

iauto *polska*

Numer 53, 23 listopada 2016



Pół wieku minęło od czasu, kiedy w Polsce zaczęła rodzić się motoryzacja. Wcześniej, oczywiście, samochody (i motocykle) były używane i budziły ogromne zainteresowanie. Ale tak naprawdę motoryzacja na skalę masową zaczęła w Polsce się rodzić po rozpoczęciu produkcji Fiata 125p i 126p. Przedtem samochody były dostępne dla nielicznych, albo dla osób związanych z jedyną słuszną partią, albo dla tych, którzy wbrew przeciwnościom systemu i zawistnych, umieli zarobić na tamte czasy naprawdę duże pieniądze. Wraz z licencjami przyszły do Polski nowe technologie, trzeba było uruchomić dziesiątki przedsiębiorstw, które produkowały lampy, klocki hamulcowe, rurki i przewody, materiały tapicerki samochodowej, śrubki i nakrętki, opony, narzędzia, drobne detale plastikowe. Tego nikt nie potrafił produkować. Zakłady państwowe i niektóre rzemieślnicze przeszły przyspieszony kurs ku współczesności. Dziś w Polsce produkcja dowolnych elementów, podzespołów czy akcesoriów do samochodów nie jest żadnym problemem.



Ale też inaczej podchodzimy do samochodów. Pasjonaci zazwyczaj skupiają się na wybranej dziedzinie; modelarstwie, samochodach klasycznych i zabytkowych, na autach sportowych, inni zgłębiają tajniki budowy silników lub zawiesznień. Zazwyczaj mają ogromną wiedzę, a samochody traktują z wielkim uczuciem.

Inną grupę stanowią ci, którzy czerpią radość z jazdy samochodem. Jedni startują w zawodach sportowych, drudzy doskonalamy swe umiejętności na kursach lub imprezach, niektórzy są przekonani, że już wszystko umieją. Z tymi ostatnimi to jest spory kłopot na drogach, zdarzają się z ich udziałem sytuacje stresujące, czasem bardzo niebezpieczne.

Ale największą dziś grupę użytkowników samochodów stanowią ludzie, dla których auto jest środkiem transportu. Konstrukcja samochodu ich nie interesuje. Ma jeździć, nie sprawiać kłopotu, dobrze gdy jest ładne i budzi zazdrość sąsiadów. Jeżdżą poprawnie, czasem popełniają błędy. Motoryzacją interesują się wtedy, gdy sprzedają lub kupują samochód. W warsztatach są najtrudniejszą grupą klientów, bardzo często uważają, że naprawa kosztuje zbyt dużo i w zasadzie nie wiadomo, czy jest potrzebna...

Szerokiej drogi



Wydarzenia

Dwa spektakle – str. 4



Prezentacje

Discovery - str. 10



Babskie gadanie

Nie czekaj. Weź i jedź! – str. 12

Eksploracja

Reflektory przed zimą - str. 14

Sport

Zmiany, zmiany, zmiany - str. 16

A jednak się kręci - str. 20



Patronat iAuto

Mad Cats's Garage na Moto Show - str. 26

Felieton

Warto oglądać - str. 30



Kalendarium

Kalendarium - str. 31



Dwa spektakle

TEKST I ZDJĘCIA: MIROŚLAW RUTKOWSKI

Tak się złożyło, że niemal w ciągu kilku dni w Warszawie odbywały się dwie duże imprezy samochodowe. W weekend w Nadarzynie Warsaw Moto Show, we wtorek w halach EXPO XXI firmy prezentowały oferty dla flot samochodowych.

Firma Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie od niemal dwóch lat organizuje najróżniejsze targi i wystawy. Tegoroczny samochodowy show przyciągnął bardzo wielu widzów. Dla większości ekscytującym magnesem były ekskluzywne marki samochodów Ferrari, Maserati, Infiniti Bentley, Lexus, Porsche czy Mercedes, ale też nowości Kia czy Toyoty. Była całkiem zająca ekspozycja samochodów klasycznych, były samochody sportowe z górnej i dolnej półki, byli mistrzowie kierownicy. Narzędzia, akcesoria sportowe, kombinezony części. Swoje stoiska

miały Automobilkluby i serwisy samochodowe. Wydarzeniem była prezentacja najnowszego Land Rovera Discovery, to był pierwszy w Polsce publiczny pokaz tego samochodu.

Pojawiające się tu i ówdzie określenie imprezy mianem targów jest nieporozumieniem. W Nadarzynie odbywał się trzydniowy show, widowisko motoryzacyjne. Celem przedsięwzięcia jest przyciągnięcie tysięcy i dlatego w trzech halach zmieszczono motoryzację w tak różnych wariantach, a jakby tego jeszcze było mało, wystawie towarzyszyły najróżniejsze wydarzenia, pokazy



driftu czy nadzwyczajnej zręczności w jeździe na quadach czy motocyklach. Bilety kosztowały niemało, 40 złotych, a mimo to do Nadarzyna waliły tłumy. Dojazd z Warszawy szeroką dwupasmową S8 kończył się długą oczekiwaniami na wjazd na parking. A potem oglądanie rozległych przestrzeni zastawionych samochodami. Organizator zapowiadał imprezę sugestią, jakoby

była równie ważnym wydarzeniem, jak odbywający się w październiku salon Paryski. I chociaż porównanie konia czystej krwi do osła wydaje się absurdalne, to jako zabieg marketingowy firmy Ptak Warsaw Expo sprawdził się świetnie.

Zupełnie inny charakter miało spotkanie w warszawskim centrum wystawienniczym. Była to



już VIII edycja targów motoryzacyjnych i biznesowych organizowanych przez magazyn flotowy. Już przy okazji październikowej imprezy „Eko-flota” zwracaliśmy uwagę na pewną niezręczność i utratę wiarygodności, gdy imprezy o charakterze biznesowym organizują redakcje lub wydawcy. Okazuje się jednak, że branża związana z rynkiem samochodów firmowych kieruje się nieco odmiennymi regułami. Impreza miała charakter zamknięty, przeznaczona była dla menadżerów i osób odpowiedzialnych za zakupy oraz →→





zarządzanie flotami samochodów firmowych. Zważywszy, że znaczna większość nowych samochodów w Polsce sprzedawana jest małym, średnim, dużym i wielkim firmom, to nie ma się co dziwić, iż producenci do rynku flotowego przywiązują wagę szczególną. I chociaż powierzchnia dwóch hal przy ul. Prądyńskiego jest znacznie mniejsza niż jednej w Nadarzynie, to właśnie na targach flotowych było dużo więcej nowości i premier. Zaczęło się od Nissana Micry, a potem

co dwadzieścia minut odbywały się kolejne polskie premiery: Citroena C3 i Peugeota 3008, Opla Monzy, prezentacja Mercedesa Sprintera. I kolejne premiery: Fiat Tipo Hatchback i Station Wagon, Hyundai i30, niespodzianką Renault był Alaskan (z zabudową ratowniczą), u VW nowy Golf i Crafter, obok Skoda Kodiaq, Audi A5 Sportback, Toyota z propozycją dla flot C-HR i Lexus IS, potem nieporozumienie z pokazem BMW 5 (choć większe zainteresowanie budziło elektryczne i3) i na koniec Kia prezentował Rio i Optimę oraz Niro z bardzo zaawansowanym napędem hybrydowym.

Największą sensacją targów była prezentacja Opla Monzy. Prototypowy model pojawił się w Polsce po raz pierwszy i swoistym znakiem czasu jest fakt, że właśnie na tej imprezie.

Warsaw Moto Show i Fleet Market to imprezy o różnym charakterze. Pierwsza, ludyczna jest dla wielu odwiedzających szansą poznania najróżniejszych dziedzin motoryzacji, druga jest typowym spotkaniem profesjonalistów. Obie są potrzebne, obie cieszą się zainteresowaniem, obie można uznać za sukces organizatorów. ■





TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Do tego samochodu od ćwierć wieku mam stosunek szczególny. Nieobiektywny i entuzjastyczny. Ale to chyba zrozumiałe – wszak Discovery, to bohater najwspanialszej przygody pod nazwą Camel Trophy. Samochód, egzotyczne miejsca i, przede wszystkim, wspaniali ludzie.

