – bomba. Garbus został kupiony, ja miałam wtedy 17 lat i nic kompletnie nie wiedziałam o samochodach, nie wiedziałam co to gaźnik i co robić, gdy kontrolka akumulatora się zaświeci, ale nie to było ważne. Zamiast namawiać tatę na wspólne naprawy, pierwsze z czym do niego pobiegłam było audio. Nie mogłam sobie pozwolić na niemrawe plumkanie z dwóch małych głośniczków w drzwiach. Musiał być bas, musiałam mieć osobne twittery. No i teraz mój biedny tato usiłował wymyślić, jak upchnąć skrzynię basową w niewielkiej przestrzeni pomiędzy tylną kanapą a silnikiem. Wymyślił, do tego zbudował mi piękną tylną półkę i dołożył fajny set głośników. Lusterko wsteczne się trzęsło, a tylko tego było mi potrzeba do szczęścia. Radio wtedy, to był zwykły kaseciak z opcją przewijania jednej piosenki – to był wypas! Garbus nie posiadał jako takiego schowka, więc stałe miejsce na tylnej kanapie zajmowała specjalna skrzyneczka na kasety, którą mój tata wytrzasnął zupełnie nie wiem skąd. Dużo tego miałam. Jak padał deszcz – co innego, na trasę – też inny zestaw, na miasto kolejny. Tak się zaczął kołowrotek muzyczny,

napędzany nowościami, starociami, różnorakimi gatunkami...

Każde kolejno zakupione auto przechodziło przez ten sam schemat działania. Audio było przemontowywane ze starego auta do nowego jeszcze tego samego dnia, najpóźniej następnego jeśli zakup był w nocy, bo przecież bez subwoofera nie da się jeździć. No nie da się. I nie mówię o tym dlatego, że jestem dyskomulem – jestem zdania, że niczego nie da się słuchać bez basu. Hip-hop, jazz czy nawet stare kawałki z lat 60-tych po prostu lepiej brzmią. Bez twitterów też nie da się słuchać, bo połowa ścieżki gdzieś umyka. Dodam, że w domu nie posiadam super sprzętu dla audiofilii, więc samochód jest w zasadzie jedynym miejscem, gdzie mogę delectować się muzyką na tyle, na ile moje uszy tego potrzebują.

Obecnie jeżdżę Subaru Imprezą GT – klasyk z lat 90-tych, legenda rajdów, maszyna przypominająca z wyglądu to, czym Colin podróżował po swoje zwycięstwa. Auto oczywiście otrzymało cudownie brzmiący wydech prosto z Japonii i ogólnie jest dość głośne. Tak, jak czasem lubię posłuchać jak gada, tak czasem po prostu chcę w przyjemny sposób przemieścić się tym autem do pracy i pokontemplować rzeczywistość. Włączam swój odtwarzacz i jadę sobie jak emeryt, słuchając tego, na co akurat mam nastrój.

Gdy pada deszcz słucham tego, co przybliży mi powrót do domu, kiedy to pod kocykiem usiądę przed kominkiem, napiję się gorącego kakao i pomyślę o istocie wszechrzeczy słuchając kropelek deszczu uderzających o parapet. Nostalgia czyli. Na ostatnią pogodę wpadł mi w ucho BaQ →→

– koleś właśnie poprzez crowdfunding zbierał kasę na wydanie pierwszej płyty i bardzo mnie to cieszy, bo muzyka – niby elektroniczna, niby brzmiąca trochę jak podkład idealnie dla Ostrego, ma w sobie to coś, co pozwala mi czuć się trochę jak elita kulturalna, która w sobotę uczęszcza na eleganckie wernisaże. Nie wiem nawet, co to za gatunek, bo w dzisiejszych czasach dużo stylów muzycznych przenika się i miesza. To jest właśnie takie przemieszanie hip-hopu z jazzem i trip-hopem. Skoro już jesteśmy przy trip-hopie, deszcz skłania mnie także do wyjęcia ze schowka staruśkiej już płyty Massive Attack – Protection. Niby ograne, ale na płycie jest kilka niesamowitych kawałków, których nie puszczali w MTV, np. Heat Miser, w tle którego słycać rytmiczną pompę respiratora. Naprawdę można złapać niezłą fazę bez żadnych wspomagaczy, szczególnie w aucie, przenieść się myślami gdzieś bardzo daleko. Pod deszcz pasuje mi też transowy wykonawca – Schiller, w bardzo starym wydaniu. Jesień także kojarzy się z listopadowym świętem, kiedy to wszyscy udają się na groby swoich bliskich i poświęcają czas zadumie. Wtedy, rok do roku w moim odtwarzaczu gości Sneaker Pimps z klimatyczną, wkręcającą muzyką będącą w mojej ocenie przemieszaniem trip-hopu i grunge'u. Pomiedzy ich kawałkami przewija się również Tool, którego chyba nie trzeba przedstawiać. To pozwala mi jeszcze bardziej wczuć się w klimat zupełnie osobny od Halloween i całej maskarady na kilka dni wcześniej – szczególnie wieczorami. Ta muzyka pomaga mi kontemplować czas zadumy.

