

iauto ^{polska}

Numer 94, 18 października 2017



Interesujące badania dotyczące zachowań kierowców przeprowadziła firma Goodyear wspólnie z londyńską School of Economics and Political Science. Badania przeprowadzono na grupie ponad 9 tysięcy kierowców w 15 krajach europejskich. Okazuje się, że zarówno złe, agresywne, jak dobre, życzliwe zachowania kierowców wywołują efekt domina.

Nietrudno zjawisko to zaobserwować na naszych drogach, na autostradach, czy w miastach. Drobne, ale celowe utrudnienie komuś jazdy powoduje chęć odegrania się na kolejnym kierowcy. Ten, już wkurzony, nikogo nie wpuści, nikomu nie ułatwi wyprzedzania. A jeśli tylko może – utrudni.

Z kolei kiedy stoimy na drodze podporządkowanej czekając dłuższy czas na możliwość wjazdu na drogę główną – a sznur samochodów długi, że końca nie widać – i ktoś z własnej, nieprzymuszonej, woli zwalnia i daje sygnał, abyśmy jechali – to wraca wiara w człowieka, ale też i życzliwie ułatwiamy jazdę innym. Zwłaszcza w podmiejskich dzielnicach wielkich miast i mniejszych miejscowościach takie zachowania zdarzają się coraz częściej. Obserwacja ta nie jest poparta poważnymi badaniami, ale jeśli kilka, kilkanaście lat temu sporadycznie ktoś ułatwiał jazdę, to obecnie jest to

naprawdę częste. Oczywiście przeczy to stereotypowej opinii opisującej polskich kierowców jako agresywnych egoistów. Choć wciąż wielu ich na drogach...

Oczywiście na zachowania kierowców wpływ ma bardzo wiele czynników. A to szef, który znów ma pretensje i dokłada kolejne zadania, a to wiadomości za szkoły o problemach wychowawczych z naszą latoroślą, a to popsuta pralka, czy sąsiad, który kosi trawnik, kiedy my chcemy spać. Albo kierowca na sąsiednim pasie, który bez kierunkowskazu, niespodziewanie wjeżdża tuż przed nasz zderzak... Noż, kurczę... Ile można! Podobnie na drogach szybkiego ruchu czy autostradach. Jazda lewym pasem z prędkością mniejszą niż dozwolona, to codzienna praktyka, zwłaszcza starszych kierowców aut osobowych. Tyle, że takie zachowanie często nie wynika ze złośliwości. Częściej jest to skutek złych nawyków, bezmyślności i nieznajomości zasad jazdy. A może też i przyzwyczajenie... Jak by nie patrzeć jest to utrudnianie ruchu i... może powodować uruchomienie drogowego efektu domina.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazd

Nas dwóch i Optima - str. 4



Wydarzenia

20 lat i dwa - str. 10

25 lat PZPM - str. 26

Historia

Pasję zmienił w zawód - str. 12



Sport

Żubry po raz 51 - str. 28

Rajd Śląski - str. 30

Polacy rajdowymi mistrzami Ameryki - str. 30



Kalejdoskop

Kalejdoskop Automobilklubów - str. 36

Babskie gadanie

Janusze polskich dróg - str. 39

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 41



Nas dwóch i OPTIMA

TEKST I ZDJĘCIA: MICHAŁ BARANOWSKI, MIROSLAW RUTKOWSKI

Wspólna opowieść o samochodzie? Na pierwszy rzut oka pomysł wydawał się znakomity. Po krótkiej rozmowie entuzjazm opadł, bo skoro mamy zbliżone opinie, to zabraknie twórczego sporu. A jednak uznaliśmy, że warto.



Pomysł, aby w jednym materiale zestawić wrażenia dwóch autorów z jazdy hybrydową Optimą, wydawał się znakomity. Mamy inne doświadczenia z samochodami, pracujemy w różnych redakcjach, reprezentujemy różne pokolenia – to może być ciekawe. Po krótkiej rozmowie, pomysł przestał być tak atrakcyjny. Obaj podobnie doceniliśmy własności użytkowe, technologię i estetykę samochodu.

Pojawiło się zasadne pytanie: gdzie spór, gdzie zderzenie opinii, logiczne wywody, argumenty, ataki i obrony, słowem, gdzie te ostre przyprawy, które mają sprawić smakowity artykuł? Okazało się, że jest zgoda co do tego, iż samochód jest udany, a nawet bardzo udany, ale w szczegółach różnimy się zasadniczo i skupiamy uwagę na nieco innych elementach. A skoro tak, to opowieść o Optimie będzie pełniejsza.

Elektryczność

Michał Baranowski:

Na początek generalne spostrzeżenie odnośnie koreańskiej niskoemisyjnej motoryzacji. Jeżeli w jednym worku mam zestawić samochody koreańskie (Kia i Hyundai) i japońskie (Toyota i Mitsubishi) to śmiało mogę powiedzieć, że te koreańskie są bardziej zwyczajne – bardziej podobne do spalinowych aut. Te japońskie, z kolei, są bardziej „elektryczne”. To może być kolosalna zaleta dla kierowców szukających

prawie normalnych wrażeń i niskiego spalania. Układ hybrydowy jest dyskretny, praktycznie nie wyczuwalny. Nie ma aż takiego „elektrycznego” szoku jak w przypadku Japończyków, chociaż ja go lubię. Lubię czuć, że jadę innym samochodem – innym niż spalinowe.

Mirostław Rutkowski:

Skoro już przywołujesz technologię japońską – chociaż całkiem nie wiem po co, wszak mamy opowiadać o koreańskiej Optimie – to takie →→





zdarzenie: Na koniec jazd testowych na prawy fotel zaprosiłem jedną z rajdowych legend czasów PRL-u. Zapytał, czy moim zdaniem Koreańcy w motoryzacji dogonili Japończyków. Jakoś od odpowiedzi się wyłgałem, a na koniec wspólnych jazd, to ja zadałem to samo pytanie. Odpowiedział, że tak. Bez zastanowienia się z nim zgodziłem. No, właśnie, bez zastanowienia... Ot, takie miałem wrażenie. Dopiero po jakimś czasie, kiedy przyjrzałem się technologii, jaką wykorzystano w Optimie, wyszło, że dogonili. I to jak! Celnie to ująłeś, stwierdzając, że auta koreańskie są bardziej zwyczajne. Są takie dzięki świetnie pomyślanemu układowi napędowemu. Silnik elektryczny umieszczony jest między klasycznym, dwulitrowym silnikiem spalinowym, a sprzęgłem z tłumikiem drgań skrętnych. Napęd przekazywany jest przez sześciobiegowy automat sterowany za pomocą pompy hydraulicznej. Wszystko oplecione skomplikowaną elektroniką. Do tego system odzyskiwania energii kinetycznej z wykorzystaniem rozrusznika-generatora i rekuperatora hamulców tylnych. Całość działa świetnie.

Ładowanie

MB:

Kia ładuje się z gniazdka około 4-5 godzin. Z półszybkiej stacji ładowania około 2-2,5 godziny. Na szybkiej stacji... tyle samo. Auto nie ma gniazda CHAdeMO i korzysta tylko ze standardu Type 2. Czy to wada? Czasem aż żal nie skorzystać z publicznych stacji ładowania w trakcie krótkich, 20-30 minutowych,

zakupów. Z drugiej strony w Warszawie mamy takich stacji publicznie dostępnych trzy, ale należy się spodziewać, że wkrótce będzie ich więcej.

MR:

Brak tego gniazda raczej nie jest przypadkowy. Posiadając taką hybrydę warto wykorzystywać możliwość ładowania akumulatorów, ale warto też wiedzieć, że ładowanie akumulatorów dużym prądem, nie jest dla nich zbyt zdrowe. Dlatego, moim zdaniem, po powrocie do domu należy podłączyć ładowanie, a w trasie czy jazdach miejskich lepiej jedynie korzystać z systemu odzyskiwania energii.

Bagażnik

MB

Optima w wersji hybrydowej ma znacznie mniejszy bagażnik w porównaniu do wersji spalinowej. Dyskwalifikuje to, moim zdaniem, ten →→



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl



samochód w roli auta rodzinnego. Cztery osoby nie spakują się na dwutygodniowo urlop, choć samochód w trasie sprawuje się fenomenalnie.

MR

Rzeczywiście załadowanie pełnego wyposażenia dla czwórki nurków głębinowych, kwartetu smyczkowego czy narciarzy do bagażnika Optimy może sprawiać pewne kłopoty. Ale

on i ona z dwójką dzieci na wakacje mogą się tym samochodem zabrać. Pytanie tylko, czy Optima ma pełnić funkcje samochodu rodzinnego – cokolwiek to znaczy, czy raczej jest to auto dla menadżera, który musi dużo jeździć na tyle blisko, że samolotem nie warto, na tyle daleko, że opłaca się autem, świetnie sprawującym się w trasie, ale i w mieście.

Auto dla menadżera

MB

Dobrze to ująłeś – auto dla menadżera. Dokładnie tak opisałbym ten samochód. Elegancka sylwetka, świetne wyposażenie, bardzo dobra dynamika i oszczędny silnik, a przy tym możliwość poruszania się w trybie elektrycznym. Zakładam, że gniazdo lub stacja ładowania w garażu firmowym to wyposażenie obowiązkowe. Samochód doskonale pasuje również do instytucji publicznych dla



wyższych rangą urzędników przemieszczających się głównie w obrębie aglomeracji miejskich. Szczególnie dla tych, którzy odpowiadają lub będą odpowiadać za rozwój projektów związanych z elektromobilnością.

MR

Ale czy menadżer, dla którego samochód jest swoistym wyznacznikiem statusu w biznesie, będzie chciał jeździć (lub być wożony) Optimą? Wszak ta koreańska marka wciąż – moim zdaniem niesłusznie – jest postrzegana jako „gorsza”. Ale argumentem przemawiającym na korzyść tego auta jest, jak słusznie zauważyłeś, elegancka sylwetka i szereg zalet technicznych i użytkowych. Ja dodam jeszcze, że dobrze się czułem za kierownicą, ale i na tylnej kanapie. Dyskretna elegancja i dopracowana ergonomia oraz wszystko, o czym mówiłem wcześniej sprawia, że Optima po prostu mi się bardzo podoba.

Wyposażenia

MR

Zastanawiam się, czy Kia Optima to już samochód klasy „premium” czy jedynie do tego grona aspirujący?

MB

Jak bym powiedział, że to bardzo solidna klasa średnia, z wyposażeniem, które z jednej strony nie kłuje w oczy, jest praktyczne i daje poczucie komfortu klasy wyższej.

