

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 89, 7 września 2017





**S**amochodem jest podobnie jak z koniem z encyklopedii Chmielowskiego - jaki jest, każdy widzi. Cztery koła, żeby mógł jechać silnik, żeby mógł się rozpędzić, hamulce, żeby mógł się zatrzymać. Różne są samochody; ładne i mniej urodziwe, małe, większe i całkiem duże, tanie i drogie, stare i nowe, napakowane technologią i pozbawione gadżetów. Samochód jaki jest, każdy widzi. Czy na pewno?



Od stu pięćdziesięciu lat samochód się zmienia. Przez wszystkie te lata tęgie głowy kombinowały, projektowały, ulepszały i w efekcie współczesne auto jedynie przypomina swego protoplastę. Ma tak samo cztery koła, silnik, kierownicę, ale na tym podobieństwa się kończą. Największe zmiany nastąpiły w ostatnich dziesięcioleciach. Jeszcze trzy dekady wstecz nowe samochody sprzedawane były z kompletem narzędzi pozwalających na wykonanie podstawowych czynności serwisowych, dzisiejsze – jeśli w ogóle, to mają tylko podnośnik i klucz do kół. Dziś samodzielnie można jedynie uzupełnić płyn do spryskiwacza szyb, w innych sprawach tyczących obsługi serwisowej samochód ludzkim głosem nakazuje kierowcy wizytę w warsztacie. Banalna wymiana żarówki w reflektorze w niektórych modelach stanowi wyzwanie nie tylko dla właściciela, ale też i dla mechaników w serwisie. Sztuka prowadzenia samochodu doskonała była przez cały XX wiek, i była to rzeczywiście sztuka. Umiejętności kierowców, powiedzmy, z połowy wieku polegały nie tylko na utrzymaniu pojazdu na drodze i pokonywaniu dróg gruntowych. Przed każdym wyjazdem należało przeprowadzić procedurę uruchamiania silnika. I nie polegało to na wciśnięciu przycisku „start”... Prowadzenie samochodu z połowy ubiegłego wieku stawia przed kierowcą znacznie większe wymagania niż prowadzenie samochodu produkowanego współcześnie. Współczesny samochód zdejmuje z kierowcy cały szereg czynności, wspomagają prowadzenie, ułatwiają parkowanie... Krótko mówiąc wymagania jeśli idzie o umiejętności i wiedzę motoryzacyjną kierowcy są coraz mniejsze. Dlaczego więc uzyskanie prawa jazdy jest obecnie znacznie trudniejsze niż, powiedzmy, w latach siedemdziesiątych ub. wieku?

Szerokiej drogi



**Prezentacje**

Wyższa szkoła jazdy - str. 4

---



**Technologie**

Najlepszy wybór - str. 9

---



**Klejdoskop**

Obrazki z USA - post scriptum - str. 14

---

**Babskie gadanie**

Ach, damą być... - str. 20

---

**Kalendarium**

Kalendarium M. Rzońcy - str. 21

---



# Wyższa szkoła jazdy



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Oto zupełnie nowa Micra. Piąta generacja tego modelu to już nie tylko gadżet dla kobiety - polubią ją młodzi, piękni i... niekoniecznie bogaci obojga płci.

To zasługa ciekawego i dopracowanego projektu trafiającego nie tylko w japońskie, ale i europejskie gusta. Projekt nowej Micry poprzedziły liczne badania potrzeb Europejczyków. Efekt końcowy to praca projektantów z Londynu i z Tokio. Udało się!

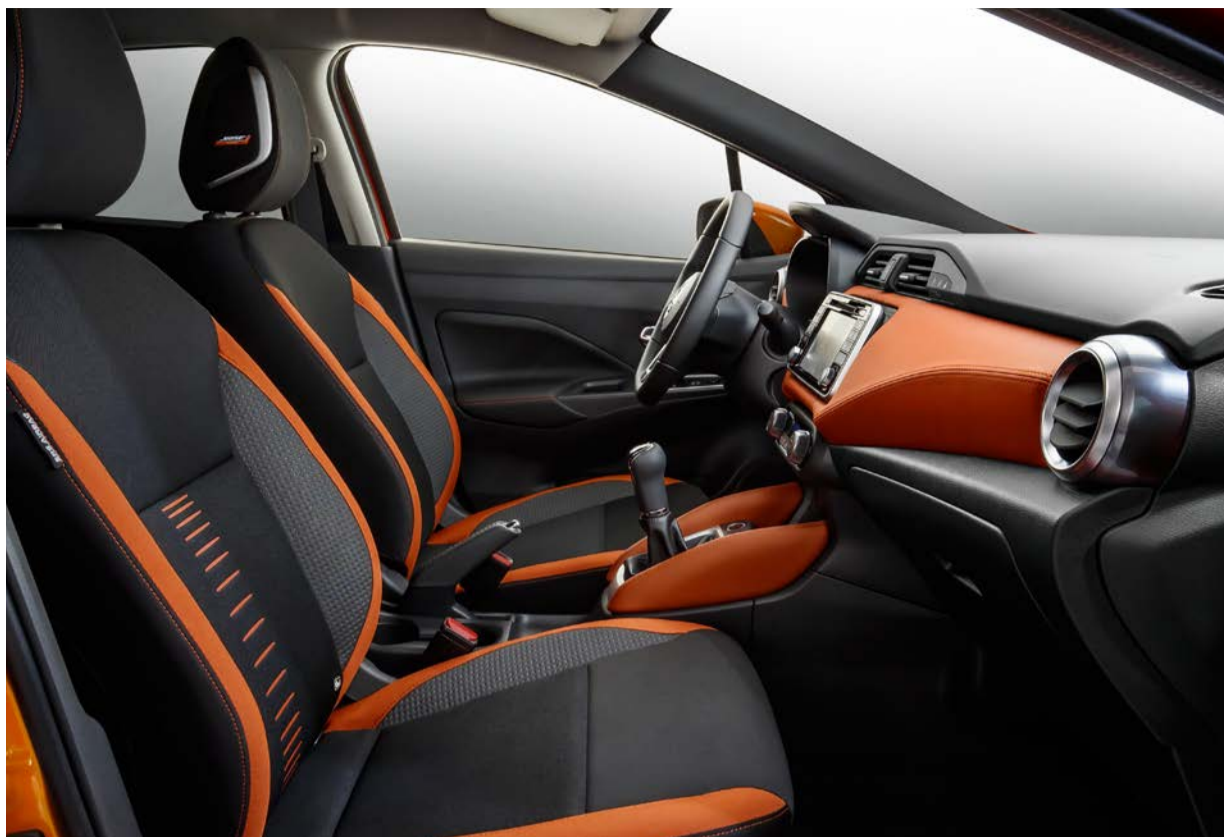
Przede wszystkim wizualnie to wyjątkowo ciekawy samochód. I wcale nie jest taki mały. W każdym razie na parkingu