Na słoneczne dni wpada zawsze kilka wesołych kawałków z lat 60, bo to mi się kojarzy z wakcjami, kiedy to z rodzicami podróżowaliśmy maluchem na Mazury a mama zapodawała swoje ulubione kawałki ze starego Grundiga na baterie. Niby stare kotlety, a jednak pozwalają mi przypomnieć sobie te beztrudne podróże, kiedy nie musiałam się o nic martwić, żadnego przed-

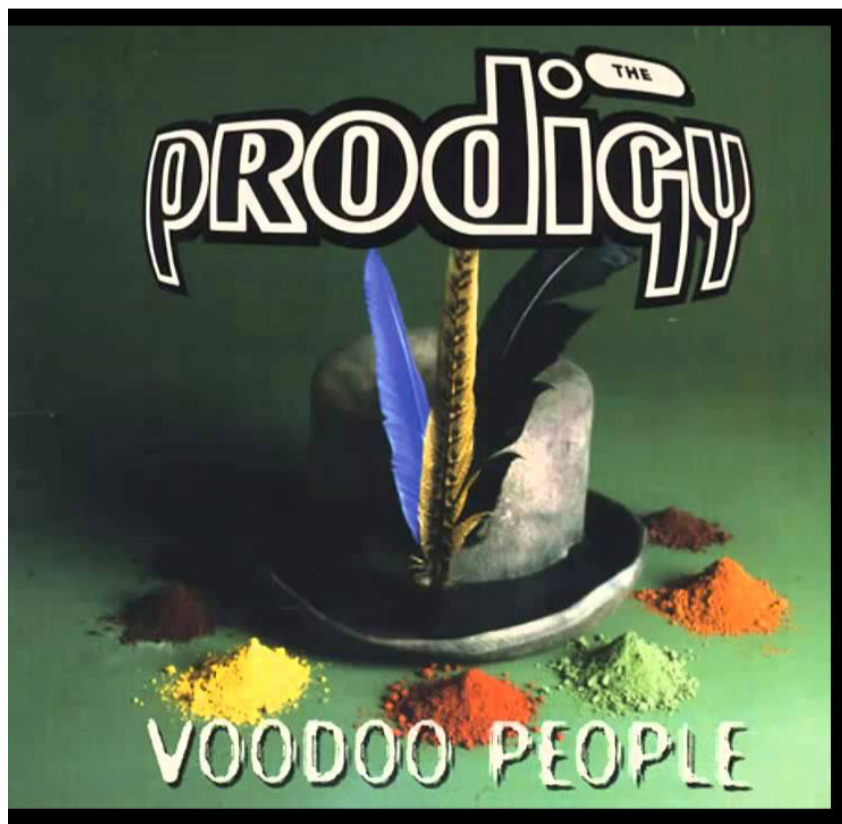
szkole czy szkoły nazajutrz, tylko bieganie wokół zbiorów po sianokosach i jedzenie parówek prosto z lodówki, no i oczywiście podróż, która była zawsze najfajniejszym elementem całych wakacji.