Cena

MB

Jak zwykle pytanie o cenę w przypadku aut niskoemisyjnych „trudne”. Jedyna dostępna wer-



sja (najwyższa) wyceniona jest na 164 900 zł. Do tego warto dołożyć pakiet komfort ze tapicerką skórzaną, podgrzewanymi fotelami (przednie i skrajne tylne) i wentylowanymi (przednie), oraz pakiet Technology dodający systemy bezpieczeństwa, aktywny tempomat, kamery 270 i automatyczny system parkowania. W sumie za 15 500 zł. Czy to dużo? Niemało, ale samochód w mieście odwdzięczy się ponadprzeciętnie niskim spalaniem. Jeśli tylko będzie często ładowany, zużycie paliwa można utrzymać na poziomie 2 l./100 km.

MR

No i, cytując klasyka, skończyły się żarty, zaczęły schody. Co takiego ma w sobie Optima w wersji hybrydowej, żeby warto było wydać na nią niemal dwieście tysięcy złotych? Za takie pieniądze można wybierać w samochodach, również z napędem hybrydowym, do woli. Dodatkowymi argumentami na „tak” mogą być „eko” oraz siedem lat gwarancji. A korzystając z którejś z form leasingu lub wynajmu długoterminowego, może się okazać, że Optima jest sensownym wyborem. Dojrzała technologicznie, elegancka i wygodna, bez ostentacji dojedzie tam, gdzie trzeba. Ale kosztuje niemało... ■



eco  **driving**.info

Artykuł ukazał się również na stronie:
<https://eco-driving.info/home/bezpieczenstwo/>

20 lat i dwa

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Auto testy organizowane przez Wojciecha Sierpowskiego i jego redakcję, po dwudziestu latach przeniesione zostały do podwarszawskich Falentów. Zapraszani do testów dziennikarze z sentymentem wspominają imprezy w Czosnowie i różnorodne trasy w nieodległych okolicach.



Zaproszeni dziennikarze, w czasie krótkich jazd po wyznaczonej trasie, mają okazję poznać najbardziej charakterystyczne cechy poszczególnych modeli aut. W drugi wtorek października odbyło się trzecie, i ostatnie w tym roku, spotkanie dziennikarzy z samocho-

dami. Tym razem były to SUV-y i samochody terenowe. Samochody, o których producenci chętnie mówią, iż poza funkcjonalnością codziennej eksploatacji są również dzielne i sprawne w terenie. W zasadzie jest to prawda, samochód z napędem na cztery koła przejedzie przez przeszkody tere-



nowe, na których auto z napędem na jedną oś ugrzęźnie. Jednak po to, aby w pełni wykorzystać potencjał czterech napędzanych kół, systemów rozdziału mocy na każdą oś oraz możliwość redukcji przełożeń i blokady dyferencjałów, to trzeba przynajmniej założyć opony o odpowiedniej konstrukcji. W warunkach jazd przeprawowych w rzeczywistości ciężkim terenie niezbędna jest również wyciągarka, lina, łopata, podnośnik i... przede wszystkim umiejętności jazdy terenowej. Samochody dostarczone do testów miały opony szosowe. Trasa testów tym razem obejmowała wytyczoną na gruntowej i błotnistej drodze króciutką pętlę, ale utopienie auta w błocie czy ugrzęźnięcie w sypkim piachu nie było możliwe. Była jedynie szansa wjechania do jeziora, ale nikt – i słusznie – z niej nie skorzystał.

W czasie krótkich, kilkunastominutowych jazd testowych trudno rozeznąć wszelkie cechy samochodu, można natomiast, przesiadając się z auta do auta, porównać właściwości trakcyjne, sprawność napędów czy rozplanowanie i estetykę wnętrza. Niektórzy przedstawiciele "nowych mediów" korzystają z okazji i próbują "upalać", co zazwyczaj kończy się tym, że już więcej do testów porównawczych nie są zapraszani.

Nasze wrażenia z jazd samochodami dostarczonymi do testów zestawiamy z odczuciami, które mamy po dłuższych jazdach samochodami dostarczanymi do testów naszej redakcji. Nierzadko pierwsze wrażenia z testów są nieco odmienne od tych, które mamy po nieco dłuższych jazdach i kontakcie z samochodem. Najczęściej samochody wypadają lepiej po tygodniu, czy dwóch. ■

Pasję zmienił w zawód

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Dwadzieścia lat temu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem wywalczyli swój pierwszy tytuł mistrzów Polski klasyfikacji generalnej. W konfrontacji z załogami w samochodach 4x4 powinni przegrywać.

19 października Janusz Kulig skończyłby 48 lat. Z tej okazji w czwartek 19 października o godz. 9:30 w kościele parafialnym w rodzinnym Łapanowie w powiecie bocheńskim zostanie odprawiona Msza Święta w intencji znakomitego kierowcy i wielkiego sportowca. Po Mszy Świętej rocznicowe uroczystości przeniosą się do Publicznego Gimnazjum w Łapanowie, które od trzynastu lat nosi imię Janusza Kuliga. Pamiętajmy o Januszu, niezapomnianym sportowcu i kierowcy rajdowym Automobilkлубu Krakowskiego...

Grzegorz Chmielewski



Pierwszy tytuł mistrza Polski Janusz Kulig zdobył w roku 1995. Wywalczył go wspólnie z Dariuszem Burkatem w bardzo licznej wówczas klasie N-3 samochodem Opel Kadett GSi. Koledzy ze szkolnej ławy, których połączyło umiłowanie sportu samochodowego, wspólnie zdobywali rajdowe ostrogi, a później, przez cztery sezony startowali

w mistrzostwach Polski. Z rajdami samochodowymi zetknął się już jako dziecko. Wychowywał się w Łapanowie, gdzie w latach osiemdziesiątych na krętych drogach Pogórza Wielickiego i Beskidu Wyspowego wytyczano odcinki specjalne Rajdu Krakowskiego i wielu imprez z cyklu KJS. Z zapałem tchem obserwował przemijające w okolicach jego domu

rajdówki. Tam narodziła się fascynacja rajdami samochodowymi. Janusz z Darkiem uciekali ze szkoły najpierw, aby obserwować przejazdy samochodów, później sami zaczęli ćwiczyć. W kwalifikowanym sporcie samochodowym debiutowali Fiatem 126p w 1991 roku w krakowskim Kryterium Asów. W następnym sezonie w mistrzostwach Polski zajęli



tym autem drugie miejsce w klasie A-10. Zostali zauważeni. Od samego początku Janusz Kulig konsekwentnie dążył do osiągnięcia kolejnych, wyznaczonych sobie, celów sportowych.

Miał to szczęście, że w czasie kiedy rozpoczynał przygodę ze sportami samochodowymi, rajdy w Polsce rozkwitały. Do tego, od pierwszych startów,

Janusz cieszył się powszechną sympatią środowiska, otaczało go wielu życzliwych ludzi doceniających nie tylko talent kierowcy rajdowego. Rzecz jasna dobra aura bardzo pomagała w rozmowach ze sponsorami, wobec których zresztą zawsze zachowywał się co najmniej fair. W 1993 roku załoga jeździła już w zespole rajdowym Aquila Rally sponsorowanym przez

Rafinerię Trzebinia, a kibice z uznaniem obserwowali ich widowiskową jazdę w tylnonapędowej Toyocie Corolli 1600 przygotowanej według przepisów grupy A.

Od Kadetta do Maxi

Przez kolejne pięć sezonów Janusz Kulig startował samochodami przednionapędowymi. Od 19. Rajdu Krakowskiego →→





nastąpiła przesiadka do Opla Kadetta GSi grupy N, rok później tym autem Janusz Kulig z Dariuszem Burkatem zdobyli tytuł mistrza Polski w klasie N-3. W ostatniej rundzie sezonu 1995, w 43. Rajdzie Wisły, kiedy przewaga punktowa uzyskana nad rywalami w poprzednich rajdach była już tak duża, że nikt nie mógł im zagrozić, pojechali treningowo w nowoczesnym wówczas, wynajętym w Belgii Oplu Astrze GSi klasy A-7. Zajęli piąte miejsce w klasyfikacji generalnej. Od następnego sezonu na prawy fotel rajdówki Janusza Kuliga usiadł Jarosław Baran i był to początek wspania-

łej, trwającej siedem lat współpracy. Tworzyli jedną z najciekawszych, najbarwniejszych i najskuteczniejszych polskich załóg rajdowych tamtych lat.



Za kierownicą Astry spędzili niemal cały sezon zdobywając drugie miejsce w klasyfikacji F-2 (samochody z napędem na jedną oś), trzecie miejsce w klasie A-7 i ósme miejsce w klasyfikacji generalnej. Być może dorobek sezonu byłby odrobinę lepszy, jednak w 16. Rajdzie Karonoskim załoga skorzystała z zaproszenia do jazdy w samochodzie Renault Clio Maxi. Start w profesjonalnym zespole i w superwyczynowym samochodzie był zarówno wyróżnieniem, jak i trudnym egzaminem. Do mety w Karpaczu nie dojechali, z walki wyeliminował ich rzadko zdarzający się defekt łożyska w alternatorze,

jednak póki jechali, zajmowali trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, niewiele ustępując Waldemarowi Doskoczowi, nazywanemu wówczas zastrzeżenie „Królem Ośki”. Awarią również skończył się test załogi w Clio Maxi na Słowacji w Rajdzie Gemer.

W Megane po zwycięstwo

Na początku 1997 roku okazało się, że w zespole Renault-PBI Bank na stanowisko kie-



rowcy w bodaj najszybszej wówczas rajdówce z napędem na jedną oś, Renault Megane Maxi, zatrudniono Janusza Kuliga z towarzyszącym mu na prawym fotelu Jarosławem Baranem. Sezon zakończył się niespodziewanym sukcesem, wywalczyli mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Pokonali świetnych rywali startujących w teoretycznie lepszych

samochodach: Roberta Gryczyńskiego z Tadeuszem Burkackim (Toyota Celica) i mistrzów Europy Krzysztofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim (Subaru Impreza). Dla Janusza Kuliga był to sezon przełomowy; udowodnił, że potrafi wywiązać się z obowiązków profesjonalnego kierowcy rajdowego. W kolejnych eliminacjach sezonu następowała prze-

miana wielce utalentowanego zawodnika uprawiającego sport rajdowy z potrzeby serca i pasji w zawodowca, dla którego rajdy pozostają spełnieniem dziecięcych marzeń, ale przede wszystkim zawodem. Na końcowy sukces w sezonie 1997 złożyły się zarówno świetny samochód, znakomity serwis, ogromna praca całego zespołu, doskonała taktyka i strategia jazdy, nieprzeciętny talent kierowcy, świetna współpraca z pilotem, Jarosławem Baranem, a także szczęście. Właśnie w tym czasie Janusz Kulig zyskał miano „farciarza”; poza uznaniem dla niebywałego wręcz wyczucia samochodu i drogi, powszechna stała się opinia o wielkim szczęściu towarzyszącym kierowcy. Kibiców zachwycał styl jazdy - agresywny, a przy tym pewny, precyzyjny i bardzo techniczny. Bardzo rzadko na trasach odcinków specjalnych jeździł →→