Land Rover Discovery pod koniec lat 80. ubiegłego wieku był swoistym mariażem dzielności terenowej Defendera z komfortem Range Rovera. Udało się znakomicie. Jako terenówka samochód pokazał swoje możliwości w imprezach Camel Trophy. Wcale nie był najlepszy

na świecie, ale dość często był za taki uważany dzięki temu, że międzynarodowe towarzystwo przemierzało w tym aucie bezdroża Syberii, Amazonii, Tanzanii czy Malezji. Legenda Camel Trophy to mistrzowskie połączenie marketingu, wypraw do egzotycznych i ekstremal-

nych miejsc na Ziemi, sztuki jazdy przeprawowej uczestników i samochód. Land Rover Discovery. Terenową dzielność udało się w Discovery połączyć z dużym komfortem, wręcz luksusem. Warto przy tym zauważyć, że standardy samochodowego luksusu pod koniec



Warsaw Moto Show. Na razie okazję do jazdy tym samochodem mieli nieliczni, bowiem Discovery w polskich salonach pojawi się dopiero w marcu przyszłego roku.

W przypadku tego właśnie modelu naturalnym wydaje się pytanie: jak jechałoby się tym autem w Camel Trophy? Tym bardziej, że w czasie prezentacji najnowszej odmiany o legendzie towarzyszącej Discovery mówił Sławomir Makaruk, uczestnik pierwszej polskiej załogi w Camel Trophy. Otóż pytanie jest raczej z tych niemądrych. Camel Trophy to historia z całkiem innego świata, podobnie, jak Discovery I. Nie ma już takich imprez, nie tak buduje się dziś samochody, czego innego oczekują klienci. Świat bardzo się zmienił. Dotyczy to także →→

ubiegłego wieku były inne niż obecne, więc nie należy się dziwić, że dziś pierwsza wersja Discovery wydać się może dość spartańska. Zwłaszcza gdy

zasiądzie się za kierownicą najnowszej, już piątej wersji tego modelu.

Polską premierę samochód miał w ubiegłym tygodniu na





Discovery. Oczywiście ostatnia odmiana została pomyślana tak, aby można było przejechać najtrudniejszy teren. Inżynierowie zaprojektowali bardzo duży skok zawieszenia (50 cm), dużą głębokość brodzenia (90 cm), układ napędowy 4x4 z reduktorem. Do tego sprawdzony system sterowany elektronicznie Terrain Response. Jest jednak Disco-

very samochodem o bardzo starannie wykończonym wnętrzu. Wszystkie urządzenia elektroniczne, ekran dotykowy, sterowanie szeregiem funkcji na kole kierownicy, piękna tapicerka bardzo nie lubią wody i błota, natomiast rajd typu Camel Trophy to właśnie błoto, pył i woda. Trudno sobie wyobrazić mycie wnętrza Discovery V wyso-

kociśnieniową myjką tak, jak robiono to w Camel Trophy. Producent projektując najnowszego Discovery stworzył samochód dla współczesnego odbiorcy, wyposażając go we wszystko, co obecnie w samochodach segmentu premium być musi. Jest to więc bardzo komfortowy i nowoczesny SUV, którego posiadacz może, ale nie musi wjeżdzać





w teren. Ale jeśli już wjedzie, to samochód pomoże z większości pułapek się wydostać. Sławomir Makaruk przyznał, że na pusty-

nię czy w sawannę jest gotów jechać seryjnym Discovery V. Tylko opony zmienić. Natomiast przed wyprawą stopniu trudno-

ści zbliżonym do Camel Trophy elektronikę auta warto by zabezpieczyć. No i trzeba by zamontować wyciągarkę. Tylko tyle. ■





Nie czekaj. Weź i jedź!

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Niebawem, my kobiety, wpadniemy w wir świątecznych przygotowań.

Trzeba odwiedzić kosmetyczkę, spotkać się koleżankami, kupić prezenty w tajemnicy przed bliskimi. Nie zawsze mamy do dyspozycji samochód, czasem nie chcemy nim jechać, bo obawiamy się trudności z parkowaniem we wzmożonym ruchu. Zdarza się, że nie możemy doczekać się partnera, który dłużej siedzi w pracy lub stoi w korku.

Co robić? Zaprzyjaźnić się z niedawno uruchomioną w Krakowie usługą Traficar. Jest to system pozwalający wypożyczać samochody równie łatwo, jak miejskie rowery. Wystarczy do tego zwykły smartfon, prawo jazdy i karta płatnicza.

Spróbowałam – dla mnie rewelacja

To naprawdę bardzo proste. Na pewno szybko pokochamy ten sposób przemieszczania się po mieście. Ale po kolei. Ściągamy aplikację do swo-

jego smartfona, wypełniamy kilka rubryk – zajmie nam to trzy minuty - i już możemy korzystać do woli z usługi Traficar.

Dzisiaj wtorek, a więc wychodzimy z domu, najpierw do kosmetyczki, potem na spotkanie z koleżanką, wreszcie musimy zrobić zakupy. Nowoczesna i intuicyjna aplikacja w naszym smartfonie pozwala szybko zlokalizować najbliższy dostępny pojazd, możemy go zarezerwować w dowolnym momencie. Podchodzimy, samochód otwiera się dzięki zeskanowaniu kodu QR znajdującego się na



drzwiach auta, kluczyki są w schowku, a płatność następuje przez aplikację w telefonie po zakończeniu podróży. Nic dodać nic ująć.

W praktyce wygląda to tak

Wsiadamy w upatrzone auto i zostawiamy je pod gabinetem kosmetycznym. Nie interesuje nas szukanie parkometru, nie denerwujemy się czy na pewno zmieścimy się w zaplanowanym czasie. Po dwóch godzinach, pijąc herbatę, namierzamy kolejny samochód – okazuje się, że stoi na sąsiedniej ulicy. Udajemy się nim na spotkanie z koleżanką. Parkujemy i znów nic nas nie obchodzi. Spokojnie pijemy kawę i plotkujemy. Potem spacerkiem udajemy się na zakupy i kiedy mamy już dość, a torby, siatki i pudła nam ciążą, wsiadamy do kolejnego auta i wysiadamy pod domem zostawiając pojazd. Pod koniec dnia robimy podsumowanie: dzisiejsze, całodzienne podróże kosztowały nas zaledwie 29 zł. Własnym autem przejechałyśmy tyle samo kilometrów, ale gdzieś trzeba by parkować, co oznacza nie tylko koszty, ale i szukanie miejsca; stratę czasu i energii. Powodem do pewnej satysfakcji może być też nasz wkład w uwalnianie przestrzeni miejskiej.

Do dyspozycji mamy dobrze wyposażone Ople Corsy z silnikiem 1,4. (Opel jest strategicznym partnerem tej usługi). Średni, 10-minutowy kurs samochodami Traficar na dystansie 5 kilometrów kosztuje 9 zł. To ponad dwukrotnie mniej, niż przejazd taksówką czy nawet Uberem. Zaoszczędziłyśmy też co najmniej kilkanaście złotych na opłatach za parking, ponieważ usługa z której korzystałyśmy, rozliczana jest w dwóch taryfach: za wykorzystane minuty oraz przejechany dystans. Przy okazji, zastanawiając się nad kupnem samochodu, miałyśmy

okazję przetestować i sprawdzić w praktyce Opla Corsę. Spodobała się nam bardzo.

A teraz trochę teorii

Auto możemy zostawiać gdziekolwiek na obszarze obejmującym cały Kraków, aż do granic miasta. Nie płacimy 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. Poza tym zawsze wsiadamy w czyste, sprawne i przygotowane do jazdy auto.

Wieczorem opowiadamy koleżance: wiesz, to się nazywa mądre i rozsądne użytkowanie samochodu. Auto masz, gdy go potrzebujesz. Masz, kiedy musisz oczekiwać na tramwaj, autobus czy taksówkę, nie masz jak trzeba zapłacić za parking. Masz, jak wracasz z zakupów, nie masz gdy trzeba jechać nim na myjnię. Masz, kiedy spieszysz się na spotkanie, nie masz kiedy trzeba pamiętać o serwisie. Masz, kiedy jedziesz na imprezę, nie masz kiedy wracasz. Super!

Poza tym mamy satysfakcję, bo dzięki korzystaniu z Traficar przyczyniłyśmy się – chociażby w niewielkim stopniu – do rozwiązania problemów komunikacyjnych Krakowa, do rozładowania korków, byłyśmy w zgodzie z ekologią, bo podróżowałyśmy nie tylko wygodnym, ale i ekologicznym (spełniającym obowiązującą obecnie normę czystości spalin Euro 6) samochodem. ■

Test usługi Traficar umożliwiła nam największa w Polsce wypożyczalnia samochodów Express, ekspert w dziedzinie wynajmu samochodów.