Na trasę, szczególnie na wieczór uruchamiam sobie naprawdę ciężkie, transowe bity jako wspomnienie czasów, gdy łąziło się po dyskotekach. Nawet na takiej dyskotecie, kiedy DJ zapodawał coś naprawdę ostro wkręcającego wyobrażałam sobie, że jestem na niemieckiej autostradzie w szybkim aucie i pędzę nie wiadomo gdzie, przed siebie. Nawet mój mąż, typowy hip-hopowiec dla którego bluza z kapturem to element stroju codziennego mimo pracy w korporacji podziela ten transowy trend w trasie i mamy specjalną płytę na tę okazję, pełną Tiesta, Armina van Buurena czy Paula Van Dyk'a i Erica Prydza. Ten ostatni szczególnie wskazany, ma mega klimat, choć niekoniecznie mroczny ale łatwo przy nim złapać rytm na autostradzie.

W weekendy zazwyczaj startuję w amatorskich lub półamatorskich zawodach sportowych – rallysprintach. Impreza zazwyczaj polega na wielokrotnym przejechaniu tego samego, zamkniętego odcinka specjalnego, a celem jest najszybsze jego pokonanie i przede wszystkim poprawianie czasu z przejazdu na przejazd, bo to świadczy o tym, że jakaś nauka wypływa ze startu w evencie. W tym wypadku przed startem dobrze

robi włożenie słuchawek w uszy i nastrojenie się do jazdy czymś ostrzejszym. Wraca The Prodigy – dla mnie jedyny słuszny motywator do mega szybkiej jazdy, który nieregularnym beatem nastraja do myślenia. Prawa noga robi się nagle bardzo ciężka, rośnie też odwaga. Mój ulubiony kawałek na tę okazję to ograne już na wszystkie sposoby Voodoo People. Niestety słuchanie muzyki podczas jazdy na odcinku nie jest bezpieczne, czasem trasa wymaga obecności i słuchania pilota,

więc trzeba dobrze się nastroić przed zapaleniem zielonego światła zezwalającego na start i utrzymanie tempa przez cały odcinek. ■



# Wydarzenia i rocznice: październik 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Pierwsza podróż

W drugiej połowie XIX wieku podstawą amerykańskiego transportu były słynne powozy konne znane doskonale z filmów fabularnych o podboju „dzikiego zachodu”. Powstawały już linie kolejowe, które przejęły transport ludzi i towarów na duże odległości. W ruchu lokalnym podstawą był koń zaprzęgnięty do różnego rodzaju „nadwozi” lub po prostu koń z... siodłem.

7 października 1869 roku na farmie Washburn w stanie Illinois urodził się Frank Duryea, który zapisał się w historii motoryzacji, ale jego nazwisko nie jest tak powszechnie znane, jak Benz, Chevrolet, Porsche czy chociażby Harley oraz Davidson. W każdym razie, warto przypomnieć jego postać.

Aż trudno to sobie teraz wyobrazić, ale Frank – mając zaledwie 24 lata – wraz ze swoim starszym bratem Charlesem zaprojektował i skonstruował pierwszy w USA samochód. Duryea Motor Wagon uznaje się po dru-



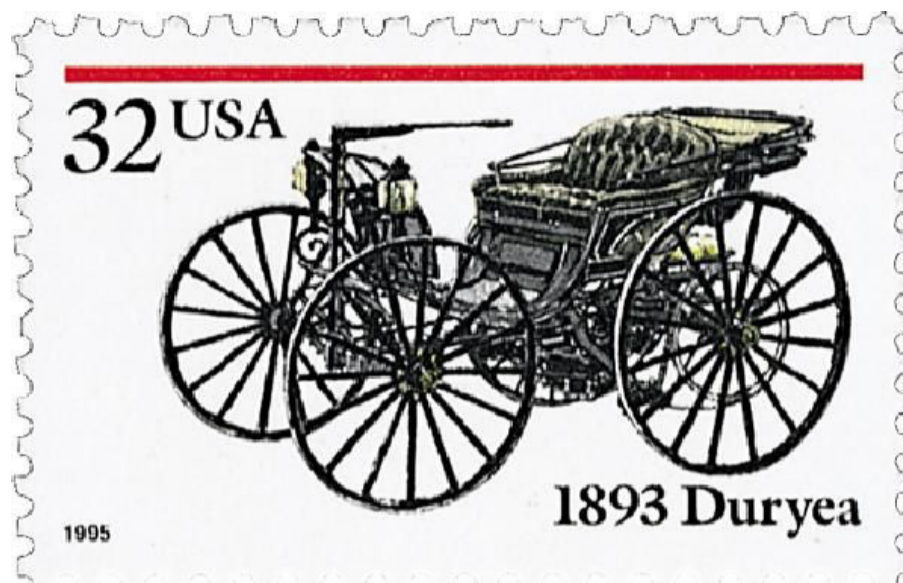
giej stronie Atlantyku za jeden z pierwszych (udanych, czyli rzeczywiście jeżdżących) pojazdów mechanicznych z napędem spalinowym. Franka uznaje się ponadto za pierwszego amerykańskiego kierowcę, kiedy to we wrześniu 1893 roku swoim pojazdem przejechał 600 jardów ulicą Springfield w stanie Massachusetts. (Trzeba tu jednak przyznać, że silnik był wówczas słabutki i Frank wspomógł się wybierając do jazdy lekko pochyłą ulicę...). Można to traktować, jako pewne w sumie niewinne oszustwo, ale pozostaje faktem, że we wrześniu 1895 roku bracia Duryea zakładają pierw-