zupełnie nie zwraca uwagi swoją mikrą budową. W stosunku do poprzedniczki Micra urosła aż o 17 cm. Podobają się charakterystyczne dla tej marki przetłoczenia, sportowa linia, tylny spojler i tylne światła w kształcie bumerangu – naprawdę fajnie wygląda nowa Micra. Kolory nadwozia i wnętrza tego modelu Nissana zawsze były mocną stroną – pracują nad nimi kobiece zespoły. Nowa gene-

racja też ma idealnie dobrane do swego wyglądu i charakteru kolory nadwozia i wnętrza. Poza tym, zgodnie z panującą modą, mamy możliwość indywidualizacji wyglądu Micry, a 17-calowe felgi ze stopów lekkich dopełniają nowoczesnego wizerunku nowej Micry.

We wnętrzu... nie wiadomo nawet, na co najpierw zwrócić uwagę. Doskonałej jakości mate-





riały, zaskakująco duża przestrzeń wokół kierowcy i pasażera, estetyka wykonania, panel deski rozdzielczej z ekologicznej skóry, sportowy charakter kokpitu – to niewątpliwe atuty tego samochodu. Tak w skrócie. Szczególnie podobała nam

się podcięta u dołu kierownica, która nadaje wnętrzu sportowego charakteru i dwukolorowa, tapicerka ze skóry ekologicznej. Na komfort też nie ma co narzekać, kierownica i fotele są regulowane. Chromowane wstawki na klamkach dodają

prestżu. Doceniamy również bagażnik – ma 300 litrów pojemności i foremny kształt, sporo bagażu w nim się zmieści.

We wnętrzu zadziwia nagłośnienie marki BOSE przygotowane specjalnie dla tego modelu – są 4 głośniki z przodu plus 2 w zagłówku kierowcy - muzyki słucha się więc jak w sali koncertowej.

Micrą podróżowało się bardzo przyjemnie - trudno zarzucić coś pracy silnika. Trend powrotu do rozwiązań benzynowych, sprawił, że pod maską tego auta pracowała jednostka trzycylindrowa, o pojemności 0.9 litra i mocy 90 koni mechanicznych. Ta jednostka napędowa była wystarczająco dynamiczna. Producent deklarował przyspieszenie 12,1 sekund →→









do „setki” – nam wydawało się, że jest szybciej. Micra lubi wysokie obroty, szkoda więc, że nie ma szóstego biegu – z silnikiem współpracowała pięciobiegowa skrzynia manualna. Natomiast średniego zużycia, jakie deklaruje producent to 4,8 l/100 km, w czasie jazd testowych nie dało się osiągnąć. Podczas podróży, głównie na trasach szybkiego ruchu, auto spalało znacznie więcej – około 6 l na 100 km. Ale do najbardziej ekonomicznych kierowców nie należę. Poza tym Micra bardzo dobrze radzi sobie z nierównościami i dziurami, pokonując zakręty czułam się pewnie i bezpiecznie, radość z jazdy jest spora. Naprawdę, nowa Micra miło nas zaskoczyła również pod tym względem.

W tym najmniejszym modelu Nissana nie brakuje nowoczesnych technologii dla nowoczesnych ludzi. Micra może być wyposażona w 7-calowy ekran dotykowy z tunerem radia DAB, nawigacją satelitarną i łączno-

ścią Apple CarPlay. Nie zabrakło pełnych świateł LED-owych, automatycznego hamulca awaryjnego, systemu kamer 360, czujnika deszczu, a nawet podgrzewanych siedzeń. Bardzo wygodny jest system inteligentnego kluczyka plus przycisk start/stop.

Bezpieczeństwo to 6 poduszek (przednie, boczne i kurtynowe), ESP plus ABS, asystent hamowania oraz system wspomagania ruszania pod górę. Jest

również system ISOFIX na tylnej kanapie dla dwojga dzieci.

Micra to auto, którym warto się zainteresować - sprawi sporo radości swoim użytkownikom. A przecież o to chodzi. Topowe egzemplarze w wersji wyposażenia Tekna (najwyższej) to 61 990 złotych, ale importer proponuje alternatywne możliwości finansowania: rata miesięczna za to auto to około 534 złote. To oferta całkiem atrakcyjna.







# **POWER FACTORY.**

## **SERWIS SAMOCHODOWY**

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

## **MOTORSPORT**

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

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

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

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



# Najlepszy wybór

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Jaki jest najlepszy silnik do współczesnych samochodów? Oczywiście... spalinowy.