Zadbaj o reflektory przed zimą

Nie zawsze musisz wymieniać zużyte reflektory na nowe. Czasem, przy odrobinie wysiłku możesz samodzielnie podarować im drugie życie, a równocześnie bezpieczeństwo sobie, swoim pasażerom i innym użytkownikom dróg.

Bezpieczeństwo kierowcy to między innymi oświetlenie auta. Bezpieczeństwo nie tylko dla osób podróżujących autem, ale też dla pieszych, rowerzystów i innych kierowców. Im lepsza widoczność, tym jedziesz bezpieczniej. Tego nie wolno lekceważyć. Tymczasem elementy oświetlenia wraz z wiekiem tracą swoje właściwości, a ich skuteczność maleje. Na szczęście, jest sporo rzeczy które możesz sam poprawić w swoim samochodzie.



Pracę rozpoczynasz od wypolerowania kloszy najgrubszym papierem ściernym. Nie przejmuj się, jeśli okaże się, że reflektor zmatowił się jeszcze bardziej. Zmieniaj papier na coraz drobniejszy, a na koniec pastą polerską i miękką ściereczką polerujesz klosz tak długo, aż stanie się przezroczysty. Następnie zabezpiecz powierzchnię lampy lakierem, dzięki czemu klosz nie żółknie.

Dlaczego reflektory matowieją?

Problem w tym, że oświetlenie naszych samochodów to głównie tworzywa sztuczne, czyli plastikowe są odbłyśniki, soczewki, klosze. Plastik to materiał niedrogi, tani w produkcji, lekki ale ma jeden zasadniczy mankament, mianowicie, zużywa się dość szybko. Na matowienie reflektorów mają wpływ promienie UV i słońce, piasek i kamyki, które ścierają powierzchnię zewnętrzną, wewnątrz często dochodzi do matowienia odbłyśników i soczewek pod wpływem ciepła czy promieniowania.

Zmatowiony klosz to już przyczyną słabszego oświetlenia. Przez zmatowioną powierzchnię przenika mniej światła, a tym samym mniej światła pada na drogę. Światło inaczej się rozprasza na jezdni, oślepia kierowców jadących z przeciwka.

Plastik możesz odnowić

Zmatowiałe reflektory należy przeszlifować i wypolerować. Dzięki zastosowaniu odpowiedniej pasty polerskiej oraz papieru ściernego o gradacji 2000 do 3000 przywrócisz im przejrzystość. W sklepach możesz poszukać zestawu do samodzielnej naprawy reflektorów. Na koniec możesz użyć lakieru do reflektorów z filtrem UV. W ten sposób zabezpieczysz lampy swojego auta.

Czasem reflektory są pokryte przez producenta warstwą bardzo twardego lakieru, który czasem żółknie. Aby go usunąć potrzebujesz papieru ściernego o gradacji P800 i to nim musisz zdrapać ten lakier.

Nie tylko siła własnych rąk

Możesz również użyć pasty do polerowania maszynowego. Na pewno możesz zaoszczędzić nieco czasu. Potrzebna ci będzie polerka rotacyjna do lakieru. Maskę, grill, błotnik i inne elementy sąsiadujące z lampą musisz zabezpieczyć taśmą malarską. Mocno dociskając polerkę pracującą na wolnych obrotach oczyszczasz klosz, a następnie, zmniejszając nacisk i zwiększając obroty polerki, przywracasz przejrzystość.

Samodzielnie, niestety, nie dasz rady poprawić stanu wnętrza reflektorów. Możesz stosować żarówki o większej wydajności, możesz udać się na serwis, o ile masz lampy rozbieralne. Żarówki należy wymieniać parami, a kupować markowe produkty, gdyż tylko dzięki nim twoje lampy będą świeciły w odpowiednio jasny sposób.

Artykuł został przygotowany przez firmę:

<http://www.pomocdrogowa.w.poznanu.pl> zajmującą się transportem pojazdów i maszyn oraz pomocą drogową w Poznaniu.



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

facebook.com/POWERFACTORY/

Zmiany, zmiany, zmiany

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Podsumowanie sportowego sezonu 2006 pokazuje, jak bardzo i jak szybko zmienia się sport samochodowy. Dziesięć lat temu kończyła się epoka gwałtownego rozwoju poszczególnych dyscyplin. Co się zmieniło?

Nie ma większej przesady w stwierdzeniu, że rok 2006 upłynął pod znakiem wyścigów. Ukoronowaniem wieloletniej pracy i spełnieniem marzeń Roberta Kubicy było podpisanie kontraktu kierowcy testowego, który w drugiej połowie sezonu zmienił się w kontrakt kierowcy startującego w wyścigach Grand Prix. Po raz pierwszy od lat w polskich mediach sporo pisano i mówiono o wyścigach samochodowych, a główny sprawca tego zainteresowania, równie niespodziewanie co zasłużenie, stał się wielką gwiazdą sportową.

Miarą popularności tego kierowcy w Polsce jest fakt, iż zajął drugie miejsce w prestiżowym plebiscycie „Przeglądu Sportowego”, a dziennikarze coraz rzadziej określali Roberta Kubicę mianem „kierowcy rajdowego”. Ukoronowaniem kariery sportowej tego nadzwyczaj utalentowanego i pracowitego kierowcy, było podpisanie kontraktu kierowcy testowego. Kiedy w dru-



giej części sezonu zaczął startować w kolejnych wyścigach Grand Prix i w sześciu wyścigach pokazał swoje możliwości. Polak stał się odkryciem sezonu. W październiku szef zespołu BMW Sauber, Mario Theissen poinformował, iż Robert Kubica

będzie startował od początku sezonu, a kontrakt podpisano na cztery lata. Jedyne pytanie dotyczące dalszej kariery Polaka w Formule 1 nie brzmiało czy Kubica zostanie mistrzem świata, lecz kiedy to się stanie. Po latach znamy odpowiedź



Wyścigi krajowe

Również i na krajowym podwórku w wyścigach było nieźle. Zainteresowanie wyścigami wyraźnie, za sprawą Roberta Kubicy i Formuły 1 wzrosło. Ruszył KIA Picanto Cup, markowy puchar dla młodych zawodników. Ten cykl wyścigów od pierwszej rundy stał się głównym punktem skupiającym uwagę coraz liczniejszych kibiców. W pierwszej części sezonu widzów przyciągały widowiskowe kolizje, pourywane lusterka i wypadanie z toru, z czasem coraz bardziej uwagę

skupiała sportowa rywalizacja. Swary wśród zawodników i organizatorów pucharowego cyklu VW Golfa psuły atmosferę jednak i tu rywalizacja, zwłaszcza w drugiej połowie sezonu, była ciekawa. Kierowcy w wyścigowych Seatach Leonach, w Porsche czy Audi nadawali ton walce w serii wyścigowej Grand Prix, a także i w wyścigach długodystansowych. W tych ostatnich pewną niespodzianką były tytuły wicemistrzowskie – drugie miejsce na koniec sezonu zajęli kierowcy włoscy w Lanciai Delta Integralne, zaś miejsce

trzecie przypadło zawodnikom startującym w świetnie przygotowanym do wyścigów Fiacie Panda.

Rajdy samochodowe

Pomimo wyraźnego ożywienia w wyścigach i sukcesów Roberta Kubicy, również i rajdy samochodowe cieszą się w Polsce niesłabnącym zainteresowaniem kibiców. W 2006 roku po raz pierwszy w Polsce dopuszczono w rajdach sprawdzony w mistrzostwach świata system SuperRally. Dzięki temu załogi, które z jakichś powo- →→



dów (wypadek, awaria) nie ukończyły wszystkich odcinków specjalnych mogły powrócić do rywalizacji. Sezon nie przyniósł większych zmian, w stawce najszybszych pojawiały się te same nazwiska, co w latach poprzednich. Leszek Kuzaj z Maciejem Szczepaniakiem zostali mistrzami Polski; dla kierowcy był to trzeci z rzędu, a czwarty w karierze tytuł mistrza Polski w klasyfikacji generalnej. Załoga startowała też w mistrzostwach świata w kategorii samochodów produkcyjnych. Po bardzo obiecującym początku – 4. miejsce w Rajdzie Meksyku, 2. w Rajdzie Argentyny – w dalszej części sezonu wiodło się już gorzej. Jedynie z Japonii zawodnicy przywieźli punkty i w końcowej klasyfikacji mistrzostw świata samochodów produkcyjnych (PWRC) zajęli 7. miejsce. Mistrzowie Polski w klasie Super 1600, Michał Kościuszko z Jarosławem Baranem bez szczęścia, i bez znaczących sukcesów, rywalizowali w światowym championacie Junior WRC. Na koniec sezonu zajęli 18. miejsce w stawce. Znacznie lepiej wiodło się startującym w całym cyklu



mistrzostw Europy Michałowi Sołowowowi z Maciejem Baranem. O tym, że nie wywalczyli tytułu wicemistrzowskiego zadecydowała przebita opona w ostatnim rajdzie cyklu.