szą w USA fabrykę samochodów, chociaż trudno tu mówić (pisać) o seryjnej produkcji, jaką wprowadził później Henry Ford. Co więcej, kilka tygodni później, w Święto Dziękczynienia, Frank →→



wygrał pierwszy amerykański wyścig samochodowy. Był to wyścig na pętli o długości 50 mil z Chicago do Evanston i z powrotem zorganizowany przez redakcję Chicago Times-Herald. Mimo fatalnej, sztormowej pogody Duruea pokonał wyznaczoną trasę w czasie nieco ponad 10 godzin (a więc niewiele szybciej, niż pokonałby ją zaprawiony w marszu piechur...).

W 1899 roku Frank Duryea odszedł ze swojej firmy i stał się inwestorem. 16 lat później całkowicie porzucił branżę motoryzacyjną, resztę życia spędzając w komfortowych warunkach.



## To był początek końca

Każda osoba interesująca się motoryzacją zna zapewne określenie „krążowniki szos”, którym określano olbrzymie samochody osobowe wielu (choć głównie amerykańskich) marek. Filmy z drugiej połowy lat 50-tych oraz lat 60-tych pełne są scen z udziałem błyszczących Cadillaców, Pontiaców czy Oldsmobile. Dla klientów liczył się rozmiar auta, błyszczące chromami i żywymi barwami karoserie, przestrzeń wewnątrz kabiny oraz bagażnika, oraz jak największa pojemność i moc silnika, natomiast zupełnie nie miały znaczenia koszty eksploatacji, zwłaszcza w postaci zużycia paliwa.

Benzyna była wówczas tania, bardzo tania, tańszym płynem

była tylko woda z kranu. Nic więc dziwnego, że kilkanaście powojennych lat obfitowało w modele samochodowe, których wygląd ograniczała jedynie wyobraźnia projektantów. Nie liczyła się aero-



dynamika, współczynniki oporu powietrza, strefy zgniotu czy bezpieczeństwo innych użytkowników drogi. Stąd takie piękne samochody z tamtych lat...

I potem nadszedł 17 października 1973 roku. Dzień, który rozpoczął zagładę tamtych konstrukcji i nieodwracalnie wpłynął na globalny rozwój motoryzacji. Tego dnia OPEC, czyli Organizacja Państw Eksporterów Ropy Naftowej – na skutek wojny pomiędzy

koalicją Syrii i Egiptu wspomaganą przez ZSRR, a Izraelem („wojna Jom Kippur”), wprowadziła drastyczne ograniczenie wydobycia i sprzedaży ropy naftowej. Rozpoczął się największy w historii kryzys ekonomiczny, finansowy, połączony z recesją oraz inflacją. W uprzemysłowionych krajach świata, których gospodarki uzależnione były od dostaw ropy naftowej rozpoczął się prawdziwy dramat. Szacuje się, że tylko giełda nowojorska straciła na embargu blisko 100 miliardów (ówczesnych) dolarów, a ceny ropy na giełdach poszybowały nawet o kilkaset procent w skali jednego roku. Przed stacjami benzynowymi ustawiały się kilometrowe kolejki, a cena galona benzyny w USA w krótkim czasie podskoczyła z 32-34 centów do prawie 90 centów.