widowiskowo i chociaż potrafił auto z przednim napędem wprowadzić w czterokołowy poślizg, to jednak takie sztuki „pod publikę” urządzał - jeśli w ogóle - po skończonych zawodach. Kolejny sezon pokazał, że Janusz Kulig jest także zawodnikiem umiejącym panować nad emocjami, zawodnikiem, który potrafi walczyć zaciekle, ale nie za wszelką cenę, krótko mówiąc, że jest kierowcą skutecznym. W roku 1998 rozegrano siedem rajdów, wyniki wszystkich liczyły się w końcowej klasyfikacji. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem trzykrotnie wygrywali, dwa razy dojeżdżali na drugiej pozycji, raz na trzeciej. To jednak nie starczyło na zdobycie tytułu mistrzowskiego. Decydujący okazał się Rajd Polski, w którym załoga toczyła porywający pojedynek z będącymi w szczytowej formie Krzysztofem Hołowczycem i Maciejem Wisławskim. Awaria pompy paliwa w Renault Megane niespodziewanie rozstrzygnęła tę rywalizację. W końcowym bilansie sezonu okazało się, że pomimo wygrania największej

liczby odcinków specjalnych, do obrony mistrzowskiej korony zabrakło punktów. Wystarczyło, aby Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ukończyli Rajd Polski na trzecim miejscu, aby miał tytułu wicemistrzowskiego po raz wtóry fetować mistrzostwo w klasyfikacji generalnej. Na pociechę zostało im zwycięstwo

w klasyfikacji F-2. Mistrzami kraju zostali wówczas Robert Gryczyński i Tadeusz Burkacki jeżdżący w Toyocie Corolli. Janusz pierwszy pogratulował zwycięzcom.

Austria, Węgry, Słowacja...

W połowie roku było już wiadomo, że Renault kończy przygodę z rajdami w Polsce i od następnego sezonu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem muszą szukać nowego układu sponsorskiego. Rozstanie z zespołem Renault odbyło się w stylu, który wart jest naśladowania. W połowie sezonu, w rajdach poza granicami Polski Janusz Kulig startował w innym samochodzie i przy wsparciu innych sponsorów. Rzecz jasna nic nie odbywało się przypadkiem; przedstawiciele Renault zaakceptowali aneks do kontraktu



pozwalający zawodnikowi na starty w innych barwach, Janusz Kulig z kolei nie nagłaśniał w Polsce swych sukcesów zagranicznych realizując wszystkie medialne zobowiązania wobec sponsora do ostatniego rajdu sezonu. W poszukiwaniach koncepcji dalszej kariery, sponsora i samochodu pomocny okazał się pierwszy sukces międzynarodowy Janusza - tytuł mistrza Strefy Europy Centralnej. FIA zaliczyła do tej strefy Austrię, Węgry, Polskę, Chorwację, Czechy i Słowację. Rozgrywane w tych krajach rajdy zaliczane do cyklu mistrzostw Europy dawały również punkty w mistrzostwach strefy, a także, co ma znaczenie dla sponsorów, miejsce na liście priorytetowej FIA. Punkty zdobyte w polskich eliminacjach liczonych do tego cyklu

zsumowały się z punktami zdobytymi w startach zagranicznych. Janusz Kulig jeździł ze słowackim pilotem Emilem Horniaczkiem w przygotowanej przez JM Engineering ze Žlinu Toyocie Celice. Na Słowacji, w Rajdzie Gemer zdobyli drugie miejsce, na Słowenii, w Rajdzie Petrol-Velenje wygrali. W kolejnej planowanej eliminacji cyklu, Rajdzie Pirelli - Steiermark w Austrii startować już nie musieli; Janusz Kulig miał wystarczający dorobek punktowy. Doświadczenie w startach czteronapędową maszyną okazało się niezwykle przydatne w następnym sezonie.

Sukcesy z Escortem

Przez kolejne pięć lat Janusz Kulig startował wyłącznie w samochodach z napędem na obie osie. Od początku 1999 roku

wraz z Jarosławem Baranem stanowili załogę nowego zespołu Marlboro-Mobil 1, a ich rajdowym orężem był Ford Escort WRC. To był przełomowy i, po raz kolejny, pełen wyzwań, przygód i niespodzianek sezon dla obu zawodników, stanowił też istotny przełom w ich karierze. O tym, że nie zdobyli tytułu mistrzów Polski zadecydował przede wszystkim awaryjny, niedobrze przystosowany do specyfiki polskich rajdów samochód. W pierwszej rundzie, 13. Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, zajęli drugie miejsce. Zwyciężyli Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin, trzecie miejsce przypadło Leszkowi Kuzajowi z Arturem Skorupą, czwarte Robertowi Gryczyńskiemu i Tadeuszowi Burkackiemu. Dziś, z perspektywy lat, można stwierdzić, że był →→



to najciekawszy sezon w historii polskich rajdów. Kolejność w końcowej klasyfikacji generalnej była taka sama, jak na mecie pierwszego rajdu, jednak kolejność pretendentów do tytułu mistrzowskiego zmieniała się po każdej rundzie. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem wycofali się po piątym odcinku specjalnym z Rajdu Elmot, bez szwanku i w dobrych nastrojach wyszli z poważnego wypadku na trasie odcinka specjalnego Łapanów - Czasław w 56. Rajdzie Polski. Samochód wyleciał z drogi, dachował, i kiedy zawodnicy wydostali się z Forda, ten doszczętnie spłonął. Załoga żartowała, że jak jechał Kulig, to w planie było też pieczenie Barana. Obaj byli przekonani, że na odcinkach specjalnych nic złego przytrafić się im nie może. W kolejnej rundzie mistrzostw Polski, 25. Rajdzie Kormoran znowu dachowali. Z wypadku wyszli bez najmniejszych obrażeń, mocno uszkodzony samochód z ogromnym trudem doprowadzili do serwisu, gdzie odzyskał



rajdowy wigor. Metę osiągnęli jako druga załoga w stawce. 47. Rajd Wisły - na odcinkach specjalnych wygrywali, jednak ich wysiłek i wyraźną przewagę nad rywalami zniweczyła seria awarii półosi, które serwis wymieniał aż osiem razy. Na mecie stracili do Krzysztofa Hołowczyca nieco ponad 12 sekund, jednak sekundy te miały wagę tytułu mistrzowskiego. W ostatniej odsłonie rajdowego sezonu pozostała Januszowi Kuligowi z Jarosławem Baranem walka o tytuł wicemistrzowski i wyszli

z niej zwycięsko dając na trasie prawdziwy koncert jazdy. Auto po raz pierwszy w sezonie spisywało się bez zarzutu, załoga wspięła się na szczyt umiejętności, nieco zawiedli rywale (Krzysztof Hołowczy nie startował, Robert Gryczyński odpadł już pierwszego dnia, Leszek Kuzaj jechał z kontuzją ręki).

Podobnie jak rok wcześniej, zwycięstwo w Rajdzie Barum (gdzie po raz kolejny startował z Emilem Horniaczkiem w Toyocie Celice GT-Four) i punkty zebrane w krajowych rajdach o randze międzynarodowej dały Januszowi Kuligowi sukces w klasyfikacji mistrzostw Strefy Europy Centralnej. Dzięki wsparciu i kontaktom głównego sponsora (Marlboro) załoga brała udział w przygotowaniach Tommi Mäkinena do Rajdu Akropol. Jazdy na prawym fotelu „latającego Fina” były dla polskiego mistrza istotnym doświadczeniem. Praktyczne nauki załoga pobierała startując w Rajdzie Semperit i w kończącym mistrzostwa



świata, Rajdzie Wielkiej Brytanii. W tej ostatniej imprezie na 13. odcinku specjalnym wylecieli z trasy. Chwilę po tym, jak wydostali się z uszkodzonego Escorta, na ich auto wpadł samochód Colina McRae, zmieniając obie rajdówki w kupę żelastwa. Przekonanie o niebywałym szczęściu Janusza Kuliga stało się powszechne. Starty zagraniczne miały być jednym z etapów przygotowania załogi do udziału w cyklu mistrzostw świata dla załóg niefabrycznych.

Następne sezony w rajdach samochodowych w Polsce przynoszą dwa tytuły mistrzowskie i szereg występów poza granicami. Do zespołu dołączył kolejny sponsor - Ford, a załoga przesiadła się do Focusa w najlepszej dostępnej dla niefabrycznego zespołu specyfikacji WRC. Sezon 2000 rozpoczął się awarią skrzyni biegów na Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, a zakończył oglądaniem ostatniej eliminacji, 48. Rajdu Wisły okiem kibica po wcze-

śniejszym rozstrzygnięciu na swoją korzyść krajowego championatu. Po drodze było bardzo ważne zwycięstwo w 26. Rajdzie Kormoran nad niepokonanym na własnym terenie Krzysztofem Hołowczyem; miało ono symboliczny wymiar zajęcia najważniejszego miejsca wśród mistrzów polskich tras rajdowych. W walce o tytuł mistrza Polski w siedmiu eliminacjach Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pięciokrotnie wygrywali, raz ulegli Leszkowi Kuzajowi i raz technice (awaria skrzyni biegów). Załoga zaczęła intensywnie zbierać doświadczenia w rajdach o randze mistrzostw świata. Po nieukończonym 33. Rajdzie Portugalii pojechali do Katalonii, gdzie zostali włączeni do zespołu logistycznego zespołu fabrycznego Mitsubishi. Podobnie, w ramach przygotowań do rywalizacji o Puchar FIA 2001, odbyli pełny rekonesans w Rajdzie Akropol. We Włoszech, podczas oficjalnego treningu odbyła się część nieoficjalna; zespoły Marlboro - Mitsubishi - Ralliart i Marlboro - Ford -

Mobil 1 wspólnie obchodziły 31. urodziny Janusza Kuliga. Kilka dni później zarówno Tommi Mäkinen, jak i Janusz Kulig osiągnęli metę Rajdu Sanremo. Tradycyjnie wraz z Emilem Horniaczkiem Janusz Kulig wystartował w czeskiej eliminacji mistrzostw Europy, Rajdzie Barum. Na 13. kilometrze 13. odcinka specjalnego zabrakło szczęścia - w Toyocie Corolli zdefektowały drążki kierownicze i załoga do mety nie dojechała. Na pocieszenie wygrali jedną z eliminacji mistrzostw Słowacji - Rajd Mikona.

Rok 2001 był najbardziej pracowitym sezonem w karierze Janusza Kuliga. Startował w ośmiu eliminacjach mistrzostw Polski, pięciu mistrzostw Słowacji i dwóch mistrzostw świata. Nie ukończył trzech rajdów, w dwunastu stawał na podium, w siedmiu na najwyższym stopniu. Sześciokrotnie jechał Toyotą Corollą WRC, dziesięć razy Focusem WRC, przejechał ponad 3 tysiące kilometrów odcinków specjalnych, zdobył tytuł mistrza Polski i mistrza Słowacji (wspólnie z Emilem Horniaczkiem). Na koniec wziął udział w warszawskiej Barbórcie, którą wygrał.