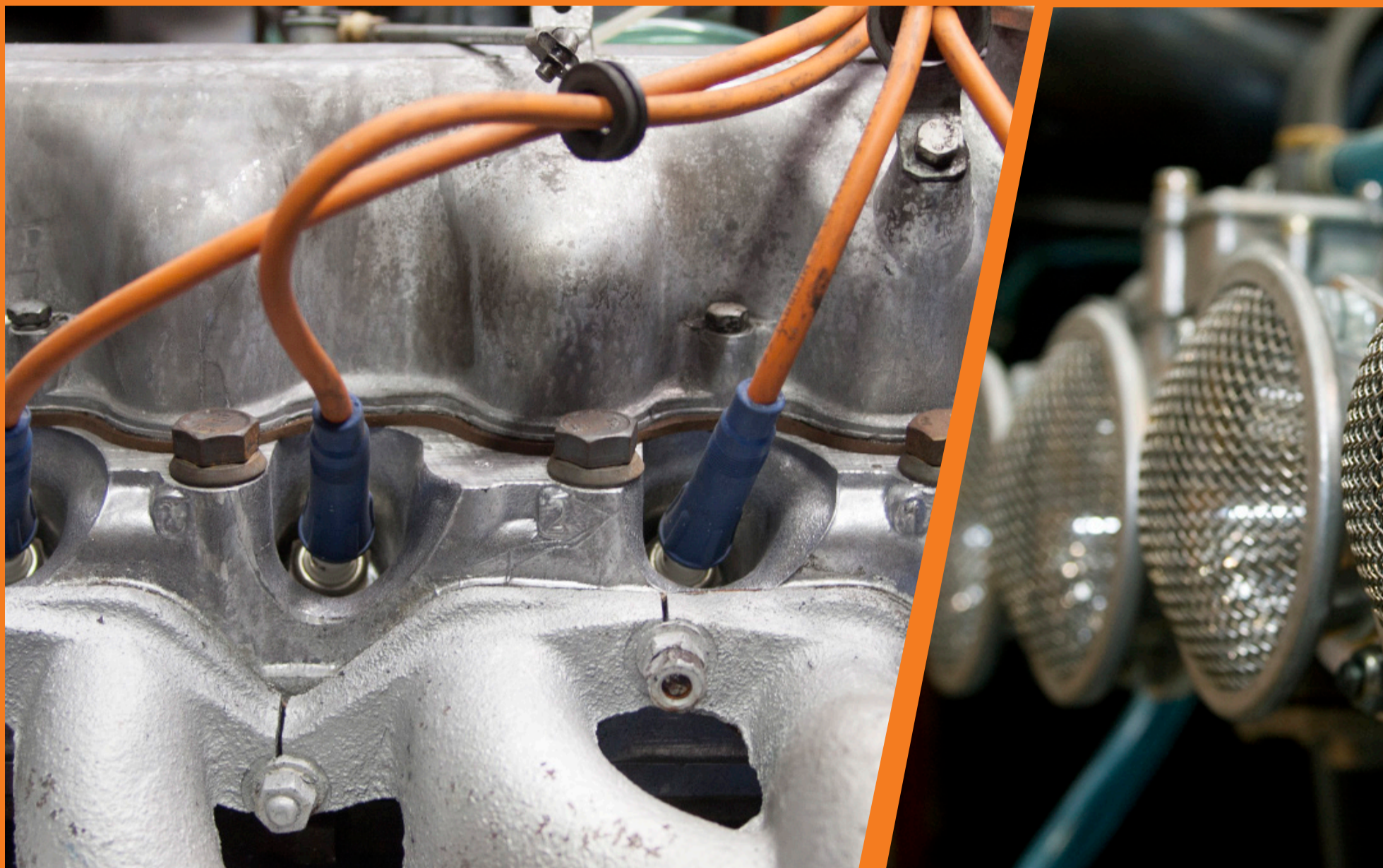


**T**o teza, której udowodnienie wymaga dość karkołomnego ćwiczenia intelektualnego. Ludzie wymyślili najróżniejsze silniki: jonowe, elektryczne, hydrauliczne, pneumatyczne, wiatraki, czy turbiny wodne. Przez długie wieki „silnikiem” było zwierzę lub człowiek, zaszufadkowano to jako „silniki żywe”. W samochodach montowane są silniki zasilane chemicznie, konkretnie – tłokowe silniki spali-

nowe. Są najlepsze. Dlaczego? Przede wszystkim dlatego, że są. Bez nich motoryzacja wyglądała by całkiem inaczej.

Silniki spalinowe pozwalają wykorzystać energię powstającą w procesie spalania czegoś, do poruszania kół samochodu, śruby statku czy śmigieł w samolotach lub helikopterach. Stąd ich nazwa – spalinowe. W transporcie lotniczym →→





wykorzystywane są silniki odrzutowe, ale tym rodzajem silnika spalinowego w iAuto się nie zajmujemy. Pomijając incydentalne wykorzystanie do bicia rekordu prędkości, w samochodach nie znalazły zastosowania.

Zaczął się od napędu elektrycznego. W pierwszej połowie XIX wieku w Szkocji, w Holandii i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej powstały przeróbki konnych powozów napędzane silnikami elektrycznymi. Gdyby udało się wówczas znaleźć sposób magazynowania energii elektrycznej, to zapewne nikt nie szukałby innych rodzajów napędów. Początkowo wykorzystywano ogniwo Volty, później pojawił się akumulator kwasowo-ołowiowy. Pojazdy elektryczne były najszybsze, pod koniec XIX wieku pokonały magiczną barierę prędkości – 100 km/h, były znacznie „łatwiejsze” w użytkowaniu, nie groziły połamaniem rąk przy uruchamianiu, nie dymiły i były ciche. A jednak w starciu z silnikiem spalinowym poległy.

W Muzeum Techniki w Wiedniu można oglądać zbudowany w 1989 roku pojazd z silnikiem

spalinowym. Co prawda jest jedynie prototypem, ale w pełni nadającym się do jazdy. To pojazd, który zbudował Siegfried Marcus. Dziewiętnaście lat wcześniej ten austriacki mechanik zbudował wehikuł, który uznano za pierwszy pojazd samochodowy napędzany silnikiem benzynowym.

Pierwszym samochodem, czyli czymś, co bez wykorzystania wspomnianej wcześniej elektryczności „samo jedzie” i daje się sterować, jest pojazd stojący w Conservatoire des Arts et Metiers. Jego prezentacja skończyła się towarzyskim skandalem, gdyż kierowca, Mikołaj Józef Cugnot umiał doprowadzić projekt do finału, ale nie umiał skrócić ani zatrzymać maszyny. Ziejący parą i sapiący pojazd wjechał w ścianę. Ściana poległa, a zgromadzona, wielce szlachetna publiczność, wpadła w panikę. Jako że maszynaria napędzana była silnikiem parowym, to nie będziemy się nią dalej zajmować. Przypominam ten epizod dlatego, że jest to dowód na to, że silnik spalinowy jest dużo, dużo lepszy. Bowiem w tym samym czasie Gottlieb Daimler zbudował jednocylindrowy, czterosuwowy silnik benzynowy, a po





włożeniu go do bryczki zaczęli, wspólnie z Wilhelmem Maybachem, montować samochody. W zasadzie takie, jak współczesne – cztery koła, kierownica i silnik spalinowy.

Od tamtych czasów minęło kilka epok technologicznego rozwoju. Pokolenia inżynierów urobiły sobie ręce po łokcie doskonaląc konstrukcje, poszukując najlepszych materiałów i technologii produkcji. Kluczowe dla rozwoju motoryzacji ubiegłego wieku było rozwiązanie problemu uruchamiania silnika przez elektryczny rozrusznik oraz wydłużenie czasu pracy silnika spalinowego przez zastosowanie chłodnicy. W ciągu ponad stu lat silnik spalinowy przeszedł długą drogę, i chociaż jego zasada działania się nie zmieniła, to powstało mnóstwo najróżniejszych odmian; jednocylindrowe, wielocylindrowe rzędowe, widlaste czy przeciwsobne, silniki pracujące w systemie czterosuwowym lub dwusuwowym, z tłokami wirującymi lub pracującymi posuwicie, silniki zasilane benzyną, gazem, etanolem czy olejem napędowym... Dzięki pomysłowości, wiedzy, talentowi i pracy tysięcy inżynierów,

silnik spalinowy osiągnął stopień doskonałości, o jakim jego pierwsi twórcy nawet nie mogli marzyć. A przecież to jeszcze nie koniec – wciąż pojawiają się nowe rozwiązania, nowe materiały i nowe pomysły. Chociażby opisywany w numerze 69 iAuto ([https://issuu.com/iautopolska/docs/ia69\\_isu/14](https://issuu.com/iautopolska/docs/ia69_isu/14)) silnik Infiniti.