Off road

Rajdy terenowe od lat odbywały się niejako na marginesie innych dyscyplin, nieliczna liczba startujących przyciągała równie nielicznych kibiców. Zadziwiające było to, że tak widowiskowe, wręcz podręcznikowo telewizyjne zawody nie znajdowały uznania ani

w stacjach publicznych, ani komercyjnych. Inne dyscypliny sportów samochodowych również nie cieszyły się uznaniem redakcji sportowych – podobno z powodu nikłego zainteresowania widzów. Może to i prawda...

Wyścigi górskie

Znakomite rezultaty zarówno dla wyścigów górskich, jak i sponsora przynosiło wsparcie udzielane przez Grupę Lotos organizatorom kolejnych rund cyklu mistrzostw Polski. Od lat zawody oglądało bardzo wielu kibiców, a relacje z zawodów coraz częściej znajdowały swoje miejsce w mediach, głównie lokalnych. Ta dyscyplina od swojego początku miała charakter piknikowo-towarzyski. W ostatnich kilku sezonach w Polsce zaczął w wyścigach górskich dominować sport. W sezonie 2006 supremację Mariusza Steca przerwał Paweł Dytko, w rywalizacji o tytuł mistrzowski uczestniczyło jeszcze kilku zawodników, jednak walka o tytuł mistrzowski w klasyfikacji generalnej rozgrywała się między tymi dwoma kierowcami.





Rallycross

Dyscyplina ta w Polsce istniała już dwanaście lat. Po raz pierwszy Polski kierowca wywalczył tytuł mistrza Europy. Krzysztof Groblewski dzięki znakomitej jeździe, doskonałemu przygotowaniu samochodu i świetnej logistyce został najszybszym kierowcą świata w Dywizji 1A. Nieco dziwił fakt, że ten ogromny sukces przeszedł niemal bez echa, reakcja mediów była niemal żadna i gratulacje mistrzowi składali nieliczni kibice, działacze i dziennikarze. Zapewne na

skutek nikłego zaangażowania mediów, a co za tym idzie również i sponsorów, w rallycrossie dawał się zauważyć narastający kryzys. Wysokie koszty startów w mocniejszych klasach mocno ograniczyły liczbę rywalizujących w samochodach z silnikami 1600 cm³ i napędem na jedną oś (klasa 3, odpowiednik międzynarodowej Dywizji 1A) oraz w samochodach klasy 4 (auta z napędem na obie osie i silnikami o pojemności 2000 cm³ z turbosprężarkami). To był ostatni sezon Maluchów,

w zawodach startowało już coraz mniej kierowców w tych jakże zasłużonych dla polskiej motoryzacji i sportu samochodach. Jednak ich czas minął, i nie ma specjalnie nad czym rozdzielać szat. Następcą Malucha na polskich ulicach stał się w pewnym stopniu Cinquecento, a z czasem Seicento, jednak znaczenie tych modeli nie było już tak wielkie. Markowe puchary wyścigowe i rajdowe pomogły polskim tunerom opanować tajniki przygotowania tych aut do sportu i od początku wieku klasa 2. stała się nieoficjalnym pucharem Fiata. Trzeba tu pokreślić, że producent całkowicie ignorował ten fakt, i kierowcy przygotowywali samochody własnym sumptem. Rywalizacja w klasie 2 była najbardziej interesującym wydarzeniem każdej z rund krajowych mistrzostw.

Jak zmieniły się poszczególne dyscypliny sportu samochodowego, co działo się w rajdach, rallycrossie, zawodach off-road czy w górach? Wyścigi na kolejnych stronach podsumowuje Grzegorz Chyła. ■





A jednak się kręci

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Już niebawem wystartuje 54. Rajd Barbórka, co oznacza, że sezon sportów samochodowych roku 2016 się zakończył. W kolejnych wydaniach iAuto przyglądamy się poszczególnym dyscyplinom.

Polskie wyścigi samochodowe już od dłuższego czasu walczą o przetrwanie, nie mogą się wyrwać z zaklętego kręgu: mało zawodników – bo trudno zdobyć sponsora; trudno zdobyć sponsora – bo niewielu kibiców; niewielu kibiców – bo mało zawodników...

Zawsze w takich sytuacjach ratowały sytuację puchary markowe, ale i z tym jest nie najlepiej – puchar VW skończył się rok temu, pozostały puchary Kia i Porsche. Tyle że puchar Porsche ma ambicje, wykraczające poza Polskę: to puchar Europy Centralnej i w kraju wyścig tego cyklu odbył się tylko raz.

Podobnie zresztą jest z pucha-

rem Kia, ale ta seria ma jednak status Mistrzostw Polski. To w tej chwili podstawowa ścieżka kariery dla młodych polskich kierowców wyścigowych – startują tam naprawdę bardzo młodzi zawodnicy. Bardzo dobrze, że mają szansę rozwoju i nauki na innych torach, byli w tym roku tylko raz w Poznaniu ale za to zaliczyli tak znane tory jak Hungaroring czy włoska Monza. Niestety i w tym pucharze startuje coraz mniej zawodników, mimo że Kia i Lotos naprawdę dbają o promocję i transmisje w telewizji są regularne.

W tej sytuacji wyścigi ratują zapaleńcy. Puchar Polski awansował do rangi Mistrzostw Pol-

ski, z których sprzed kilku lat zostały jedynie dwie klasy i kilkunastu zaledwie zawodników.

Najliczniejszą obecnie klasą są markowe wyścigi BMW Cup. Powstała dzięki dogadaniu się grupy zawodników, wybrano kilka modeli kilkunastoletnich BMW z dozwolonymi określonymi przeróbkami. Takie podejście przyciągnęło innych – w tym sezonie wystartowało w tej klasie aż 24 kierowców. Co równie ważne, wyścigi te są niesłychanie wyrównane. Najczęściej aż do końca wyścigu cała stawka mieści się w połowie okrążenia! Drugą siłą polskiego ścigania torowego jest Maluch Trophy.

Znowu inicjatywa oddolna, osiadły w Polsce Belg Christophe Carion nie wiedział, że się nie da. Dało się. W dwóch klasach Fiatów 126p jest dobrze ponad 20, niestety obraz zaciemnia to, że ścigają się w jednym biegu z Fiatami Seicento.

Kuleje promocja – co prawda doczekaliśmy się w tym roku wreszcie transmisji w internecie, ale to inicjatywa prywatna, a nie działanie PZM czy Automobilklubu... Zwyczajny kibic (nie zapaleniec) na tor nie trafi. Nawet w Poznaniu trudno się dowiedzieć, że na torze będą wyścigi. Właściwie trudno się

dziwić widząc braki infrastruktury na torze. Dojazd wyboistymi drogami gruntowymi, skromne trybuny z odrapanymi plastikowymi krzeselkami, wieczne kolejki przy jedynym miejscu gdzie można coś zjeść... Władze Automobilklubu Wielkopolskiego tłumaczą, że klub ciągle nie jest właścicielem toru i nie można inwestować w, być może, cudzą własność. Co jakiś czas słychać głosy, że tor może przestać istnieć...

Alternatywy brak. Co prawda co i rusz w całej Polsce powstają obiekty zwące się torami wyścigowymi, ale jakoś ich właściciele

nie są zainteresowani organizacją na nich wyścigów o randze mistrzowskiej.

Pozostaje Poznań. Wspaniale, że jest, wspaniale, że możemy się na nim ciągle spotykać, ale przydało by się trochę odmiany. Wyścigi z natury swojej polegają na kręceniu się w kółko, chciało by się jednak kręcić w różnych miejscach. Czasem udaje się zorganizować (znowu dzięki kontaktom prywatnym) gościnny występ na torze zagranicznym, jednak taka impreza jest wyraźnie droższa. Przy ograniczonych budżetach dla wielu kierowców jest to powyżej możliwości.