Do rywalizacji w mistrzostwach Polski 2001 przystąpiło pięć załóg w samochodach klasy WRC, co zapowiadało interesującą i wyrównaną walkę we wszystkich eliminacjach. Tak też i było. Mocne zespoły dokładały wszelkich starań, aby odebrać tytuł mistrzowski załodze jeżdżącej tak jak w ubiegłym sezonie Focusem i z tymi →→





samymi sponsorami. Najbardziej dramatycznym wydarzeniem sezonu był wypadek na Rajdzie Polski. Na cztery odcinki przed metą rajdu załoga Marlboro - Ford - Mobil 1 przebiła oponę i zamiast wypracowanej wcześniej niemal minuty przewagi nad najgroźniejszymi rywalami, Leszkiem Kuzajem z Andrzejem Górskim, miała 12 sekund straty. Na piętnastu kilometrach Janusz Kulig odrobił 4,3 sekundy, do mety rajdu pozostało ok. 30 kilometrów i 7,2 sekundy do lidera. Kierowca podjął ryzyko jazdy bez żadnego marginesu bezpieczeństwa i na jednym z mostków, przy bardzo dużej prędkości, tego marginesu zabrakło. Samochód wyleciał w powietrze, spadł nieco za daleko na pobocze i wpadł w nieprzewidziany poślizg. Po

przebrnięciu przez rowy, obijaniu się o drzewa spadł około 25 metrów w dół. Z kompletnie zgniecionej Focusa załoga wydostała się samodzielnie. Lekko poobijani, bez poważniejszych obrażeń wyszli z kolejnego wypadku. Pozostał jednak u Janusza pewien psychiczny uraz, który powodował, że na bardzo szybkich partiach kierowca jechał wolniej niż mógł. W przełamaniu tego lęku pomagał psycholog, jednak odbudowywanie psychiki trwało długo. W ostatnich rajdach sezonu w stylu jazdy kierowcy obserwatorzy rywalizacji o mistrzostwo Polski nie byli w stanie dostrzec jakichkolwiek śladów tego groźnego wypadku, jednak sam kierowca mówił o zdarzeniu jeszcze dwa lata później. Wyrównana rywa-

lizacja sezonu 2001 zakończyła się dopiero na ostatnim odcinku specjalnym ostatniego rajdu. O trzecim w karierze tytule mistrza Polski Janusza Kuliga i Jarosława Barana przesądził 28. Rajd Warszawski rozpoczynający się w dniu urodzin kierowcy. Na mecie uzyskali 5 sekund przewagi nad Krzysztofem Hołowczyem jadącym z Łukaszem Kurzeją Peugeotem 206 WRC.

Marlboro musi odejść

Nowe regulacje prawne (zakaz reklamy używek) spowodowały rozpad zespołu, w którym główną rolę grała firma tytoniowa. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ponownie znaleźli się na rozdrożu, poszukiwania nowych sponsorów były tym trudniejsze, że

gospodarka kraju mocno przyhamowała i w wielkich korporacjach zredukowano wydatki na promocję i reklamę. Na domiar złego wciąż obowiązywała umowa zawarta przez Polski Związek Motorowy z Telewizją Polską o wyłączności relacjonowania zawodów o mistrzostwo Polski w sportach motorowych. TVP sportów samochodowych nie pokazywała, stacje komercyjne nie miały do tego prawa. A sponsorom zależało głównie na telewizji. W tej sytuacji Janusz Kulig i Jarosław Baran postanowili powalczyć o mistrzostwo Europy. Ciekawsze ze względów sportowych, jak i korzystniejsze dla promocji sponsora wyzwanie leżało w zasięgu możliwości załogi. Jedynym problemem był budżet. Jednocześnie, trochę na zasadzie planu awaryjnego, a trochę jako rozpoznanie i określenie swojego miejsca w stawce wystartowali w Mitsubishi grupy N w Rajdzie Szwecji. Doświadczenia bardzo się przydały, kiedy rok później jechali w tej imprezie już jako załoga zgłoszona do mistrzostw świata w Production Car. Kolejny start w seryjnym Mitsubishi miał miejsce w Stanach Zjednoczonych w Rajdzie Cherokee Trails. Pojechali na zaproszenie i dzięki wysiłkom Marka Pilcha prowadzącego Autoklub Polski - Chicago. Załoga znad Wisły na trasach parku narodowego Cherokee Polakom mieszkającym za Wielką Wodą, jak i kibicom w kraju sprawiła ogromną satysfakcję. Jadąc w nieznanym rajdzie, o organizacji kompletnie odmiennej od imprez europejskich, w konkurencji z autami bez restrykcyjnych ograniczeń



technicznych określonych przepisami FIA i walcząc jedynie o sławę, pokazali najwyższych lotów technikę jazdy, waleczność i ogromną skuteczność. Na mecie zajęli drugie miejsce ze stratą zaledwie 1 sekundy do zwycięzcy.

Wobec przedłużającego się procesu budowy nowego zespołu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem skorzystali z propozycji szefów zespołu Shell Helix-PTF-Seat i w pierwszej eli-

minacji sezonu rozgrywek krajowych wystartowali w Seacie Cordobie WRC. Pomimo problemów technicznych wygrali 16. Zimowy Rajd Dolnośląski. Na trasach 25. Rajdu Krakowskiego ulegli Leszkowi Kuzajowi, który jechał wówczas po raz pierwszy w znakomitym Peugeotie 206 WRC. Stając na rampie startowej trzeciej eliminacji mistrzostw Polski załoga wiedziała, że jest to ich ostatni rajd w Seacie. W kwietniu udało się podpisać wszystkie umowy doty- ➔➔





czące startów w mistrzostwach Europy i tydzień po wygraniu (po raz piąty w historii imprezy) 30. Rajdu Elmot, Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ruszali do rywalizacji o championat kontynentu. Z nowymi sponsorami w Fordzie Focusie WRC wystartowali w Rally of Turkey, stanowiącym trzecią eliminację serialu ze współczynnikami 20. Samochód do mistrzostw Europy przygotowała zaprzyjaźniona z Januszem Kuligiem czeska firma Jolly Club, rezydująca w Žlinie. Sponsorami zespołu, którego oficjalna nazwa brzmiała: Mobil 1 Brok Goodyear Team Poland były firmy Mobil, Brok, Goodyear, Action, Ferro przy wsparciu Ford Distribution. Zwycięstwo w Izmirze samochodem w specyfikacji z roku 1999, w silnej konkurencji, na nieznanym tra-

sach i w trudnych warunkach dawało zespołowi uzasadnione powody do radości. W odbywającym się dwa tygodnie później w Bułgarii Rallye Albena ulegli jedynie Leszkowi Kuzażowi i przed polską eliminacją objęli prowadzenie w klasyfikacji mistrzostw Starego Kon-

tynentu. Kolejne zwycięstwo w Rajdzie Polski powiększyło przewagę w mistrzostwach Europy, niestety, później zaczęły się kłopoty. Ypres Westhock Rally rozpoczął się problemami z układem hamulcowym, potem silnik nie uzyskiwał właściwych obrotów i na koniec przestało





działać wspomaganie układu kierowniczego. Na 10. odcinku załoga musiała zrezygnować z rywalizacji. W kolejnej eliminacji, Rally Vinho de Madeira, planowany był start w samochodzie specyfikacji 2001, lecz skończyło się na planach. Ponownie awarie uniemożliwiały utrzymanie właściwego rytmu jazdy i osiągnięcie mety okazało się nadzwyczaj trudne. Szóste miejsce nie było sukcesem na miarę ambicji, ale i tak ponad możliwości samochodu. W greckiej eliminacji, Elpa Rally, Janusz Kulig i Jarosław Baran stoczyli wspaniałą walkę z Renato Travaglią i Flavio Zanellą w Peugeocie 206 WRC i miejscowymi zawodnikami Leonidasem Kyrkosem i George Polyzoisem w Fordzie Escorcie WRC. Zajęli trzecie miejsce po ryzykownym zabiegu założenia opon typu „slick” na ostatnie odcinki specjalne. Niestety, spadł deszcz. Pomimo to Polacy prowadzili w klasyfikacji ME.

Po raz kolejny awaria układu wspomagania już w pierwszej fazie rywalizacji przesądziła

o zajęciu trzeciego miejsca na znanym i lubianym przez Janusza Kuligę Rajdzie Barum. Imprezę wygrał Włoch, drugie miejsce zajął Leszek Kuzaj. Po zanalizowaniu rezultatów wyszło, że sprawa tytułu rozstrzygnie się w ostatnim rajdzie serii „dwudziestek”, z tym że Janusz Kulig miał możliwość doliczenia punktów zdobytych w którymś z rajdów o niższym współczynniku. Decyzja została podjęta szybko i załoga wzięła udział w szwajcarskim Rallye International du Valais ze współczynnikiem 10. Celem było zwycięstwo i doliczenie 10 punktów pomnożonych przez współczynnik. Zdefektowaną w pierwszej fazie zawodów skrzynię biegów naprawiono, i później, bez dramatycznych wysiłków, założenia zostały zrealizowane. W dniu swoich urodzin ponownie Janusz Kulig został liderem klasyfikacji mistrzostw Europy, jednak tytuł mistrzowski miał przypaść zwycięskiej załodze na Rallye d'Antibes na Lazurowym Wybrzeżu. W ostatnim, decydującym starciu Janusz Kulig

i Jarosław Baran wystartowali po raz pierwszy w Peugeocie 206 WRC. Zgodnie z przewidywaniami pierwsi na metę wjechali Włosi, Renato Travaglia i Flavio Zanella i oni też wygrali rywalizację. Wicemistrzami Europy zostali Janusz Kulig i Jarosław Baran, tracąc do zwycięzców zaledwie 60 punktów. Po raz ostatni polscy kibice mogli podziwiać kunszt Janusza Kuligę na trasie, tym razem niefortunnej, Barbórki warszawskiej.