Współczesna cywilizacja motoryzacyjna zbudowana jest w oparciu o silnik spalinowy. Źródłem energii jest paliwo – pochodna ropy naftowej. Nad przebiegiem zamiany paliwa w energię czuwa skomplikowany osprzęt współczesnych silników, ten osprzęt to rozbudowany układ cyfrowy, szereg czujników i mechanizmów, zaworów, pomp i przekładni pozwalających na kontrolę i regulację skomplikowanych procesów termodynamicznych. Najbardziej skomplikowanym układem osprzętu silnika spalinowego jest układ odzyskiwania energii kinetycznej i zamiany jej na możliwą do magazynowania energię elektryczną. Dzięki zainstalowaniu silnika elektrycznego samochód na niewielkich odcinkach poruszać się może dzięki tej odzy- →→





Mercedes-AMG GT S - zużycie paliwa (średnio) - 9,5 l/100 km, emisja CO<sub>2</sub> (średnio) - 222 g/km.

50 YEARS AMG

# Legenda, która budzi respekt.

**AMG**  
DRIVING PERFORMANCE



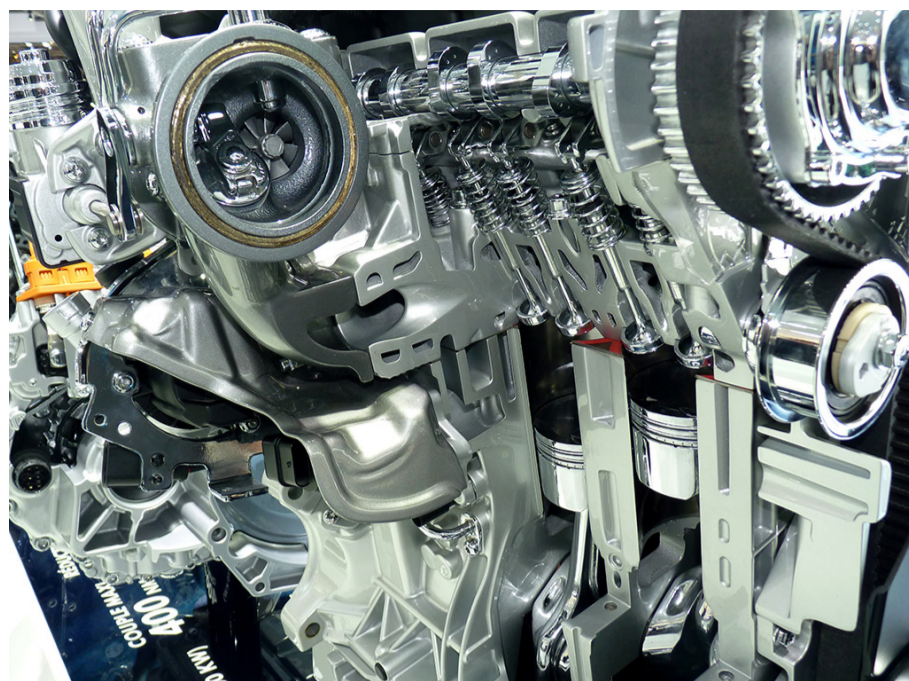
Mercedes-Benz Autotrade Sp. z o.o., ul. Mrówcza 218, 04-697 Warszawa  
tel.: +48 22 660 33 00, [www.autotrade.mercedes-benz.pl](http://www.autotrade.mercedes-benz.pl)





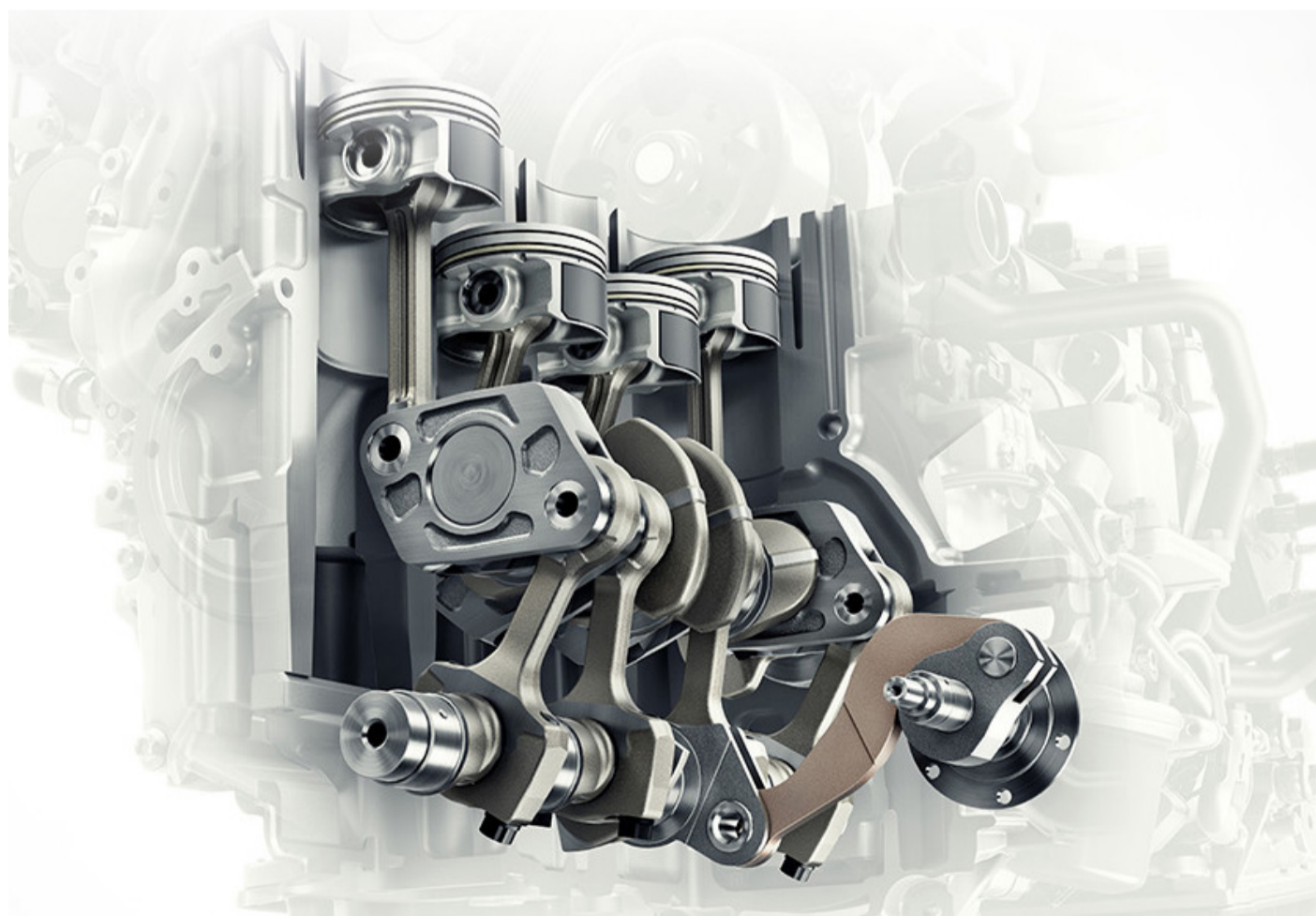
skanej energii. Mowa, oczywiście, o samochodach hybrydowych.