Mistrzowie Polski



D4, do 3500 cm³: Artur Obuchowski/BMW 325



D4, powyżej 3500 cm³: Radosław Kordecki/Porsche 911





DN-1N, do 1150 cm³: Bartosz Kubicki/Fiat Seicento



DN-2, do 2000 cm³: Wojciech Klimecki/Honda Civic



DN-2 Picanto: Damian Litwinowicz/Kia Picanto



DN-3 do 2000 cm³ Open: Karol Jodko-Kamiński/Lotus Elise





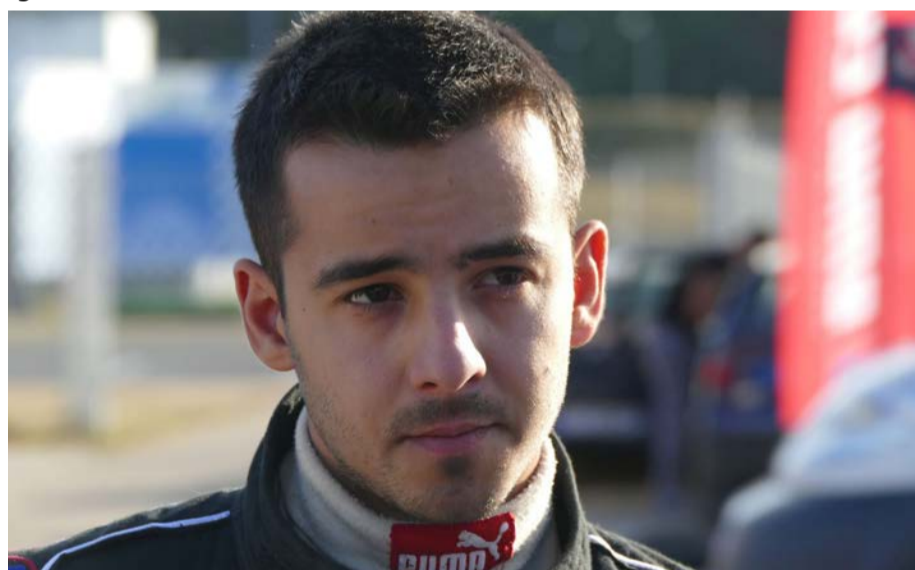
DN-5 BMW CUP: Konrad Tadla/BMW E36



DN-6 do 2000 cm³, do 1989 roku: Dawid Abramczyk/BMW E30



DN-8.1 Maluch Trophy div. 1: Michał Ghany/Fiat 126p



DN-8.2 Maluch Trophy div. 2: Konrad Idźkowski/Fiat 126p





Kia Lotos Race: Karol Urbaniak/Kia Picanto



Hour Race - Klasyfikacja generalna: Maciej Marcinkiewicz, Mariusz Miszta/Radical



Hour Race - D4 do 1600: Maciej Garstecki, Piotr Kowner/Fiat Panda; D4 do 2000: Bartosz Kryszman/ Renault Clio; D4 do 3500: Kamil Kowalski – Dariusz Gałęzki/VW Golf VI Gti; D4 pow. 3500: Mariusz Urbański / Porsche 991 GT3



Hour Race - DN-5 BMW CUP: Robert Hudziak/BMW E30



Puchar Polski Motocity BMW Cup: Wojciech Smorawiński Jr./BMW 318 i



Porsche PLATINUM GT3 Cup Challenge Central Europe: Piotr Parys/Porsche 991 GT3



NASZ SHOW

Ta impreza to było spełnienie marzeń Mad Cat's Garage. Pokazanie się wśród tylu wspaniałych samochodów oraz gwiazd motorsportu to najlepsza nagroda za udany sezon 2016.



Drużyna dotarła na targi w czwartek wieczorem, aby podstawić auta i pomóc sponsorom w rozłożeniu ich stoisk. Pierwszym wyzwaniem było poustawianie samochodów w ciasnych boksach przez "bramy", do przejazdu przez nie trzeba było składać lusterka i manewrować na kilka razy. Na wszystkich stoiskach, na które Mad Cat's Garage zostało zaproszone trzeba było upchnąć jak najwięcej samochodów i produktów, jak najwięcej pokazać. Najszybciej poszło w strefie kobiet, gdzie Zuzka była jedną z pierwszych podstawiających się zawodniczek motorsportu. Potem trochę manewrowania autem Huberta na stoisku serwisu Dextra, następnie upychanie czterech samochodów w boksie Magna-

flow, gdzie jedną z maszyn był gigantyczny, żółty Dodge RAM "Rumble Bee" by AMJ Performance. Samochody Kota i Kuby stały więc w jego towarzystwie, oraz obok żółtego Mustanga by Magnaflow i ARTO. Następnie szybka przebieżka na strefę OLIMP, gdzie swój kąt znalazł sklep 2Brally, wspierający Mad Cat's Garage w zasadzie od zawsze. Tam udało się rozłożyć namiot i przygotować wszystko wspólnie do startu w piątek. Mieliśmy szczęście, że wszystkie te stoiska znalazły się w tej samej hali.

W piątek się zaczęło - najpierw od dzieciaków, którym koty rozdawały naklejki i gadżety, później na targach zjawiał się szeroko pojęty biznes.



do jej niesamowitej maszyny, wszystko wytłumaczyła - co i jak. W strefie kobiet pojawiła się także Klaudia Podkalicka, która do tej pory startowała w rajdach terenowych uzyskując wspaniałe wyniki. Klaudia pokazała swoją "terenówkę" oraz zupełnie nowe auto - Lancera Evo, którym będzie ścigać się z czasem w przyszłym sezonie. Udzieliła fantastycznych porad co do nastawienia i panowania nad nerwami przed i w trakcie startów. Wśród Pań pojawiła się także Magda Wilk, która do 2016 roku jeździła w rajdach, a w bieżącym sezonie przesiadła się na wyścigi górskie. Magda jest typową

Rozmowy, śmiechy i chichy, temu nie było końca.

Zuzka poznała inne dziewczyny z różnych dziedzin motorsportu, które znalazły się w strefie kobiet i została przez nie potraktowana jak równa - mimo braku licencji. Z ręką na sercu można przyznać, że to była najfajniejsza i najsympatyczniejsza strefa w całej hali D, o której wygląd i atmosferę organizator naprawdę się postarał. Fioletowa wykładzina, białe ściany i fioletowo-różowe światło zrobiło robotę. Bardzo fajnym akcentem było różowe podświetlenie Hondy, zapewnione przez Akademię Offroad WARN, która wystawiała się na przeciwko. Z chłopakami też udało się z szybkim tempie nawiązać sympatyczne relacje. Na strefie kobiet pojawiły się prawdziwe gwiazdy "w spódnicach", takie jak Gosia Rdest - jedyna kobieta startująca w zawodach Audi TT Cup, której marzeniem jest zostać kierowcą Formuły 1. Gosia okazała się sympatyczną, otwartą osobą, zainteresowaną wszystkim, co się w motorsporcie dzieje. Na stoisku można było nawet wsiąść

"śmieszka" - trudno się nie śmiać w jej towarzystwie, a dodatkowo ostatecznie przekonała Zuzkę, że GSMP to jest to, w co trzeba iść profesjonalnie. W strefie kobiet pojawiła się również polska drifterka - Ola Fijał - wraz ze swoim nowym samochodem, który w piątek miał swoją premierę. Jest to Nissan 200sx z silnikiem V8 z BMW i jak sama Ola mówi: "ten samochód ma raka" - tutaj chodzi o "niejapoński" silnik w japońskim aucie. ➔➔