Na światowych trasach

W dwunastym sezonie startów Janusz Kulig postanowił zmierzyć się z czołówką kierowców światowych rywalizujących w mistrzostwach Production Car. Zespół Mobil 1 Team Poland wspierany był przez Mobil, Trade System, Ferro, Action oraz Oknoplast Kraków. Zaczęło się wspaniałym zwycięstwem - trzy sekundy nad Stigiem Blomqvistem - w pierwszym spotkaniu na śnieżnych trasach Rajdu Szwecji. Po badaniu technicznym okazało się jednak, że koło zamachowe w samochodzie Janusza Kuligę było niezgodne z regulaminem i zamiast 10 punktów i prowadzenia w stawce, komisja techniczna FIA podjęła decyzję o wykluczeniu polskiej załogi. Złą passę niefortunnie rozpoczętego sezonu miał przełamać Rajd Corona; rozgrywana w Meksyku impreza szutrowa kandydowała do włączenia jej w 2004 roku do cyklu eliminacji mistrzostw świata. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pojechali po ostry trening przed szutrowymi eliminacjami →→

FIA Production Car. Dojechali na trzecim miejscu, jednak po badaniu technicznym awansowali na drugą pozycję. Dzień po zawodach, wspólnie ze zwycięzcą, Marcosem Ligato testowali nastawy zawieszki i elektroniki pod kątem zawodów w Nowej Zelandii i na Cyprze. W kolejnych eliminacjach cyklu FIA Production Car Janusz Kulig z Jarosławem Baranem zapowiadali starty w nowym, zbudowanym i obsługiwanym przez nowego partnera egzemplarzu; umowa została podpisana z uważaną za jedną z najlepszych na świecie włoską firmą Top Run Racing. Przygotowywany Lancer Evo VII wykonany został według najnowszej specyfikacji 2003 roku. Silnik o 2 litrach pojemności z turbosprężarką osiągał moc 300 KM przy 4700 obrotów na minutę, zaś maksymalny moment obrotowy 580 Nm przy 3800. Takim samym samochodem, przygotowanym zresztą również przez Top Run Racing startował jeden z faworytów FIA Production Car, Marcos Ligato. Optymistyczne nastroje rozwiały się na szutrach w Nowej Zelandii, kiedy defekt pompy paliwa wykluczył możliwość dojechania do mety. Do ósmego odcinka specjalnego walczyli znakomicie; zajmowali czwarte miejsce w stawce ze stratą 45 sekund do lidera. Niedługo później przyszła zaskakująca wiadomość o rozstaniu Janusza Kuliga z Jarosławem Baranem. Obiektywnie rzecz ujmując zaskoczenie może budzić fakt, że przez siedem lat współpraca trwała bez większych zgrzytów. Zazwyczaj wzajemne zmęcze-



nie sobą w załogach rajdowych następuje znacznie szybciej. Jarosław Baran i Janusz Kulig zakończyli współpracę po dżentelmeńsku, nie kryjąc, że mieli siebie już dość, ale też zachowując wzajemnie dla siebie szacunek. W kolejnej imprezie, Rajdzie Cypru, na prawym fotelu auta Janusza Kuliga zasiadł Dariusz Burkat. Mitsubishi Lancer Evo VII przygotowany został w nowo powstałej firmie zajmującej się budową i wynajmowaniem samochodów rajdowych, Kulig Preparation. Przez pierwsze dwa etapy, w bardzo trudnych warunkach Polacy jechali bardzo dobrze. Zajmowali czwartą pozycję w stawce FIA Production Car i dwunastą w klasyfikacji generalnej zawodów. Na trzynastym kilometrze trzynastego odcinka specjalnego kierowca nieco spóźnił hamowanie i samochód wypadł z drogi. Załodze nic się nie stało, samochód również w wypadku niewiele ucierpiał, jednak nie było sposobu, aby powrócić na trasę. Po czterech rajdach z serii mistrzostw świata grupy

N Janusz Kulig miał na koncie zero punktów.

W następnym starcie z prawego fotela wspierał Janusza Kuliga doświadczony na światowych imprezach Maciej Szczepaniak. Zmęczonego na szutrowych trasach Cypru auta przed kolejnym w kalendarzu Rajdem Niemiec nie udało się wyremontować i załoga wystartowała w Lancerze Evo VI, przygotowanym przez Kulig Preparation, którym po polskich trasach ścigali się Michał i Grzegorz Bębenkowie. Dobry wynik i punkty za trzecie miejsce nie zmieniły faktu, że pierwszy sezon rywalizacji o czołowe lokaty w mistrzostwach świata nie skończył się sukcesem. Zamiast więc do Australii załoga wybrała się do Czech, gdzie wystartowali Toyotą Corollą WRC. Po pierwszym dniu rywalizacji byli sklasyfikowani na czwartym miejscu, o wycofaniu przesądziła infekcja oka Janusza Kuliga. Ostatnim rajdem sezonu dla kierowców rywalizujących w FIA Production Car i ostatnim w karierze Janusza Kuliga był



Rajd Korsyki. W naprawionym Lancerze Evo VII w drugim etapie zawodów pojawiły się problemy z tylnym dyferencjałem, kierowca stracił właściwy rytm jazdy i na 12. odcinku na kilkanaście sekund wypadł z drogi. W efekcie, po dwóch etapach kierowca wraz z pilotującym go Maciejem Szczepaniakiem sklasyfikowani byli na ósmej pozycji. Trzeciego dnia, już bez kłopotów technicznych jechali doskonale i zawodnikom udało się awansować w stawce Production Car na czwarte miejsce. Do trzeciej lokaty zabrakło

zaledwie 5 sekund. W klasyfikacji końcowej FIA Production Car Janusz Kulig znalazł się na ósmym miejscu.

Niemal natychmiast w firmie Kulig Promotion rozpoczęły się przygotowania do kolejnego, trzynastego w karierze Janusza Kuliga sezonu. W Kulig Preparation trwała budowa Mitsubishi Lancera w wersji Evo VII, którym Janusz Kulig i Maciej Szczepaniak mieli ponownie ruszyć do rywalizacji w mistrzostwach świata Production Car. Dość niespodziewanie na początku listopada Janusz Kulig otrzymał

od Fiata Auto Poland propozycję wzięcia udziału w testach Fiata Punto Super 1600 w Toscanii. Decyzje zapadły bardzo szybko. Już 3 grudnia na Targach Motor Show w Bolonii, w czasie prezentacji zespołu rajdowego Fiata, oficjalnie poinformowano, że w sezonie 2004 w całym cyklu mistrzostw Polski w samochodzie Fiat Punto Rally Super 1600 pojedzie Janusz Kulig z Maciejem Szczepaniakiem. Plany startów zagranicznych uległy modyfikacji, początkowo kierowca chciał jeździć Punto w Polsce i Lancerem na świecie, jednak ostatecznie postanowił przymierzyć się do walki o tytuł mistrza Europy, zwłaszcza że zgromadzenie niezbędnego budżetu wydawało się nieco łatwiejsze niż na cykl mistrzostw świata. Pierwszy start w Rajdzie Mille Miglia i kolejne, w Bułgarii, w Polsce i w Czechach były wstępnie przygotowane już na początku stycznia. Wszystkie plany zawaliły się 13 lutego, kiedy przyszła tragiczna wiadomość, że Janusz Kulig nie żyje. ■



25 lat PZPM

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA

Ani się obejrzeliśmy, a związek największych firm polskiej motoryzacji ma już ćwierć wieku. Sporo się w tym czasie wydarzyło, nie tylko w samej branży.

Zaczął się w 1992 r., gdy z inicjatywy grupy importerów nowych pojazdów pod przewodnictwem Sobiesława Zasady powołano Stowarzyszenie Oficjalnych Importerów Samochodów (SOIS). Jego głównym celem było wspieranie działań i wysiłków podejmowanych przez prywatnych importerów w związku z prowadzoną przez nich działalnością, w warunkach powstającej gospodarki rynkowej. Czasy były ciekawe, choć po latach różnie to można interpretować. Chodzi oczywiście o afery, jakie wówczas wpływały na wierzch. Zresztą wiele z nich do dzisiaj nie zostało w pełni wyjaśnionych. W 2003 r. przekształcono SOIS w Związek Motoryzacyjny SOIS, organizację zrzeszającą firmy importerów i producentów pojazdów i światowych koncernów motoryzacyjnych w Polsce. Związek został członkiem European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), organizacji zrzeszającej europejskich producentów pojazdów, a także European Association of Motorcycle Manufacturers (ACEM) - stowarzyszenia zrzeszającego europejskich producentów motocykli. W 2006 roku nastąpiła zmiana nazwy na Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM). Aktualnie należy do niego większość znaczących importerów i producentów branży moto w Polsce. Brakuje jednej, dużej polskiej firmy z Wielkopolski, ale wszyscy liczą, że niebawem dołączy do szacownego grona.

Na konferencji „Branża motoryzacyjna w drodze do przyszłości” 28 września 2017 r. przed-

stawiono m.in. najnowszy raport KPMG przygotowany z inicjatywy PZPM. Wynika z niego, że rośnie międzynarodowe znaczenie Polski, jako producenta motoryzacyjnego. W 2016 r. w fabrykach ulokowanych w naszym kraju wyprodukowano 554,6 tys. samochodów osobowych, a łączna wartość produkcji sprzedanej szeroko rozumianego przemysłu motoryzacyjnego wyniosła ponad 150 mld zł. Branża odpowiada już za 3,8 proc. całkowitej wartości dodanej brutto, w polskiej gospodarce. Motoryzacja i sektory z nią powiązane tworzą blisko 1,1 mln miejsc pracy. Firmy związane z branżą motoryzacyjną są również istotnym płatnikiem do budżetu państwa, ponieważ wpłacają rocznie 24,4 mld zł do sektora finansów publicznych.

Nieco mniej oficjalne spotkanie, odbyło się na 50. piętrze apartamentowca Liebeskind w centrum Warszawy. Widok z tego miejsca istotnie zapierał dech w piersiach. Widoki na przyszłość całej polskiej, szeroko rozumianej branży motoryzacyjnej są równie dobre, co z wyższych apartamentów wieżowca Liebeskinda. Oby jej tylko (branży moto) nie przeszkadzało...

P.S. Brakuje pani Krystyny Pawłowicz – zauważył jeden z gości wieczoru, zresztą bardzo znana postać w naszej branży motoryzacyjnej. Istotnie, na początku pracowała jako asystentka w PZPM. Była bardzo lubiana i dobrze oceniana. Jej obecną działalność, jako posłanki na Sejm RP, każdy już sobie sam oceni...



BRAYT®



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

ŻUBRY PO RAZ 51

TEKST I ZDJĘCIE: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

21 października zostanie rozegrany 51. Rajd Żubrów. Impreza, organizowana przez Automobilklub Krakowski od 1966 r. zgromadzi na starcie z górą osiemdziesiąt załóg, w tym sporą grupę byłych czołowych zawodników rajdowych.