To wszystko jest bardzo skomplikowane, ale działa (w miarę) niezawodnie. Znacznie zmalało



zużycie paliwa, spaliny są coraz mniej szkodliwe, silniki są trwałe, a ich serwis i naprawa nie sprawia nadzwyczajnych trudności. Użytkownik samochodu najczęściej nie ma pojęcia, co tam się dzieje pod maską, ale wcale nie musi tego wiedzieć. Naciska przycisk (lub przekręca kluczyk), uruchamia silnik i jedzie. Elektronika sygnalizuje, gdy coś zaczyna szwankować, ale bardzo rzadko zdarza się, aby silnik zastrajkował w czasie jazdy. Jeśli zgodnie z instrukcjami producentów obsługą serwisową zajmują się fachowcy, to silnik nie zawiedzie.

Znacznie łatwiej jest piętnować i wytykać błędy, wady i straty, niż w atrakcyjny sposób pokazywać korzyści. Wszak powszechnie wiadomo, że sprawność spalinowych silników samochodowych pozostawia wiele do życzenia. Dla środowiska naturalnego nie są zbyt przyjazne. No i potrzebują paliw kopalnych, których ograniczone zasoby i lokalizacja złóż są zarzewiem konfliktów i wojen. A jednak są najpowszechniej stosowane w samochodach. Dlaczego? Bo – jak na razie – nie ma nic lepszego. ■





# Obrazki z USA - post scriptum

TEKST: MACIEJ RZOŃCA  
ZDJĘCIA: KATARZYNA RZOŃCA

Właściwie już zakończyłem ten serial o ciekawostkach i spostrzeżeniach związanych z motoryzacją w Stanach Zjednoczonych, ale red. Mirosław Rutkowski (a naczelnemu się nie odmawia) przekonał mnie do kilku zdań będących pewnego rodzaju podsumowaniem tematu. Zrobił to w prosty sposób. Zadał mi pytanie, czy dobrze mi się jeździło po USA? Na odpowiedź, że tak, jak najbardziej, stwierdził - to napisz o tym, napisz dlaczego polubiłeś jazdę samochodem w tym kraju...



**N**a początek więc, kilka słów wprowadzenia. To był mój piąty wyjazd do USA. Za każdym razem na nieco więcej niż miesiąc. Pierwszy raz poleciałem tam w 1986 roku, kolejne już w XXI wieku. Podczas pierwszej wizyty zdałem egzamin na prawo jazdy stanu Illinois, a cała procedura trwała nie więcej niż

3-4 godziny, wliczając w to egzamin z przepisów oraz jazdę egzaminacyjną. Teraz już nie jest tak prosto. Planowałem nawet, że odnowię w tym roku „driving licence”, ale okazało się, że w przypadku cudzoziemców nie jest to już takie proste. Generalnie chodzi o to, że w USA prawo jazdy jest dokumentem tożsamości trakto-





Policja nie „nęka” kierowców wyrywkowymi kontrolami drogowymi, a próba blokady przy wjeździe do miasta połączona z masowym badaniem trzeźwości zakończyłaby się wielkim skandalem i rozróbą. Tam naprawdę trzeba jechać bardzo niebezpiecznie, by zostać zatrzymanym przez policję. Ale jeśli to zrobiłeś pod wpływem (narkotyków też), to nie będzie ciekawie.

Ubezpieczalnie mają dostęp do policyjnych „rekordów”, czyli bazy danych. Ustalając wysokość ubezpieczenia „OC” sprawdzają tą bazę i dosko-

wanym na równi z ichnim dowodem osobistym (ID) i jego uzyskanie jest po prostu trudniejsze. W każdym razie miałem prawo prowadzić w tym kraju samochód mając polskie prawo jazdy oraz paszport z ważną wizą.

Przepisy ruchu drogowego w USA nie są identyczne we wszystkich stanach. Oczywiście, mieszkaniec Florydy może podróżować bez ograniczeń po całym kraju przez całe swoje życie. Natomiast we wszystkich stanach obowiązuje zasada, że jeśli zamieszkaś w danym stanie, to masz obowiązek zdać egzamin i uzyskać prawo jazdy wydane przez tenże stan (chodzi też o to, że w prawie jazdy wpisany jest adres zamieszkania, a jak wspomniałem wyżej jest ono równorzędne, a kto wie, czy nie ważniejszym w porównaniu z ID).

Znaków drogowych (w formie piktogramów) jest bez porównania mniej niż w Europie (tak mniej więcej ze 30, może 40). Wiele znaków zakazu, nakazu, itp. jest w postaci jednoznacznych napisów czarną czcionką na prostokątnej, białej tablicy.

nale widzą (a więc wiedzą), że konkretny kierowca – co prawda nie miał stłuczki – ale dostał np. cztery mandaty za przekroczenie prędkości i raz został zatrzymany za jazdę pod wpływem. Zareczam, że koszt kolejnego obowiązkowego ubezpieczenia samochodu posybuje pod samo niebo, a kierowcy w kolejnym roku odechce się „kozaczyć” na drodze.