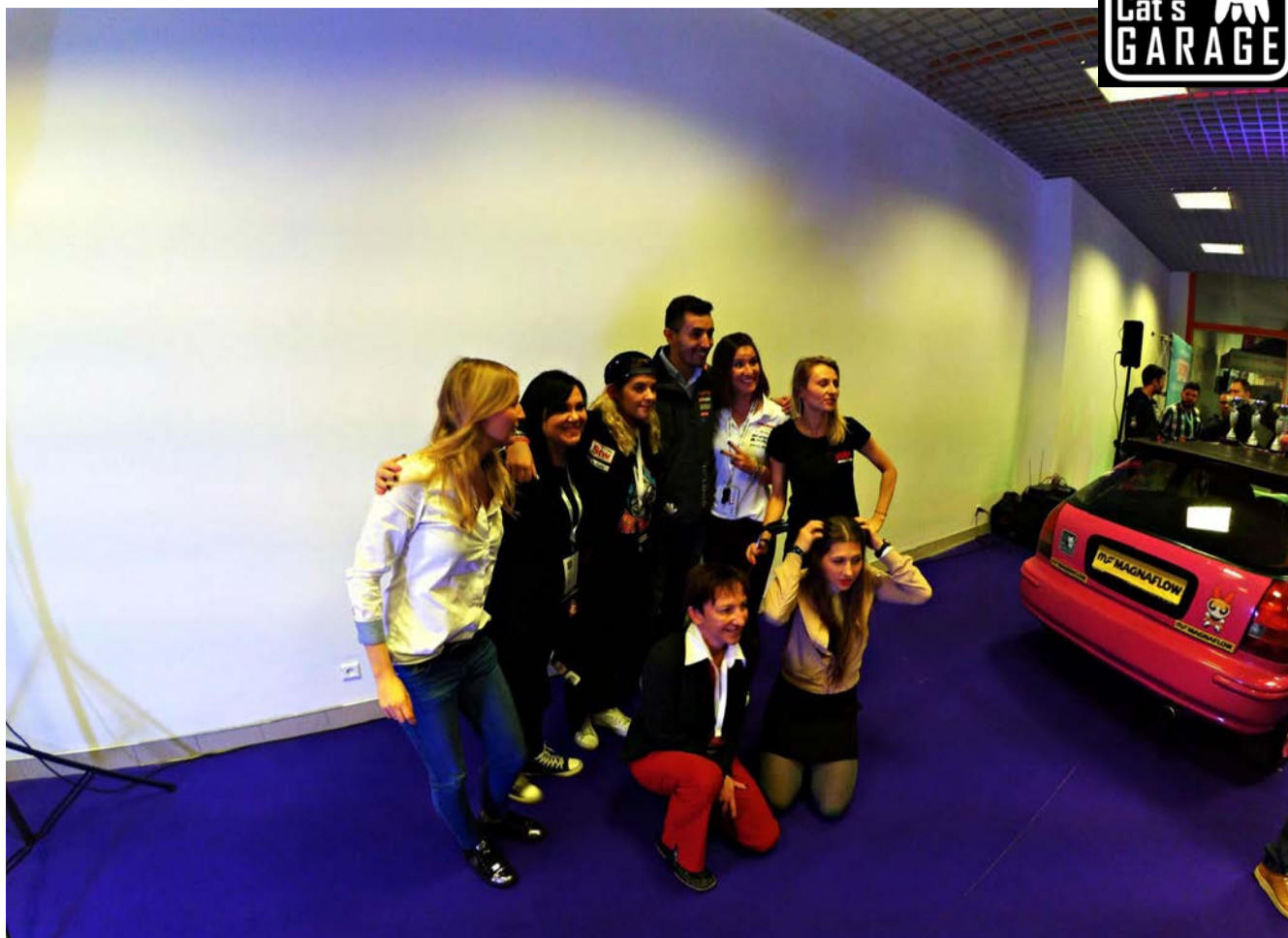
Ola ma wielki dystans do siebie, do hejtów, nie zadziera nosa, jest przesympatyczna. Stanowisko miała najbliżej Zuzki, więc dziewczyny mogły więcej pogadać - także o różnicy pomiędzy driftingiem, a rajdami. Na stoisku wraz z autem pojawiła się także Magda Misiarz, II wicemistrzyni rajdów na Słowacji w swojej klasie. Mimo nieukończonego rajdu, udało jej się stanąć na podium na koniec sezonu, prawie jak Michelle Mouton swego czasu. Kolejna przemiła i niezwykle ciepła osoba. Pomędzy Magdą Wilk

a Magdą Misiarz auto pokazała Aga Załęcka, która w sezonie 2016 walczyła o podium w cyklu rallysprintów AB Cup. Wszystkie dziewczyny pogadały wspólnie o tym, jak to jest być kobietą w motorsporcie i doszły do wniosku, że źle nie jest, ale faktycznie na zawodników płci pięknej patrzy się o wiele uważniej. Dodatkową atrakcją było wystąpienie Karoliny Pilarczyk, która motywowała do udziału innych kobiet w motorsporcie,

a w strefie kobiet pojawił się Wojtek "Siemanko" Chuchała, aby zrobić sobie z dziewczynami selfie.

Warto było zajrzeć na stoisko 2Brally. Chłopaki przywieźli mnóstwo gadżetów rajdowych oraz elementy wyposażenia bezpieczeństwa, które można było obejrzeć, zmierzyć, sprawdzić czy pasują. Pracownicy jednej z popularniejszych w Polsce "rajdowni" udzielali porad, a także pre-

zentowali najnowsze modele kasków, kombinizonów, butów i rękawiczek rajdowych i kartingowych. Przywieźli też ze sobą śmieszne nalepki, które rozeszły się jak ciepłe bułeczki. Na tym stoisku można było spotkać również Łukasza z Mad Cat's Garage i poplotkować o rajdach, elektronice w aucie i jak zacząć przygodę. W trakcie targów okazało się, że 2Brally dostało mnóstwo wejściówek, więc na obu fanpage'ach został zorganizowany konkurs na szybko, no i cieszył się zainteresowaniem.



W strefie Dextry chłopaki zaprezentowali małą formułkę, gigantyczną Galendę, której renowację przeprowadzili dla klienta od A do Z, rajdową Skodę oraz BMW Huberta. Tam również można było sobie posiedzieć, pogadać, posłuchać rad i podpatrzeć, jakie cuda chłopcy wyprawiają z autami.

Na stoisku Magnaflow były przeróżne elementy wydechów - tłumiki środkowe, końcowe, strumienice, końcówki. Specjaliści radzili, jak dobrać odpowiedni wydech do danego motoru, w konkretnej specyfikacji. Można było też podać rękę prezesowi polskiego oddziału i spotkać się z przedstawicielem Magnaflow na Europę, zamienić z nim kilka zdań. To było bardzo "żółte" miejsce, wesołe, a także przyjazne dzieciom.

Zarówno chłopaki z Mad Cat's Garage, jak i z Magnaflow byli przygotowani na ich odwiedziny i rozdawali naklejki i gadżety. Auta Mad Cat's Garage prezentowały się tam wyśmienicie, a puchary wyglądały imponująco. Stoisko znajdowało się naprzeciwko strefy BMW Klub Polska, gdzie co jakiś czas odbywały się pokazy Bikini Car Wash, co przyciągało widzów również i do Magnaflow.

Targi odwiedziło mnóstwo osób, pojawiło się wiele znajomych twarzy, mnóstwo nowych kontaktów również. Mad Cat's Garage mieli okazję, aby pokazać się swoim fanom "na żywo" i poświęcić im więcej czasu, niż na zawodach. Impreza miała imponujący zasięg i mamy nadzieję, że w przyszłym roku będzie jeszcze grubiej! ■



WARTO OGLĄDAĆ

ANDRZEJ DĄBROWSKI

Coraz częściej oglądam telewizyjny program motoryzacyjny TVN TURBO. Można chwilę odpocząć od politycznych przepychanek, a dowiedzieć się o wielu bardzo interesujących faktach, o których każdy kierujący pojazdem powinien wiedzieć. Pomijam już temat „Uwaga Pirat”, w którym Policja wyłapuje kierowców nieprzestrzegających podstawowych przepisów ruchu drogowego. Można się nawet pośmiać z argumentów jakimi tłumaczą policji swoją wpadkę i proszą o łagodniejszy przydział punktów karnych. Częściej jednak można łapać się za głowę, oglądając sytuacje drogowe w jakie się pakują. Ale na brak rozumu trudno jest coś poradzić.

Znakomite programy „Emil łowca radarów” i „Absurdy drogowe”. Prezentowane tam historie, pokazywane fakty, głupota i brak logiki urzędników zajmujących się organizacją ruchu drogowego, są powalające. Arogancja niektórych władz, straży miejskiej, jest godna napiętnowania. Jak się to wszystko ogląda na ekranie telewizora, siedząc w wygodnym fotelu, to często trudno uwierzyć, że takie absurdury można spotkać w realnym życiu, że są to decyzje ludzi zajmujących poważne stanowiska w urzędach...

Takie programy jak „101 napraw” i „K2 kierowców dwóch”, pouczają i podnoszą wiedzę o budowie samochodu, radzą jak samemu naprawić usterki. Doskonałą technikę jazdy, prawidłowe odruchy i zachowania w krytycznych sytuacjach. Prowadzący to fachowcy, kierowcy rajdowi i znawcy tematów, jakie poruszają. Można się wiele nauczyć, sporo dowiedzieć, skorzystać z ich wiedzy i doświadczenia. Moim ulubionym programem jest także „Będzie pan zadowolony”. Dobrze, że jest anonsowany jako program rozrywkowy, bo prawdę mówiąc, zaliczyłbym go do kryminalnych. Wszystko polega na przygotowaniu zwykle trzech usterek, które powodują niepełną sprawność samochodu.