Szefowie rządów oraz koncerny przemysłowe (nie tylko motoryzacyjne) przeżyły szok. Nagle cały świat zachodni uzmysłowił sobie, że pań-

stwa OPEC (a więc głównie państwa arabskie) trzymają wszystkich w szachu, że są w stanie ekonomicznie szantażować niemal cały świat. To zapewne było miłe uczucie dla państw OPEC, ale na dłuższą metę „strzeliły sobie w stopę”. Jest prawdą, że do dzisiaj ropa naftowa nadal napędza światową gospodarkę, jest jej podstawą. Ale też embargo z 1973 roku wymusiło kilka kierun-



ków działań, by uniezależnić się od arabskiej ropy. Zaczęto więc szukać innych, własnych źródeł, zaczęto poszukiwać i rozwijać alternatywne źródła energii, większą uwagę zyskały problemy ekologii i ochrony środowiska. W motoryzacji krocie zaczęli zarabiać ci producenci, którzy byli w stanie zaoferować niewielkie, ekonomiczne samochody. I w tym kierunku bardzo intensywnie ruszyły prace, które trwają do dzisiaj...



## 80 lat, zawile dzieje

Jeszcze przed II wojną światową w Polsce powstało wiele automobilkлубów, które skupiały miłośników młodej jeszcze wówczas motoryzacji. Już z samego faktu, że automobile ze względu na cenę nie były powszechnie dostępne, kluby zrzeszające takich fanów były z założenia nieco elitarne. Ale powstawały.

I tak, 9 września 1936 roku powstał, a miesiąc później (10 października) rozpoczął działalność Automobilkлуб Kielecki (bodajże dziewiąty w II RP). Pierwszym prezesem zarządu został dr

Wincenty Jokiel, który na siedzibę klubu udostępnił własne mieszkanie przy ul. Foscha. Po trzech miesiącach nastąpiła przeprowadzka już na „własny” adres przy ul. Sienkiewicza. Działalność Automobilkлубu Kieleckiego, jak pozostałych tego typu stowarzyszeń w Polsce, przerwał wybuch II wojny światowej.

Po zakończeniu wojny nie udało się od razu reaktywować działalność Automobilkлубu Kieleckiego, a jedynie (w 1946 roku) utworzono kie-







lecki oddział Automobilkлубu Polskiego. Po wielu innych perypetiach i zmianach nazw Automobilkлуб Kielecki ponownie uzyskał status prawny w 1970 roku. Kroniki klubowe, jako szczególnie zasłużonych w tej sprawie wymieniają Henryka

Górzyńskiego, Adama Trybusa oraz Włodzimierza Wójcikiewicza.

Gwałtowny rozwój motoryzacji w Polsce w latach 70-tych (rozpoczęcie produkcji Fiatów 125 oraz 126) spowodował duży wzrost działalności automobilkлубów w całym kraju, także Kieleckiego. Organizowanych było coraz więcej imprez o charakterze sportowym czy turystycznym. Ale prawdziwie wspaniały pomysł pojawił się w głowach kilku tamtejszych działaczy – Marcina Chechelskiego, Andrzeja Brodawko, Andrzeja Walickiego oraz Ryszarda Mikruda. Wymyślili oni Grand Prix Gór świętokrzyskich, czyli zawody będące połączeniem wyścigów i rajdów samochodowych. To z kolei stało się impulsem (oczywiście przy bardzo dużej przychylności władz lokalnych) do budowy toru wyścigowego, którego otwarcie nastąpiło 26 czerwca 1977 roku. Od tego momentu Automobilkлуб Kielecki, mając własny, profesjonalny obiekt (co prawda nie pozbawiony wady w postaci włączenia w „dużą pętlę” toru fragmentu drogi krajowej z Kielc do Łodzi, co uniemożliwiało dowolne z niej korzystanie) stał się regularnym miejscem rozgrywania rund wyścigowych Mistrzostw Polski oraz dziesiątek, a może nawet setek innych imprez i zawodów. ■



---

**WYDAWCA**

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

---

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

**DTP**

Rajmund G. Biniszewski

---

**ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

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

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

[iauto.polska@gmail.com](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



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