Wspomniałem w którymś z odcinków „obrazków”, że amerykańscy kierowcy jeżdżą nieco pasywnie. Oznacza to, że bardzo rzadko zda- →→





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

# REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



# NAMNIAŻAĆ PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane  
dostępne na  
[www.autorok.pl](http://www.autorok.pl)



rza się spotkać „pirata drogowego” szalejącego na drodze (będę niepoprawny politycznie, ale jeśli już, to najczęściej będzie to młody Afroamerykanin lub Latynos), do wyjątków należy wymuszanie pierwszeństwa i inne tego typu „grzeszki” znane z polskich dróg. Być może wiąże się to z tym, że motoryzacja w USA jest naprawdę powszechna, czyli prawo jazdy ma praktycznie każdy. Nie tylko ma, ale też jeździ – zarówno 18-latek i 80-latek (o ile przeszedł badania lekarskie), młoda



dziewczyna i zaaferowana zakupami gospodyni domowa. Jest tak, bo – moim zdaniem – samochody z automatyczną skrzynią biegów są niezwykle łatwe w prowadzeniu, przepisy jasne i jednoznaczne i nawet „blondynka” (proszę wybaczyć stereotyp) nie zachowuje się jak nieprzewidywalna idiotka (co jednak czasem musi zdarzyć się w tym kilkusetmilionowym kraju).

Poza tym Amerykanie przyzwyczaili się do drogowych korków. Traktują je normalnie, jak deszcz. Pada, więc trzeba włączyć wycieraczki.

(Przy okazji... jak wspomniałem, są różnice w stanowych przepisach drogowych. Należy do nich podejście do używania świateł. Generalnie nie ma obowiązku ich używania przy świetle słonecznym. Są stany, gdzie tablice informują, że należy włączyć światła podczas deszczu, ok, prosty przekaz. Natomiast genialną w stylu, jak dla mnie, była tablica z informacją, ale też poleceniem – bodajże w Arkansas – którą można przetłumaczyć, jako: włączyłeś wycieraczki, włącz światła.) Korek, trzeba stać. Nie ma złości, trąbienia, wciskania się przed innych, →→







itp. Jeśli korek jest codziennie o tej samej porze będą kombinowali co zrobić, by jutro go ominąć – wyjechać wcześniej, pojechać inną trasą, może zmienić godziny pracy? Ale, jeśli muszą stać w korku, to cierpliwie to (z)robią...

Ogromne połacie tego kraju zamienione zostały na parkingi. Każda szanująca się firma (może poza tymi funkcjonującymi w ścisłych centrach miast tzw. downtown) oferuje potencjalnym

klientom miejsca parkingowe. Nawet najmniejsza pizzeria walczy o to, by mieć dla swoich gości przynajmniej 2-3 miejsca postojowe. W przeciwnym przypadku interes może mieć kłopoty z utrzymaniem.

Samochodów przybywa. Przed 30 laty na ulicy przed „moim” domem nie było problemu z zaparkowaniem samochodu, także „obcego”, czyli gościa. Teraz trzeba wykupić specjalne naklejki







upoważniające do parkowania przy krawężniku przy danej ulicy czy kwartale. I tak nie daje to gwarancji znalezienia miejsca... Tak jest w dużych miastach. Na „prowincji” nadal parkujemy (prawie) tak jak i gdzie chcemy.

Powrócę do policji... Jeśli nie masz nic na sumieniu, jest to instytucja rzeczywiście służąca społeczeństwu. Do byle jakiej „stłuczki” zjeżdżają się co najmniej 2-3 radiowozy i natychmiast funkcjonariusze zaczynają działać w tym kierunku, by nie powstawały zatory. Są stanowczy, ale kompetentni, przez co ich polecenia wykonywane są bez specjalnego sprzeciwu.

Zdecydowanie natomiast należy zachować ostrożność i uwagę, gdy we wstecznym lusterku

zauważymy niebieskie, pulsujące światła policyjnego radiowozu. Jeśli będziemy mieli pewność, że to o nas chodzi (policja nie wyprzedza nas, mimo, że zwolniliśmy), należy zatrzymać się i czekać z rękami na kierownicy. Trzeba zaczekać, aż podejdzie policjant (z reguły z ręką na kaburze pistoletu) i dokładnie będzie nas instruował, co mamy zrobić. Nie warto robić coś więcej, niż jego polecenie, gdyż zbyt wielu funkcjonariuszy amerykańskiej policji drogowej zginęło na służbie, a przez to stali się bardzo, bardzo nerwowi. Nie miałem - na moje szczęście - okazji na tego typu spotkanie. Chociaż z tego co wiem - na ogół są niezwykle profesjonalni, co także oznacza ich życzliwość i pozytywne zrozumienie dla skomplikowanych spraw, z którymi się spotykają.

Dla mnie jazda samochodem po USA nie kojarzy się źle, wręcz przeciwnie. Jest zdecydowanie czymś przyjemniejszym od prowadzenia auta w Polsce i ogólnie Unii Europejskiej (o innych już zupełnie nie wspominając). To kraj, który swoją potęgę - moim zdaniem - zbudował m.in. na motoryzacji, ale przede wszystkim na pomysowości i wykorzystaniu talentów swoich (oraz imigrantów) talentów w każdej dziedzinie. Wróć do tego tematu... ▣



# Druga drzemka

TEKST: MARZENA PIÓRO  
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

**W**akacje kończą się zdecydowanie za szybko. A powrót do rzeczywistości zawsze jest trudny. Bo walizki do rozpakowania, bo pranie wszystkiego, bo nic nie mogę znaleźć po powrocie do domu. Ale najgorszy jest pierwszy poranek kiedy trzeba wstać i pójść do pracy. Tym bardziej, że cały wieczór z koleżanką oglądając nasze zdjęcia z wakacji.

Aż po błądy świt. Wypiliśmy morze kompotu owocowego śmiejąc się z naszych wakacyjnych przygód. Zasadniczo mój budzik dzwoni zawsze dwa razy. To mi wystarczy, żeby być na nogach, gotowa do działania. Ale nie tym razem. Dzwonił ile chciał. I tak go nie słucham. Ranek bardzo ciężki, do tego pochmurno i deszczowo. Nawet makijaż nie wychodzi. Dobrze, że chociaż opalenizna została. Z ledwo otwartymi oczami otwieram drzwi do autka i jadę, a raczej stoję w korku. Spóźniona, senna, zmęczona. Czarna, gorąca kawa, kupiona na pobliskiej stacji też dziś nie działa. Praktycznie śpię. Moją podróż przerywa głośny klakson i ostry pisk opon. Przedemna



hamuje ogromna ciężarówka. Jestem przerażona, zaś poziom adrenaliny osiąga zenit w chwili, gdy zobaczyłam za mną kolejną. Jednym słowem mogę za chwilę być w epicentrum gigantycznej katastrofy. Szybki manewr i w ostatniej chwili, odjechałam. Uff, udało się! Jak dobrze, że moje auto jest sprytne, a ja wczoraj piłam tylko kompotik owocowy. Jadąc jednak trzeba być czujnym

na każdym kroku. Nawet zwykłe zmęczenie czy zamyślenie, może doprowadzić do tragedii. Wystarczy, że jesteśmy zaspani, sfrustrowani, czy coś niepotrzebnie rozproszy naszą uwagę. Dbajmy o siebie, bo wtedy mamy siłę i energię aby zadbać o innych.