Pomijam język jakim rozmawiają między sobą mechanicy, jednak to, w jaki sposób zabierają się

dowyszkania usterek, jakimi sposobami i metodami dokonują naprawy i jak przy tym świadomie oszukują klienta, to już wkracza w świat kryminalistyki. Czasem wlewają niewłaściwy, stary olej. Wymieniają niepotrzebnie dobre i sprawne części. Pozostawiają stare, sprawne mówiąc, że są wymienione na nowe. W trakcie oglądania tych przekrętów powtarzam sam do siebie: nie, to niemożliwe, to oszustwo, jak można tak robić...

Tak samo reaguję podczas oglądania programu „Turbo kamera”. Tam z kolei oszukują handlarze używanych samochodów. Podziwiam młodych dziennikarzy odważnie reagujących na ewidentne i udokumentowane fakty przekrętów samochodowych. No i byłoby wszystko fajnie w ramach programów rozrywkowych, ale tak nie jest. Zadaję więc sobie (i nie tylko) pytanie. Skoro w programach TVN TURBO ujawnia się oszustwa warsztatów naprawczych czy firm handlujących używanymi samochodami, to co na to władze? Cóż, mogą nie oglądać TVN TURBO i, jak to się mówi, „nie mają wiedzy na ten temat”. Zachęcam więc także władnych do oglądania programu TVN Turbo, pozyskania odpowiedniej wiedzy i ciekaw na reakcję...



Wydarzenia i rocznice: listopad 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Auto dla radzieckiego VIP-a

Związek Radziecki nigdy nie był motoryzacyjną potęgą. Szkoda, bo oznaczało to m. in., że interes, komfort życia zwykłego obywatela nie był tam priorytetem. Nie jest to chyba zaskakujące stwierdzenie, prawda? Ale, jeśli weźmiemy pod uwagę liczbę ciężarówek, czołgów, samolotów, traktorów (które w każdym momencie mogły być użyte – i głównie z taką myślą je konstruowano – jako holowniki artyleryjskie, np. gąsienicowy „Staliniec”) oraz silników produkowanych w ZSRR na zapas, to nie było tak źle. Wręcz odwrotnie. Jednak do II wojny światowej (i wiele lat po jej zakończeniu) przeciętny mieszkaniec tego kraju nie mógł marzyć o własnym samochodzie, mogło to być wręcz, wg George Orwella, „myślozbrodnią”. Inaczej miała się sprawa w przypadku funkcjonariuszy komunistycznych władz oraz urzędników państwowych wyższego szczebla (nie wspominając służb bezpieczeństwa). Dla nich - po prostu - importowano (kupowano za granicą) stosowne ilości samochodów według

potrzeb. Po wojnie sytuacja nieco się zmieniła, ale nadal niekoniecznie dla zwykłego obywatela. Produkowano już samodzielnie samochody osobowe – owszem – ale w niewielkich ilościach i wyłącznie na potrzeby reżimu. Poza tym były to produkcje oparte głównie na amerykańskich wzorcach (by najdelikatniej napisać: skopiowane) lub przejęte z niemieckich fabryk.

Produkcję (powojennych) samochodów osobowych wyznaczono w dwóch fabrykach. Te lepsze, luksusowe i najczęściej opancerzone, wytwarzano w Moskwie pod nazwą ZiS (Zakłady imienia Stalina), a gdy patron fabryki stał się „be” zastąpił go w nazwie Lichaczow, były dyrektor i konstruktor. Od tego czasu samochody tam produkowane (głównie ciężarówki) nosiły nazwę ZiŁ.

Samochody dla średniego szczebla urzędników partyjnych i państwowych produkowano natomiast w mieście Gorki (obecnie Niżnyj Nowogrod) w zakładach ZiM (Zakłady imienia Mołotowa), a gdy patron fabryki stał się „be”, wymyślono →→





bardziej uniwersalną nazwę, czyli GAZ (Gorkijska Fabryka Samochodów).

Pierwszym godnym uwagi samochodem ZIM był – zaprezentowany 7 listopada 1949 roku – model 12 (spotykana jest także nazwa GAZ-12 ZIM). Jednak jego seryjną produkcję rozpoczęto prawie rok później (październik 1950). Zresztą, słowo „seryjną” można potraktować nieco pobłaźliwie, gdyż do zakończenia produkcji w 1960 roku z fabryki wyjechało tylko 21,5 tysiąca egzempla-

rzy ZIM-a 12. Ciekawostką jest to, że był to jedyny samochód luksusowy dostępny w wolnej sprzedaży, ale przeciętni radzieccy obywatele niechętnie go kupowali. Powód był prosty. Samochód był bardzo drogi, więc posiadanie takiego auta było ryzykownym sposobem okazania swojej zamożności. Pobiedy i Moskwicze były dużo tańsze i nie rzucały się tak bardzo w oczy.

ZIM 12 był rodzimą, radziecką konstrukcją, ale niewątpliwie projektanci spoglądali na zdjęcia amerykańskich limuzyn. Pod maską znalazł się 3,5-litrowy silnik o mocy 90 KM, będący zmodyfikowaną wersją przedwojennej jednostki GAZ-11, która z kolei była kopią silnika Dodge D-5. Samochód był naprawdę duży - miał 553 cm długości, 190 cm szerokości i 166 cm wysokości, a masa własna wynosiła prawie 2 tony. Przy tych gabarytach mógł przewozić 6, a nawet 7 osób.

Samochód woził nie tylko komunistycznych dygnitarzy. Z zakładów wyjeżdżał także jako karetka pogotowia czy taksówka (ale już z bardzo ubogim wyposażeniem i wykończeniem). Zdarzało się nawet, że przerabiano go na kolejową drezynę, którą dokonywano inspekcji torów.

ZIM-a 12 w 1960 roku zastąpił model GAZ-13 Czajka. To już był naprawdę luksusowy pojazd. Z czasem nazwa Czajka stała się wręcz synonimem radzieckiej limuzyny, którymi jeżdżą najważniejsze osoby w państwie. Natomiast dla urzędników niższej rangi „przeznaczono” Wołgi.





Dlaczego nie Edsel?

W latach 80-tych ub. wieku Toyota postanowiła powalczyć o klientów z „górną półką” i specjalnie w tym celu wypromowała nową markę – Lexus. Mniej więcej w tym samym czasie, Nissan swoje najbardziej luksusowe i prestiżowe modele zaczął sprzedawać pod marką Infiniti. Honda na kontynencie amerykańskim wykreowała Accurę. Trzeba jednak przyznać, że nie były to oryginalne pomysły Japończyków...

Początkowe dekady rozwoju motoryzacji na świecie obfitowały w powstawanie nowych producentów (i marek). I jak to bywa(ło) w kapitalizmie, jedne firmy upadały, inne – duże - wykupywały i wchłaniały mniejsze i słabsze. Powstawały i rozpadały się różnego rodzaju holdingi czy koncerny. Natomiast nie było generalnie przypadku – chociaż nie założę się w tej sprawie nawet o paczkę czip-

sów – by producent specjalnie kreował pod kątem marketingowym nową markę. Pierwszy – znany mi – taki przypadek nastąpił dopiero w 1957 roku za sprawą Forda, który postanowił powalczyć na amerykańskim rynku z luksusowymi markami należącymi do koncernu General Motors. A rywale byli mocni – Buick, Pontiac, Oldsmobile czy Cadillac – i trudno było przekonać kierowców tych samochodów, by przesiedli się do produkowanych w milionach sztuk Fordów. W związku z tym wymyślono markę Edsel. Myślę, że nie była to najbardziej szczęśliwa nazwa. Tak miał na imię jedyny syn słynnego Henry’ego Forda, który w 1943 roku - mając 49 lat - zmarł na nowotwór żołądka. Gdyby jakiś specjalny, limitowany



model Forda nazwano Edsel nie wątpię, że odniósłby sukces handlowy, a z czasem stał się gratką dla kolekcjonerów. Ale nazwanie na cześć zmarłego całej gamy (luksusowych) modeli chyba nie było dobrym pomysłem. W końcu każdy wiedział, że to (nadal) Ford. Więc zamiast w jakiś sposób marketingowo „uciec” od skojarzeń z Fordem, jeszcze bardziej je podkreślono.