Państwo Ewa i Sobiesław Zasadowie pojedą w Mercedesie AMG GLA 45. Franciszek Aromiński, obok Zasady jeden z współautorów rekordów prędkości Polskiego Fiata 125p z roku 1973, zgłosił się w Chevrolecie Camaro Z28. Rodzinę Zasadów będą też reprezentować dwaj wnukowie wraz z małżonkami (w Mercedesach). Również Mercedesem (ale AMG C63 S, moc rzędu 500 KM) pojedzie Michał Kościuszko. Triumfatorzy Żubrów sprzed dwóch lat, Ryszard Adamek z Filipem Stopą, wystartują w Subaru Imprezie. Zbigniew Baran z małżonką pojedą w Audi S3, Marek Karczewski zgłosił się w Mitsubishi Lancerze Evo IX, Lancerem ma także wystartować Romuald Chałas, prezes Automobilklubu Polski. Jan Kościuszko i Janusz Bronikowski wybierają się na Żubry – jak za dawnych lat – Polskim Fiatem 125p Akropolis. Polskiego Fiata 125p zgłosił również Janusz Wojtyła, zaś Andrzej Lubiak – Polskiego Fiata 126p. W Renault Clio RS wystartuje były reprezentant Peugeot Polska, Piotr Adamus z małżonką. Do klasy OPEN zgłosili się m.in. wyścigowcy Maciej Steinhof (Mitsubishi Lancer Evo IX) i Konrad Biela (Subaru Impreza WRX STI), a także znakomity skoczek narciarski Maciej Kot (BMW M2). Otrzymaliśmy również aż 15 zgłoszeń od naszych włoskich przyjaciół z klubu Brescia Rally – wlicza Małgorzata Dybczyk, sekretarz Automobilklubu Krakowskiego.

Trwająca od 1966 tradycja Rajdu Żubrów zobowiązuje. Ale nie chcemy zamykać się w jednej

i tej samej formule zawodów, więc po dwóch latach z bazą w gościnnym Łapanowie i kolejnych czterech w równie gościnnym Myślenicach



przenosimy się na Podhale. Jest to powrót do pierwszych Żubrów, bo 51. edycja też wystartuje z Zakopanego. Potem trasa prowadzi z Podtatrza w stronę Pienin (z malowniczą pętlą wokół pasma Lubania). W pewnej mierze powtarzamy więc układ trasy „Żubrów” z listopada 1966 r. Oczywiście wszystko w naszej imprezie jest dostosowane do aktualnych wymogów regulaminowych, odnoszących się do rajdów amatorskich. No i nie zmieniamy tego, co od wielu lat dotyczy finału imprezy – meta przed zakopiańskim hotelem Kasprowy i tam właśnie tradycyjny Bal Żubrów.

Ufam, że założenia organizacyjne i sportowe 51. Rajdu Żubrów będą dobrze przyjęte zarówno przez uczestników, jak i widzów. Wierzę, że tegoroczna edycja przyniesie duży ładunek pozytywnych emocji dla startujących załóg, a widzom zapewni interesujące widowisko.

Nasza impreza rozegra się na trasach powiatów nowotarskiego i tatrzańskiego. Pragnę podziękować władzom samorządowym oraz mieszkańcom terenów, przez które ma przebiegać trasa tegorocznego rajdu, za ich gościnność i za zrozumienie dla naszej pasji.

Tak jak zawsze priorytetem jest bezpieczeństwo uczestników, i widzów. Konieczne jest bezwzględne podporządkowanie się poleceniom służb porządkowych. Wszystkich miłośników sportów motorowych, którzy pojawią się na próbach sportowych, bardzo proszę o najwyższą ostrożność i o zdyscyplinowanie – apeluje Paweł Owczyński, prezes Automobilklubu Krakowskiego i komandor 51. Rajdu Żubrów.

Szczegóły trasy i programu imprezy: <http://rajdzubrow.pl>



Polacy rajdowymi mistrzami Ameryki

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: MATT KAMINSKI I ARTUR SZAFRANIEC

W najbliższy weekend (20-21 października) w okolicach Houghton w stanie Michigan odbędzie się Lake Superior Performance Rally, będący ostatnią tegoroczną rundą Rally America National Championship. Serial celowo nie ogranicza się w swej nazwie do USA, ale do całego kontynentu, chociaż kalendarz obejmuje imprezy wyłącznie z terenu tego kraju.



W zawodach weźmie udział także polska (polonijna) załoga Arkadiusz Gruszka/Łukasz Wroński (Mitsu-

bishi Mirage Proto). Nasi zawodnicy będą chcieli oczywiście stanąć na podium, ale nawet jeśli nie uda im się ta sztuka, to i tak będą mieli wyjątkową okazję do świę-

towania. Otóż, Gruszka z Wrońskim stanowią pierwszą polską załogą w historii tych mistrzostw, która zwyciężyła w klasyfikacji generalnej sezonu!



Wspaniały sezon 2017 Arkadiusza Gruszki i Łukasza Wrońskiego w barwach Art Rally Team rozpoczął się w styczniu, gdy wygrali rozpoczynający tegoroczne mistrzostwa rajd Sno*Drift. Kolejny rajd (marzec) – 100 Acre Wood – i kolejna wygrana. Po tych zawodach już chyba nikt z rywali nie miał wątpliwości, że właśnie ta załoga będzie pretendentem do mistrzowskiego tytułu. Southern Ohio Forest Rally (maj), to kolejna wygrana

Gruszki i Wrońskiego. Świetna passa przerwana została podczas Rally Colorado (lipiec), gdy załoga po awarii samochodu musiała wycofać się z zawodów po czwartym odcinku specjalnym. W sierpniu Arkadiusz Gruszka, ale pilotowany wyjątkowo przez Macieja Sawickiego wywalczył trzecie miejsce w Sno*Drift Summer Rally. Pod koniec tego samego miesiąca mieszkający w okolicach Chicago kierowca (tym razem ponownie z Wrońskim w roli

pilota, wygrał pierwszą edycję Rally Wyoming. W kalendarzu 2017 pozostał już jedynie Lake Superior Performance Rally, ale – jak wspomniałem – Gruszka z Wrońskim wystartują w nim nieco „pro forma”. W każdym razie w zespole Art Rally Team szykuje się solidna impreza. Na finałową rundę mistrzostw wybiera się m.in. ekipa TVN, pojawi się tam także Krzysztof Hołowczyc.

Warto wspomnieć, że nad Jezioro Górne, bo taką nosi polską nazwę Lake Superior, wybiera się także inna polska (polonijna) załoga. To Piotr Fetela pilotowany przez Dominika Józwiaka (Fiesta Proto). Jest to o tyle ważna informacja, iż Fetela – wicemistrz Rally America 2015 – po nieco ponad rocznej przerwie powrócił na oesy, a udział w Lake Superior jest testem przed sezonem 2018. Jeśli tak się stanie, polonijni kibice będą mieli w przyszłym roku pasjonujący pojedynek Gruszki i Feteli...



Rajd Śląska

Informacja prasowa
zdjęcia: Janusz Boruta, Maciej Niechwiatowicz

Tomek Kasperczyk i Damian Syty (Ford Fiesta R5) wygrali Rajd Śląska w klasyfikacji Inter Cars RSMP i przypieczętowali tytuły rajdowych wicemistrzów Polski.

Rajd Śląska to pierwszy triumf Tomka Kasperczyka w rundzie krajowego czempionatu. Mikołaj Marczyk – reprezentant Subaru Poland Rally Team wywalczył 2. miejsce w klasyfikacji generalnej, a także zwycięstwo i tytuł mistrza Polski w klasie Open N. Najniższy stopień podium zajęli Łukasz Kotarba i Grzegorz Dachowski (Mitsubishi Lancer).

Tomasz Gryc z Michałem Kuśnierzem wygrali klasę 4 i sięgnęli po tytuł mistrzów Polski w tej kategorii.

Tomasz Kasperczyk i Damian Syty (Ford Fiesta R5) po raz pierwszy w karierze wygrali rundę Inter Cars Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Zwycięstwo w Rajdzie Ślą-





ska oznaczało, że na koniec roku Kasperczyk może poszczycić się tytułem wicemistrza Polski w klasyfikacji generalnej.

Niedzielny etap Rajdu Śląska należał do Dominika Butvilasa. Pilotowany przez Kamila Hellera kierowca Skody Fabii R5 był najszybszy niemal na wszystkich oesach. Jedynie na drugim przejeździe oesu Suszec ustąpił Kasperczykowi. Imponujące tempo Butvilasa pozwoliło mu awansować na czwartą pozycję. Niestety, pomyłka na otwierającym rajd odcinku wokół Stadionu Śląskiego i w konsekwencji 3-minutowa kara, pozbawiła go szans na zwycięstwo w zawodach.

Podczas pierwszego etapu kuriozalny błąd popełnił Zbigniew Gabryś – jedyny rywal Kasperczyka w rywalizacji o wicemistrzostwo. Kierowca z Brzeszcz uszkodził samochód jeszcze przed jednym z sobotnich oesów, w strefie grzania opon. W tej sytuacji Kasperczyk i Syty musieli przede wszystkim ustrzec się błędów i dotrzeć do mety, by świętować pierwsze w karierze zwycięstwo w RSMP, a także tytuły. Kierowca Tiger

Energy Drink Rally Team zrealizował swój cel i w ten sposób zapewnił sobie miano rajdowego wicemistrza Polski. Po drodze był najszybszy na kończącym rajd Power Stage'u i zgarnął dodatkowe 3 punkty do klasyfikacji końcowej cyklu.

Na trzecim miejscu w mistrzostwach sklasyfikowano Zbigniewa Gabryśa i Artura Natkańca, jednak dla tej załogi nie był to udany rajd. Wspomniany błąd z soboty pozbawił ich szans na zwycięstwo w rajdzie. Zachowali jednak matematyczne szanse na tytuł wicemistrzowski - by to osiągnąć musieliby wygrać Power Stage i liczyć na to, że Kasperczyk i Syty nie dojadą do mety. Na jedno i drugie nie miał jednak szans – podczas pierwszego przejazdu OS Suszec jego Fiesta R5 na hamowaniu wypadła z trasy i potrafiła kibiców. Dwie osoby zostały przetransportowane do szpitala z niegroźnymi obrażeniami. Dla Gabryśa był to jednak koniec jazdy.

Za plecami Kasperczyka toczyła się walka o drugą pozycję pomiędzy Mikołajem Marczykiem i Szymonem Gospodarczykiem (Subaru →→



Impreza) a Łukaszem Kotarbą i Grzegorzem Dachowskim (Mitsubishi Lancer Evo IX). Po pierwszym etapie górą w tym pojedynku był Marczyk, on także otwierał klasyfikację klasy Open N. Drugiego dnia kierowca Subaru musiał do ostatniego oesu odpierać ataki rywala. Na finałowej próbie Kotarba potrafił szykanę i otrzymał 10-sekundową karę. Na mecie rajdu zameldował się 15,1 s. za Marczykiem. Na piątej pozycji finiszował drugi reprezentant zespołu Subaru Poland Rally Team – Marcin Słobodzian pilotowany przez Jakuba Wróbla. Kierowca pomarańczowego Subaru na ostatniej próbie stracił czwartą pozycję na korzyść Butvilasa.

Na 6. miejscu w generalce zawody ukończyli Tomasz Gryc i Michał Kuśnierz. Załoga Peugeota 208 R2 była najszybsza w swojej klasie, dzięki czemu zapewniła sobie tytuł mistrzowski na koniec sezonu. Jacek Jurecki i Michał Trela (Peugeot 208 R2) zajęli drugie miejsce w klasie 4 i na takiej samej pozycji zakończyli mistrzostwa. Łukasz Byśkiniewicz i Tomasz Borko (Opel Adam R2) nie ukończyli zawodów i w końcowej klasyfikacji wypadli z podium.

Grzegorz Bonder i Jakub Gerber (Renault Clio R3) samotnie podróżowali w klasie 3 i do mety dotarli na 8. pozycji w generalce. Robert Halicki i Tomasz Tkacz (Fiat 500 Abarth) prowadzili w klasie Open 2WD od początku rajdu do samej mety. Czołową dziesiątkę generalki zamykają Paweł Krysiak i Paweł Gacek (Ford Fiesta R2), zwycięzcy klasy 4F. Tomasz Sztwiertnia i Sebastian Dwornik (Citroen Saxo) wygrali klasyfikację HR4, a Radosław Pogan i Michał Marczewski (Renault Clio) byli najszybsi w HR3. W klasyfikacji HR+30 jedynym samochodem był Fiat 126 p załogi Tomasz Grychtoł/Robert Koisar. ■





*Naprawisz samochód bez wychodzenia z domu lub biura.
Odbierzemy go i dostarczymy po wykonanym serwisie.
Szybko i profesjonalnie!*



*ul. Jagielska 42e, Warszawa
tel. recepcja: 885 90 70 70
www.powerfactory.waw.pl*

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

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

**ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/**

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB ZIEMI TYSKIEJ

Sukces Greli, pech Barana

Zaledwie 2,5 sekundy dzieliły na mecie Rajdu Śląska, będącego (obok rundy RSMP) także rundą Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska, pierwszą i drugą załogę w klasyfikacji generalnej. Zwycięsko z tej rywalizacji wyszła para Gracjan Grela / Marta Momot (Honda Civic).

Michał Różycki i Paweł Słaboń (Honda Civic) – zwycięzcy Rajdu Wisły – tym razem musieli pogodzić się z drugą lokatą. Trzecie miejsce przypadło załodze Krzysztofowi Rybce i Michałowi Miklaszewskiemu (Citroen Saxo).

O dużym pechu może mówić Piotr Baran i Michał Paciej, którzy przyjechali do Mikołowa

jako liderzy klasyfikacji RSMŚl. Od sobotniego prologu nadawali oni tempo rywalizacji. Sosnowiecki kierowca wygrał 3 z 6 rozegranych oesów i był mocnym kandydatem do zwycięstwa. Niestety, przed metą przedostatniego odcinka specjalnego w jego Hondzie eksplodował silnik i dotychczasowy lider mistrzostw nie mógł ukończyć zawodów. Sytuację wykorzystał Grela,





który nie tylko wygrał „rzutem na taśmę” cały rajd, ale także wyprzedził Barana w klasyfikacji sezonu. A tu trzeba przypomnieć, że zawodnikom pozostał już tylko Rajd Cieszyńska Barbórka (24-25 listopada)...

Tuż za podium zawody ukończyli rajdowi weterani - Adam Wrocławski z Markiem Dobrowolskim (Renault Clio) – którzy pokazali młodzieży, że nadal są w świetnej formie. Przy okazji wygrali oni w klasyfikacji RO1. Michał Matysiak i Karolina Baćkowska (Citroen Saxo) po raz trzeci w tym sezonie wygrali klasyfikację PPC (Puchar Peugeota i Citroena), a Krzysztof Grzywacz i Kazimierz Gargas byli najszybsi wśród załóg startujących Fiatami Cinquecento i Seicento (Puchar Cento Rally).

W klasie RO Open N triumfowali Marek Nowak i Adam Grzelka (Mitsubishi Lancer Evo IX). Rafał Kręcioch i Kamil Kozdroń (Peugeot 208 R2) wygrali rajd w klasyfikacji Gość 2WD, a Wiesław Ingram i Magdalena Lukas-Jurkowski (Subaru Impreza) byli najszybsi w klasie Gość 4WD. Klasę RO Open 2WD na swoje konto zapisali Bartosz Skalczyński i Szymon Krajka w BMW 318 is.

Gracjan Grela (Honda Civic, 1. miejsce w klasyfikacji RSMŚl.): - Bardzo się cieszę z tego, co

osiągnęliśmy w tym rajdzie. Przy słonecznej pogodzie, na suchych odcinkach miewałem problemy z tempem, a dziś już od pierwszego oesu było bardzo szybko, co potwierdziliśmy wygrywając pierwszy niedzielny oes. Co prawda przydarzały nam się drobne przygody, raz zeszło nam powietrze z opony, ale przejechaliśmy cały dystans praktycznie bez większych błędów. Najtrudniejsze było utrzymanie się na drodze, ponieważ nasz samochód nie prowadzi się zbyt dobrze na tak szybkich i dziurawych partiach. Walczyliśmy więc nie tylko z rywalami, ale także z ustawieniami auta.

Michał Różycki (Honda Civic, 2. miejsce w klasyfikacji RSMŚl.): - Tak naprawdę to nie wiem jakim cudem jesteśmy na mecie, bo od końcówki pierwszej pętli zaczęła szwankować nam skrzynia biegów. Nie mogłem zredukować z piątego biegu, więc kolejna pętla rajdu to była walka ze sprzętem, a także walka o to, by w ogóle dotrzeć do mety. Na odcinku Suszec jechaliśmy zbijając biegi z piątego na pierwszy, bo inaczej się nie dało. Dlatego po tym rajdzie najbardziej jestem zadowolony z tego, że go w ogóle ukończyliśmy. Cieszę się także z tempa, jakie pokazaliśmy, szczególnie na odcinku Chybie, gdzie pojechaliśmy naprawdę pełnym ogniem.



Adam Wrocławski (Renault Clio, 4. miejsce w klasyfikacji RSMŚl.): - Dobrą jazdę pokazywaliśmy już podczas poprzedniej rundy, czyli Rajdu Wisły, jednak tam mieliśmy trochę pecha. Na jednym z odcinków spowolniła nas jedna z załóg, którą dogoniliśmy. W Rajdzie Śląska wszystko układało się dla nas dobrze od samego początku. Już na pierwszym odcinku ustawiliśmy „porządek” w klasie, co mnie szczególnie cieszy, bo zazwyczaj pierwszy oes jedziemy zauważalnie słabiej niż pozostałe. Dziś każdy element układanki dobrze do siebie pasował i to zaowocowało dobrym rezultatem.

Oficjalna klasyfikacja końcowa Rajdu Śląska – 4. rundy Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska

1. Gracjan Grela/Marta Momot (Honda Civic) 25:21,9 s
2. Michał Różycki/Paweł Słaboń (Honda Civic) +2,5 s
3. Krzysztof Rybka/Michał Miklaszewski (Citroen Saxo) +3,0 s
4. Adam Wrocławski/Marek Dobrowolski (Renault Clio) +8,4 s
5. Radosław Osiak/Wojciech Kordeusz (Honda

Civic) +8,8 s

6. Dominik Cholewa/Michał Kłos (Renault Clio) +18,2 s

7. Kamil Makuchowski/Wojciech Habuda (Honda Civic) +18,5 s

8. Mateusz Gołek/Rafał Ćwięczek (Renault Clio) +23,6 s

9. Jerzy Smagała/Krzysztof Giergiel (Honda Civic) +27,2 s

=. Mateusz Bojanowski/Andrzej Ksynt (Honda Civic) +27,2 s

Punktacja Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska po Rajdzie Śląska – 4. rundzie cyklu

1. Gracjan Grela 55 pkt.
2. Piotr Baran/Michał Paciej 49 pkt.
3. Tomasz Zbroja/Piotr Kokoszka 43 pkt.
3. Michał Różycki/Paweł Słaboń 43 pkt.
5. Szymon Żarłok/Krzysztof Pietruszka 30 pkt.
6. Radosław Osiak/Wojciech Kordeusz 24 pkt.
7. Jerzy Smagała/Konrad Giergiel 23 pkt.
8. Tomasz Marek 22 pkt.
9. Maciej Sordyl/Krzystian Korzeniowski 19 pkt.
10. Krzysztof Rybka/Michał Miklaszewski 17 pkt.

Oprac. Maciej Rzońca

Janusze polskich dróg

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Jesień zawsze mnie zachwyca. Zapachami, kolorami i śliwkami węgierkami, które kocham od zawsze. Zatem w piękny jesienny weekend na pewno nie będę siedzieć w domu. Zapakowałam swoje ukochane autko i wyruszam na wycieczkę. Wypad w całości spontaniczny. Po pierwsze na luzie, po drugie, do mojego ukochanego Wrocławia a po trzecie, jest to teraz naprawdę dobra droga. Trzeba to przyznać i głośno pochwalić trasa Warszawa – Wrocław jest naprawdę świetna i do tego jest to trasa bez opłat. Tak, prawie jak autostrada, a za darmo. Moje ukochane, małe autko jest bardzo zwinne i bardzo szybkie. Co prawda zawsze jeżdżę zgodnie z przepisami, ale w tę sobotę, eeh, w tę sobotę, to moje autko narzucało tempo, i tyle. Po prostu żyło swoim życiem, a ja razem z nim. Zatem wyprzedzając na lewym pasie, zawsze grzecznie po manewrach wracam na prawą stronę. Bo tak. Bo w naszym pięknym kraju obowiązuje przecież ruch prawostronny. Okazuje się, że niby tak, bo nie dotyczy to wszystkich Januszów. Tak oni są najmądrzejsi. I mają kapelusze. I wiedzą najlepiej. Wydaje im się, że muszą udowodnić, że zawsze Janusz ma więcej racji. Oni nie mają wątpliwości, na pewno nie



pytają kto ma rację. Czy taki Janusz jadąc nieśpiesznie lewym pasem blokując całą trasę? Czy ja wyprzedzając pasem prawym? I żeby to było tylko raz, bo za pierwszym razem zupełnie nie reagowałam, za drugim się dziwiłam, za trzecim wspaniałomyślnie wybaczyłam, patrząc głęboko w oczy panu w średnim wieku, który przekonany był o swej doskonałości. Za czwartym razem nie wytrzymałam, gdy pewien pan w swym nieśpiesznym tempie pokonywał radośnie drogę lewym pasem blokując przy tym chyba z 10 samochodów. I nawet miał uroczą naklejkę na szybie z imieniem kierowcy i hasłem „Janusz na drodze”. Stwierdziłam, że czas na kawę na najbliższej stacji. I ciastko, a przynajmniej mały sękacz, tak na wszelki wypadek. Dla ukojenia psychiki, oddechu i licząc że Janusz już odjechał. Tylko czy jeszcze gdzieś nie czai się Grażyna?

PS.
Zalecenia od Marzeny:

Kochane bądźmy czujne na drodze. Szanujmy się wzajemnie, nie blokujmy lewego pasa, który z założenia służy do wyprzedzania. Wszystkich Januszów serdecznie pozdrawiamy, życzymy przyjemnej podróży i wierzymy, że wszystkie opowiadki to jedynie żartobliwe historyjki. Bądźmy dla siebie tolerancyjni, mili i uprzejmi zarówno w życiu oraz za kierownicą, bo dzięki temu możemy podziwiać uroki jesieni, a nie przeżywać zupełnie zbędny stres. Szerokiej drogi. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Wydarzenia i rocznice: październik 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zabić, jak najwięcej osób się da...

Pojawienie się samochodów na drogach miało zrewolucjonizowało świat pod wieloma względami. Miało jednak swoją ciemną stronę związaną z wypadkami, czyli śmiertelnymi ofiarami i rannymi. Niestety, jest jeszcze jeden aspekt, który ściśle wiąże się z motoryzacją i śmiercią...

Za pierwsze użycie samochodu-pułapki uznaje się zamach, który miał miejsce 16 września 1920 roku w Nowym Jorku. Włoski anarchista Mario Buda za cel obrał jednego z najbogatszych ludzi ówczesnej Ameryki, finansistę i biznesmena Johna Pierponta Morgana (m. in. założyciela banku JP Morgan, U.S. Steel oraz General Electric). W tym celu zdetonował przed biurem jego firmy ładunek wybuchowy ukryty w wozie konnym. Morgan uniknął śmierci, gdyż nie było go w budynku, ale zginęło 40 innych osób, a 200 zostało rannych.

Okazjonalne zamachu bombowe z użyciem samochodów-pułapek zdarzały się w latach 50-tych i 60-tych ub. wieku – w Sajgonie, Algierze czy Sycylii. Niestety, w kolejnych dwóch dekadach ten rodzaj ataków, w których ginęli na ogół przypadkowi ludzie, stał się „znakiem firmowym” wielu organizacji terrorystycznych, jak irlandzka IRA czy palestyński Hezbollah.

Do najbardziej spektakularnego zamachu tego typu doszło 23 października 1983 roku w stolicy



Libanu, Bejrucie. W tym czasie stacjonowały tam międzynarodowe siły pokojowe, które miały za zadanie rozdzielić walczące w tym kraju strony muzułmańskie i chrześcijańskie. Po kwietniowym zamachu na ambasadę USA, w którym zginęło 46 osób, 1800 żołnierzy Marines ulokowano w starym forcie niedaleko bejruckiego lotniska. Niewiele to pomogło. Palestyński zamachowiec-samobójca wdarł się ciężarówką wypakowaną co najmniej toną materiałów wybuchowych do tej bazy i zdetonował ładunek zabijając 220 Marines, 18 marynarzy i 3 żołnierzy. Agenci FBI oszacowali potem, że była to największa na świecie eksplozja (nie licząc nuklearnych wybuchów) od czasów II wojny światowej. Kilka godzin później inny zamachowiec w podobny sposób wdarł się do koszar Francuzów zabijając kolejnych 58 →→

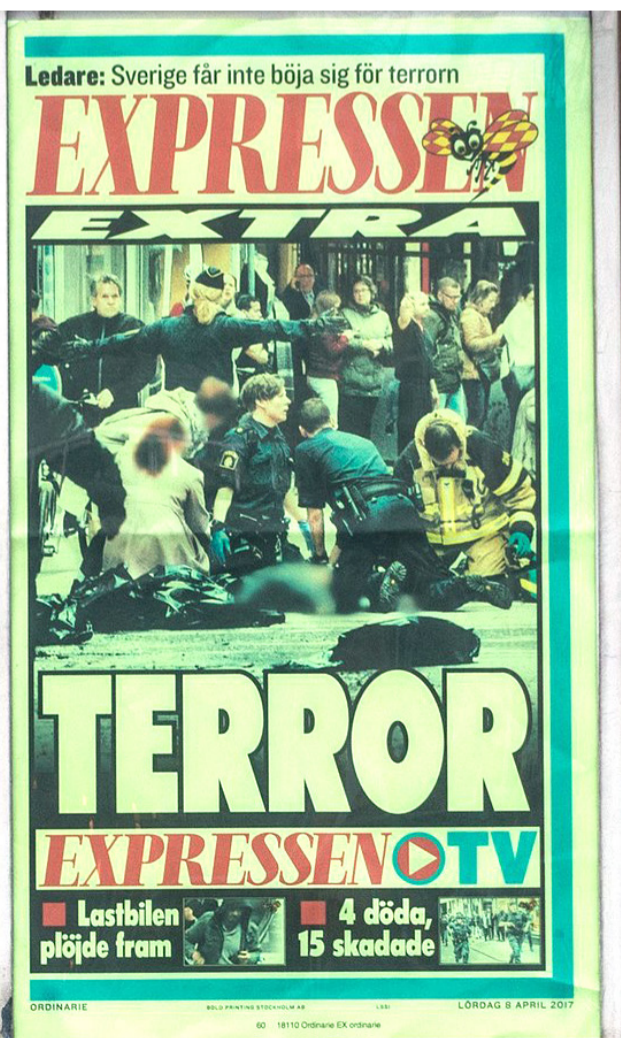


żołnierzy. Kilka miesięcy później wojska amerykańskie zostały wycofane z Libanu nie dokonując odwetu na bazach Hezbollahu, która to organizacja uznana została za organizatora tego zamachu.

Najpoważniejszym zamachem z użyciem samochodu-pułapki na terenie USA był natomiast atak na budynek federalny im. Alfreda Murraha w Oklahoma City, który miał miejsce 19 kwietnia 1995 roku. Miała to być zemsta Timothy McVeigh'a

i Terry Nichols'a za niezbyt udany szturm (dokładnie dwa lata wcześniej) agentów FBI oraz oddziałów specjalnych na farmę Vaco zajmowaną przez wyznawców sekty Davida Koresha. Zginęło wówczas 75 osób (w tym Koresh) oraz czterech agentów.

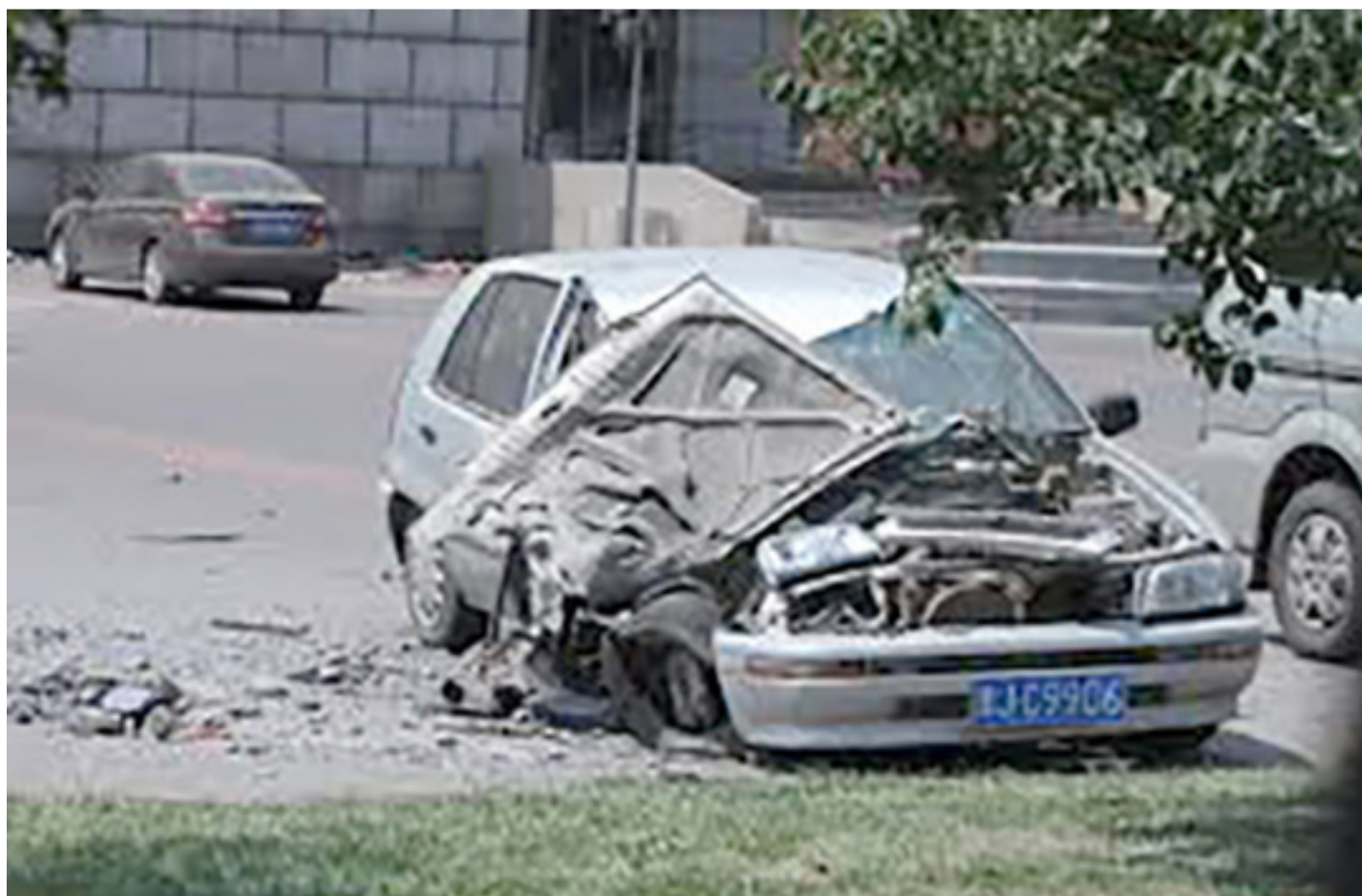
Zamachowcy z Oklahoma City uważali, że rządowi amerykańskiemu nic do tego, co działo się w Vaco i niepotrzebnie przypuścili szturm. Ich zemsta polegała na umieszczeniu na podziemnym parkingu budynku federalnego (w którym mieściło się m.in.





przedszkole) ciężarówka wypełnionej materiałem wybuchowym ANFO i zdetonowaniu jej. W wyniku eksplozji zawaliła się większa część 7-piętrowego budynku. Z gruzów wydobyto 168

ciał (w tym 19 dzieci), a 680 osób zostało rannych. Obaj zamachowcy zostali bardzo szybko schwytani. Pierwszy z nich otrzymał karę śmierci, drugi dożył bez prawa do ubiegania się o skrócenie wyroku.



Niestety, ostatnich kilkanaście miesięcy pokazało, że samochody znowu zyskały na „popularności” wśród szaleńców nienawidzących wszystkich wokół. Wydarzenia na ulicach europejskich miast pokazują, że w pojeździe nawet nie musi być ładunek wybuchowy, by siać terror i strach mordując niewinne, przypadkowe osoby... ■

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

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