**PS.**

## Zalecenia od Marzeny:

Kochane, pamiętajmy, że siadając za kierownicę poniekąd bierzemy odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych uczestników ruchu. Bądźmy wyspani, przytomni i czujni. I nigdy nie tracimy zimnej krwi i chłodnej oceny sytuacji. I nie denerwujemy się na zaspane koleżanki na drodze. Czasami tak bywa. Uśmiechnijmy się do nich. Bo z uśmiechem na twarzy łatwiej i przyjemniej się żyje. ▣



# Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## Pierwszy mistrz Formuły 1

Wraz z pojawieniem się na drogach samochodów nieunikniona stała się rywalizacja - zarówno kierowców, jak i producentów. Z upływem lat pojawiły się systematycznie modernizowane i uściślone regulaminy, powstawały tory wyścigowe, wprowadzano kategorie i klasy. Generalnie "porządkowano" zasady rywalizacji tak, by rzeczywiście wyłaniać najlepszych kierowców oraz zespoły (producentów). Mniej więcej po nieco ponad pół wieku ukształtowała się Formuła 1 – seria wyścigów do dzisiaj uważanych za najbardziej prestiżowe w sportach samochodowych, chociaż obecnie niekoniecznie o najmocniejszych silnikach czy największych prędkościach (np. wyścigi dragsterów).

Pierwszym oficjalnym sezonem zawodów Formuły 1 zakończony przyznaniem mistrzowskiego tytułu dla kierowcy był 1950 rok. Pierwszym mistrzem w 67-letniej już historii Formuły 1 stał się włoski kierowca Giuseppe Farina jadący w zespole Alfa Romeo. Tytuł zapewnił sobie podczas siódmego, ostatniego w tym sezonie wyścigu, mając przewagę zaledwie 3 punktów nad partnerem z zespołu Argen-



tyńczykiem Juanem Manuelem Fangio, późniejszym pięciokrotnym mistrzem świata F1. Wyścig, który zadecydował o triumfie Fariny odbył się na włoskim torze Monza 3 września (wspomnianego 1950 roku). Farina stał się jednocześnie →→





[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



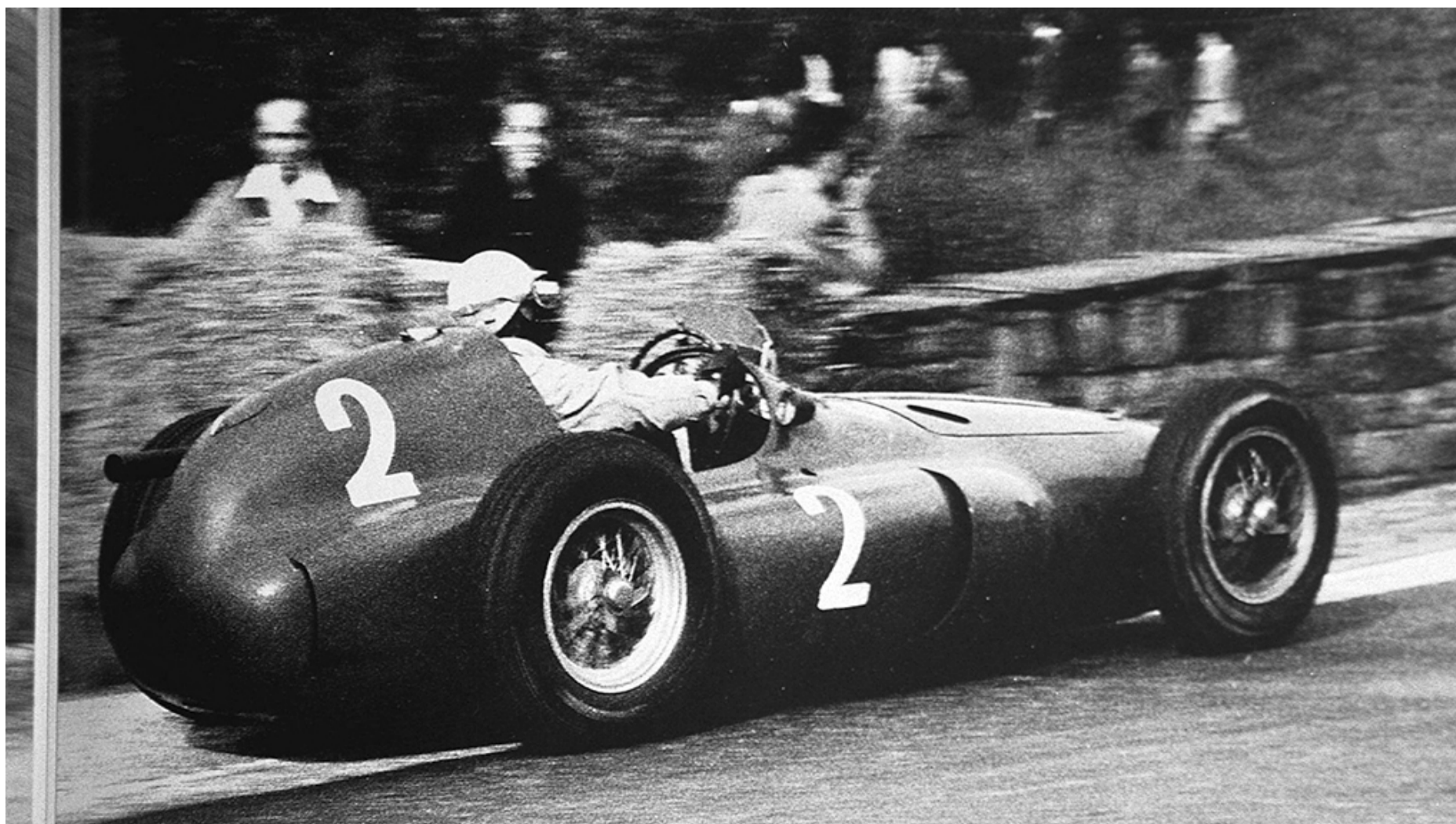
Teraz także na smartfony i tablety





pierwszym z szesnastu "mistrzów-pechowców" w historii F1, którym nie udało się powtórzyć tego sukcesu. Tytuły mistrzowskie w kategorii producentów/konstruktorów przyznawane są od 1958 roku. Pierwsze laury zdobył wówczas brytyjski zespół Vanwall.

Emilio Giuseppe "Nino" Farina urodził się 30 października 1906 roku w Turynie. Jego ojcem był Giovanni Carlo Farina (1884-1957), który w roku urodzin syna założył w tym mieście firmę o nazwie Stabilimenti Industriali Farina, zajmująca się projektowaniem i budową →→







samochodowych nadwozi. Istniała ona do 1953 roku. Do 1928 roku pracował tam brat Giovanni'ego Battista, który – mający przydomek “Pinin” – założył w 1930 roku własną firmę designerską znaną do dzisiaj doskonale, jako... Pininfarina...

Giovanni rozpoczął swoją karierę kierowcy już w wieku 9 lat prowadząc 2-cylindrowego Temperino. W młodości interesował się także piłką nożną, narciarstwem oraz lekkoatletyką, ale ostatecznie zwyciężyła pasja związana ze sportami samochodowymi. Podczas jednych z pierwszych poważnych zawodów w swej karierze – Aosta-Gran San Bernardino Hillclimb w 1925 roku – rywalizując na trasie wyścigu ze swoim ojcem uległ wypadkowi, w którym doznał złamania ręki oraz urazów twarzy. Do ścigania powró-

cił w 1933 roku. W tym czasie nawiązała się jego przyjaźń ze słynnym kierowcą Tazio Nuvolari. Do wybuchu II wojny światowej Farina jeździł w teamach Alfa Romeo oraz Maserati odnosząc wiele zwycięstw i trzykrotnie zdobywając tytuł Mistrza Włoch w latach 1937-39.



Do ścigania powrócił tuż po wojnie, w jeszcze lepszej formie. W 1946 roku wygrał Grand Prix des Nations, w kolejnym pauzował, ale już w latach 1948-49

praktycznie nie opuszczał najwyższego stopnia podium. Jak wspomniałem wyżej w 1950 roku Farina stał się pierwszym mistrzem świata Formuły 1, ponadto zwyciężył w kilku innych wyścigach spoza tej serii. Sezon 1951 nie był już tak dobry – jedno zwycięstwo oraz dwa trzecie miejsca dały mu na koniec sezonu czwartą



pozycję w F1. W kolejnym roku przeniósł się do zespołu Ferrari, czterokrotnie zajmując drugie miejsce, co dało mu tytuł wicemistrza. W ścisłej czołówce F1 na koniec sezonu znalazł się także w 1953 roku zajmując trzecią lokatę.

Dobłą passę przerwały dwa wypadki w 1954 roku. Najpierw, podczas Mille Miglia złamał rękę, a podczas wyścigu Supercortemaggiore Grand Prix na torze Monza doznał poważnych poparzeń, w wyniku których spędził w szpitalu 20 dni. Ale przede wszystkim musiał już pauzować do końca sezonu. Ostatecznie, w F1

został sklasyfikowany na 8 miejscu. Farina powrócił do ścigania w 1955 roku. Niestety, skutki poparzeń dawały o sobie znać i kierowca podczas zawodów musiał zmagać się z silnymi bólami uśmierzanymi morfiną. W rezultacie w połowie sezonu zdecydował się zakończyć swoją karierę sportową. Na "emeryturze" zajął się sprzedażą samochodów Alfa Romeo oraz Jaguar, współpracował także z Pininfarina. W 1966 roku jadąc przez francuskie Alpy na Grand Prix Francji stracił panowanie nad swoim Lotusem Cortina, uderzył w słup telegraficzny, ginąc na miejscu...

---

## Kto szybszy, kto lepszy?

7 września 1896 roku w amerykańskiej miejscowości Cranston w stanie Rhode Island odbyły się pierwsze w historii USA wyścigi samochodowe na owalnym torze. Historycy zajmujący się motoryzacją nie mają pewności, czy te wła-

śnie zawody mają "palmę pierwszeństwa", ale raczej nie powinno wchodzić się w polemikę na ten temat z mieszkańcami tego stanu. Zawody odbyły się torze Narragansett Trotting Park, który generalnie służył wyścigom konnym. →→





# BRAYT®



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



Tym razem na gruntowym owalu o długości jednej mili stanęło siedem pojazdów.

Rywalizację na torze wymyślili producenci samochodów, którzy w ten sposób chcieli zareklamować swoje pojazdy. Tym bardziej, że u zarania motoryzacji auta napędzane były elektrycznością, benzyną i parą wodną, a więc sprawdzenie, który z nich jest najlepszy było bardzo interesujące. Pomysł chwycił i zawody obejrzało na żywo (podobno) około 60 tysięcy widzów, a kolejne tysiące przeczytały później o tym wydarzeniu w gazetach i czasopismach.

Początek wyścigu nie należał do udanych. Na starcie stanęło siedem samochodów, które w tamtych latach rozpędzały się naprawdę wolno, a i



prędkości maksymalne nie były oszałamiające. Dość, że widzowie nieco kpili z kierowców namawiając ich, aby przesiedli się na konie...

Wyścig rozegrany został na dystansie pięciu okrążeń. Najszybszym okazał się pojazd... elektryczny firmy Riker Electric Motor z Brooklynu, który pięć mil pokonał w 15 minut i niecałe 2 sekundy. Tylko odrobinę wolniejszy okazał się drugi pojazd napędzany elektrycznością, zbudowany przez Electric Carriage and Wagon Company, a dopiero na trzecim miejscu znalazło się pierwsze auto z napędem spalinowym wyprodukowanym przez firmę Duryea ze Springfield w stanie Massachusetts.

**BUY  
A  
"RIKER"**

**UNEQUALLED  
FOR  
PRACTICAL USE**

**CONSTRUCTION AND APPEARANCE**

WE ARE PREPARED TO MAKE UNUSUALLY PROMPT DELIVERY  
CATALOGUE ON REQUEST

RIKER ELECTRIC VICTORIA

**RIKER MOTOR VEHICLE CO.  
WORKS  
ELIZABETHPORT, N.J.**

**Riker Electric Vehicles**

RIKER ELECTRIC DEMI COACH.

**The Perfect Automobile.**

If you will tell us whether you want a carriage for pleasure or a wagon for business we will mail you a catalogue accurately describing them in pictures and words.

THE RIKER ELECTRIC VEHICLE CO., Elizabethport, N. J.

Represent the last step in the perfection of Automobiles. Vibration has been completely overcome; absolute control of speed and direction has been secured. The minimum cost of operation and the highest degree of durability has been attained. Every requirement of pleasure or business, every demand for beauty and service is supplied by a Riker Electric Vehicle—



---

**WYDAWCA**

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

---

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

**DTP**

Motopress Sp. z o.o.

---

**ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

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

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

Anna Pisarska, 502 627 674, [anna.pisarska@bruxmedia.pl](mailto:anna.pisarska@bruxmedia.pl)

---

**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)