Marka Edsel istniała jedynie dwa lata. Upadłość i jej likwidację oficjalnie ogłoszono 19 listopada 1959 roku. Jak bardzo zainwestowano w tą markę wysiłku i pieniędzy może świadczyć fakt, że w tym bardzo krótkim „życiu” Edsela wypuszczono na rynek aż... 7 modeli (Bermuda, Citation, Corsair, Pacer, Ranger, Roundup oraz Villager)! Natomiast →→





Ford Edsel
Washington Street Boston (MA)
October 2011

w pierwszym pełnym roku (1958) zamiast planowanych 200 tysięcy, sprzedano zaledwie 63 tysiące Edseli. W kolejnym było jeszcze gorzej... Szacuje się, że Ford stracił na projekcie „Edsel” (wg dzisiejszego przelicznika) ok. 2 miliardy

dolarów! Był to mocny cios, ale na szczęście nie nokautujący. I być może ten przypadek spowodował, że producenci przywiązują ogromną wagę do nazwy konkretnego modelu, nie mniejszą niż do linii nadwozia.

Człowiek-orkiestra

W poprzednim Kalendarium (iAuto nr 52) wspominałem Mary Anderson, zamożną panią z amerykańskiej prowincji, która w 1902 roku wybrała się na wycieczkę do „wielkiego miasta”, czyli Nowego Jorku. Rezultatem przypadkowej obserwacji kierowców, którzy zmagają się podczas deszczu z brakiem widoczności było wynalezienie przez nią (i opatentowanie) wycieraczek samochodowych. I co prawda nie zbiła na tym majątku, ale zainspirowała inne osoby do opracowania lepszych ich wersji.

Inną osobą, która potrafiła dostrzegać problemy, a – co ważniejsze – kombinowała, jak je rozwiązywać, był urodzony w 1877 roku Garrett Morgan. Był on ubogim, czarnoskórym Amerykaninem, wnukiem niewolników, który do 16 roku życia mieszkał w małej osadzie w Kentucky. Szukając pracy w 1895 roku dotarł do Cleveland w Ohio, gdzie otworzył niewielki warsztat mechaniczny reperując maszyny do

szycia. Po dokładnym przestudiowaniu budowy i zasady działania takich maszyn wprowadził do nich poprawki, które spowodowały znaczne przyspieszenie ich pracy. Szukając natomiast odpowiedniego płynu do konserwacji igieł wynalazł specyfik do... pielęgnacji włosów. Kolejnym etapem kariery było otworzenie (już z żoną) wła-



snego sklepu odzieżowego. W Cleveland natomiast Morgan zaczął zyskiwać reputację „złotej rączki”, która potrafi wszystko naprawić.

W 1910 roku Morgan oglądał w akcji strażaków gaszących pożar. Zwrócił uwagę na to, że będąc blisko ognia krztuszą się od dymu. Postanowił coś z tym zrobić i po wielu próbach opracował coś w rodzaju maski przeciwgazowej, której projekt w 1912 roku opatentował. Sławę zyskał cztery lata później, 24 lipca 1916 roku, gdy w tunelu kopanym pod

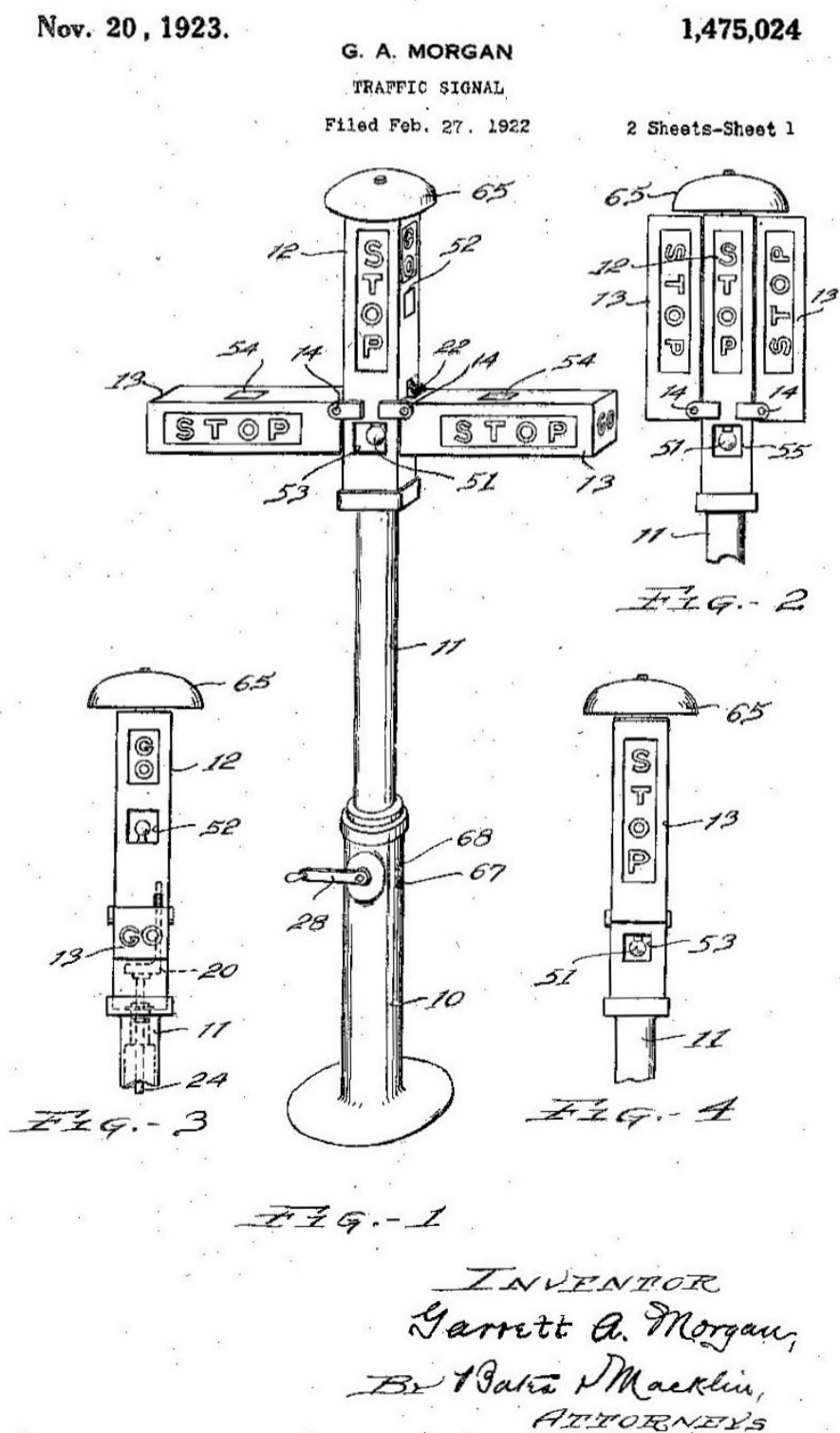


jeziorem Erie nastąpiła eksplozja, a dym i trujące gazy uwięziły kilkunastu robotników. Do akcji wkroczył osobiście Garrett wraz z bratem Frankiem. Założyli maski, zabrali zapasowe i po kolei wyprowadzili z zagrożonego rejonu wszystkich nieszczęsnych górników (dwóch już nie żyło).

Morgan stał się zamożnym i szanowanym obywatelem, a trzeba pamiętać o jego kolorze skóry o o tym, że była to dopiero II dekada XX wieku. Był pierwszym „afroamerykaninem” w Cleveland posiadającym samochód. I tenże właśnie samochód doprowadził do kolejnej, bardzo istotnej innowacji.

Sygnalizatory drogowe były już wówczas znane, ale – ręcznie sterowane – były bardzo prymitywne i „wydawały” tylko dwa polecenia: STOP oraz GO. Wprowadzało to pewien ład na skrzyżowaniach, ale „czegoś” jednak brakowało. I to „coś”, będąc świadkiem wypadku na skrzyżowaniu, odkrył Morgan. Doszedł do wniosku, że (niespodziewane) zmiany poleceń STOP na GO (a zwłaszcza w odwrotnej sytuacji), wymagają czegoś pośredniego. Tak narodziła się idea „żółtego światła”. Morgan zaprojektował taki - sterowany już elektrycznie - sygnalizator, na który 20 listopada 1923 roku uzyskał stosowny patent. Wynalazca przewidział nawet sytuację (np. w nocy), gdy sygnalizację można wyłączyć, ale użytkownicy dróg będą nadal ostrzegani o zbliżaniu się do skrzyżowania (obecnie jako pulsujące, żółte światło). Morgan sprzedał prawa do swojej koncepcji sygnalizacji świetlnej firmie General Electric za okrągłą sumkę 40 tysięcy dolarów.

Warto jeszcze dodać, że już w 1920 roku Morgan był już na tyle zamożny, że założył własną gazetę „Cleveland Call”, która stała się jednym z najważniejszych tytułów prasowych wśród czarnoskórej społeczności tego miasta. ■



WYDAWCA

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

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

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

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

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

Zdjęcia na okładce: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl