

iauto *polska*

Numer 95, 27 października 2017



Statystyczny samochód w Polsce ma kilkanaście lat. I chociaż dane statystyczne, wyrażane są konkretnymi liczbami, to przecież nie od dziś wiadomo, że manipulacja statystykami jest powszechnie stosowana.

Obliczenie średniego wieku samochodu w Polsce nie jest łatwe. Całkiem zająca liczba samochodów (uwzględnianych przy tych obliczeniach) istnieje jedynie na papierze. Ruda zeżarła karoserię, silnik złomiarze sprzedali, tapicerkę pokonała wilgoć, a szyby były celem miłośników broni pneumatycznej. Krótko mówiąc, bliżej nieokreślona liczba starych samochodów w rzeczywistości nie istnieje.

Oficjalnie podany przez GUS średni wiek samochodu to ponad 15 lat, a starszych niż 10 lat jest 16 mln pojazdów. Oczywiście statystyczne dane zawyżają samochody zabytkowe, które nie mogą mieć mniej niż 25 lat.

Z kolei inne dane mówią, że, znowu średnio, na 1000 mieszkańców naszego kraju przypada 600 samochodów, co oznacza, że po drogach jeździ ponad 22 miliony pojazdów. Na koniec 2010 roku, według danych GUS, zarejestrowanych było w Polsce 17,5 miliona samochodów. Rocznie kupowaliśmy co naj-

mniej milion samochodów nowych i starszych, sprowadzonych z zagranicy. Według danych jednej z większych firm specjalizujących się w demontażu samochodów, legalnie złomuje się około 0,5 miliona samochodów rocznie. Ile znika za pośrednictwem nielegalnych rozbiórek - nie wiadomo. Często te nielegalnie zdemontowane auta nadal figurują w rejestrach.

Nieco światła na to statystyczne zamieszanie rzucają analizy firm ubezpieczeniowych oraz zajmujących się obrotem samochodami używanymi. Okazuje się, że nie jest fajnie, ponad 70% samochodów ma 12 i więcej lat. Średni wiek używanego samochodu oferowanego do sprzedaży to niemal 10 lat.

Co z tego wszystkiego wynika? Tą masę nienajnowszych aut trzeba serwisować i naprawiać. Po drugie - trzeba starannie kontrolować ich stan techniczny. Po trzecie - sprzedać stary samochód i kupić całkiem nowy. No właśnie, kupić...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wydarzenia

MotorShow po raz trzeci - str. 4



Wrażenia z jazdy

Maluch od Citroëna - str. 10

Kalejdoskop

Mają sukces, to się chwalą- str. 8

Opony - Polacy chcą płacić mandaty? - str. 14



Eksploatacja

Całoroczne "zimówki"?- str. 16

Sport

Polski mistrz Ameryki - str. 18

Mokry poligon - str. 20

Felieton

Po co nam jeszcze dziennikarze - str. 26

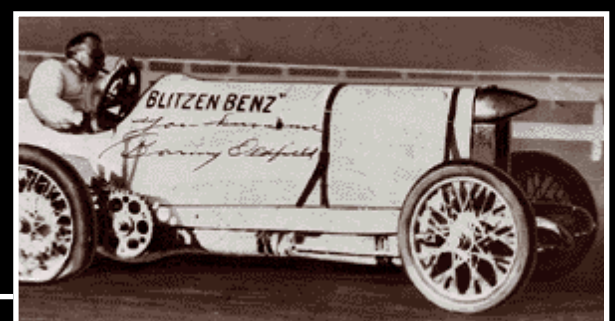


Babskie gadanie

Eeeech, Grażyna - str. 28

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 29



III Warsaw Moto Show

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Pierwsze edycje tej imprezy robiły wrażenie chaotycznego poszukiwania sensownej formuły. W imprezie organizowanej po raz trzeci o bałaganie i klimatach przaśnego bazaru nie było już mowy.



Organizator zadbał o to, by impreza była atrakcyjna i dla wystawców, i dla publiczności. Były więc spotkaniami z mistrzami sportu samochodowego, premierowe prezentacje nowości motoryzacyjnych, pokazy driftu czy stintu. Całość została uporządkowana tematycznie i Motor Show stał się również targami w dobrym tego słowa znaczeniu. Oczywiście nie mogło zabraknąć elementów kiczu, taniego

blichtru, ale to zrozumiałe, spora część publiczności tego właśnie oczekuje.

Pięć hal połączono tunelami, dzięki czemu skończyły się kolejki przed wejściami do poszczególnych hal. Zwiedzający mogli przemieszczać się między strefami Premier Samochodowych, Supercars, Motorsportu, Tuningu, Wypożyczalni, Detailingu, Części i Akcesoriów aż do Salonu →→





Organizator twierdzi, że targi Warsaw Moto Show stały się największą tego typu imprezą motoryzacyjną w Europie Środkowej. I chyba należy się z tym zgodzić. Jeśli do tego dołożyć wydarzenia (zapowiadane jak nadzwyczaj ekskluzywne, zamknięte) Galę Złotej Kierownicy Auto Świata i Galę Warsaw Moto Show i Playboya, to na ubiegłoroczne pytanie: „Czy Motor Show w Nadarzynie może zagrozić Targom Poznańskim” jest odpowiedź – to już się dzieje. ■

Camperów. Odbywały się Mistrzostwa Polski Car-Audio, pokazy Air-Ride, czyli samochodów kołyszących się w rytm muzyki, a także Mistrzostwa Polski Modeli Zdalnie Sterowanych. W Strefie Gier i Symulatorów każdy wirtualnie mógł spróbować swoich możliwości na światowych torach wyścigowych czy rajdowych odcinkach specjalnych.



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



NAMRACA PRZESZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Mają sukces, to się chwala

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Grupa PGD przekroczyła liczbę 200 000 sprzedanych samochodów i właśnie podpisali umowę z Fiat Chrysler Automobiles. Mają więc czym się chwalić.



Na okrągłą sumę złożyło się 162 497 aut nowych i 37 503 używanych. Ponieważ w tym historycznym dniu (13 października) samochody dziewięciu marek wyjeżdżały z naszych salonów od Poznania po Kraków częściej niż co 8 minut, nie próbowaliśmy nawet ustalić, który miałby być tym wyznaczającym okrągłą liczbę – mówi Grzegorz Hankus, prezes Grupy PGD. – Nie ma to jednak znaczenia,

bo wobec tak ważnego wydarzenia chciałbym złożyć serdeczne podziękowania wszystkim osobom, które powierzyły nam swoje motoryzacyjne potrzeby i kiedykolwiek kupiły samochód w którymkolwiek z naszych salonów – dodaje Grzegorz Hankus.

Pierwszy samochód w Grupie PGD sprzedał krakowski salon Euro Car. Był nim Ford Sierra



w kolorze tasman blue. Największy, bo wynoszący prawie 48% udział w sprzedaży nowych aut przez Grupę PGD stanowią Fordy, co jest zrozumiałe, ponieważ od współpracy z Fordem motoryzacyjna historia Grupy się rozpoczęła i przez pierwszych jedenaście lat działalności należały doń tylko dealerstwa z autoryzacją Forda.

Grupa PGD uzyskała autoryzacje Fiat Chrysler Automobiles na sprzedaż i obsługę marek Abarth, Alfa Romeo oraz Jeep. Oznacza to, że Grupa reprezentuje obecnie 12 marek, że liczba jej autoryzacji równa się 35 oraz że ma ona w swojej ofercie pełną gamę samochodów z oferty FCA.

Grupa PGD rozpoczęła współpracę z FCA w 2006 roku wraz z uruchomieniem warszawskiego dealerstwa Euromobil z autoryzacjami Fiat i Fiat Professional. Pod brandem Euromobil będą działać także nowe przedstawicielstwa. Są one zlokalizowane w Centrum Motoryzacyjnym Toruńska w Warszawie, dzięki czemu klienci będą mieli możliwość odbycia w jednym miejscu jazdy testowej aż 27 wersjami samochodów produkowanych przez włoski koncern.

Nowy, wielomarkowy Euromobil rozpoczął działalność handlową z wysokiego C – od flotowej sprzedaży czterech samochodów Jeep Compass.

Grupa PGD prowadzi działalność na rynkach krakowskim, poznańskim, śląskim i warszawskim. Lista reprezentowanych przez nią marek to: Abarth, Alfa Romeo, Fiat, Ford, Hyundai, Jeep, KIA, Mitsubishi, Nissan, Opel, Seat i Suzuki. ■

Maluch od Citroëna

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od kilku lat Citroën zaskakuje wyglądem nowych modeli. Mają modny, nietuzinkowy charakter, niezbyt wygórowane ceny i zupełnie nieźle się prowadzą. Czegóż chcieć więcej?



Z ostatnich lat zapamiętaliśmy zapewne Cactus z airbumpami (po raz pierwszy zastosowane w Cactusie) – był to wówczas bardzo ciekawy i praktyczny wynalazek. Kilkanaście miesięcy temu pojawiła się natomiast trzecia już generacja Citroëna C3, który wyglądał super i dawał sporo

radości z jazdy. Teraz miałam okazję jeździć najmniejszym z Citroënów - C1.

Trzeba przyznać, że nowy C1 ma niepowtarzalny styl – daleki od stereotypów obowiązujących w tym segmencie. Charakterystyczne cechy tego auta to wesoły, nieco zabawowy

wygląd, małe silniki i interesujące kolory oraz możliwość skonfigurowania bardzo efektownego, dwubarwnego nadwozia.

C1 wyróżnia się na ulicy. Zwłaszcza w dwubarwnym nadwoziu np.: biały z czerwonym dachem i czerwono-



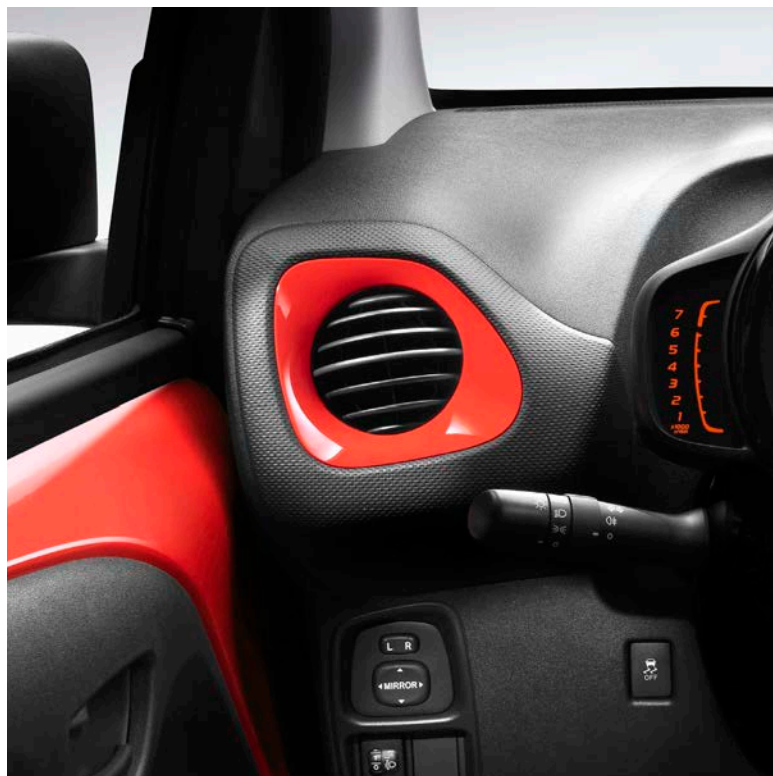
nymi dodatkami. Sympatii autu przysparzają podwójne światła – okrągłe, wyłupiaste „oczy”, z wąskimi „brwiami”. To „spojrzenie” w przypadku C1 sprawdza się znakomicie. Z tyłu samochód jest też atrakcyjny; ciekawie zaprojektowane światła i masywne zderzaki sprawiają, że samochód wygląda naprawdę fajnie. 15-calowe felgi aluminiowe dopełniają zgrabnej całości.

Nie mniej ładne i ekstrawaganckie jest wnętrze. Fotele mają

kanapowy charakter, są szerokie i wygodne, modne wstawki robią wrażenie, a kilka detali można by potraktować jako udane dzieła sztuki nowoczesnej. np. projekt konsoli centralnej (choć zdaje sobie sprawę, że niektórzy zupełnie się z moim zdaniem nie zgodzą). Widać, że inspiracje projektanci czerpali spoza motoryzacji; z architektury, wystroju wnętrz czy meblarstwa. W wnętrzu otacza nas miła dla oka przestrzeń, spore przeszklone powierzchnie, przyzwoitej jakości mate-

riały. Poza tym w C1 znajdziemy elektrycznie sterowane lusterka i szyby, kierownicę wielofunkcyjną, kolorowy ekran dotykowy LCD o przekątnej 7 cali. Jego funkcjonalność sprowadza się do obsługi multimediów (radio, USB, AUX, Bluetooth), telefonu oraz wyświetlania podstawowych informacji z komputera pokładowego. Co istotne, w wersji testowanej – Shine, to wszystko oferowane jest jako wyposażenie standardowe, bez dopłat. Bagażnik jest niewielki – ma tylko 196 litrów przestrzeni. Jeśli jednak około 200 litrów pojemności nam wystarczy na codzienne zakupy lub małą walizkę, to dostaniemy standardowe proporcje przestrzeni bagażowej dla aut tej klasy – dość wysokie i krótkie. Dodatkowo łatwo można złożyć oparcia tylnej kanapy, zwiększając ilość miejsca.

Pod maską samochodu testowego pracował wolnossący, 3-cylindrowy silnik 1.0 VTi o mocy 69 koni mechanicznych. Jego zaletą jest niewielki apetyt na paliwo – nawet →→





w miejskim ruchu trudno spalić więcej niż 6,5 litrów. Poza miastem jest jeszcze lepiej. Jeżeli jednak zechcemy C1 podróżować autostradą z prędkościami powyżej 120 km/h to nie jest już tak fajnie. Silnik hałasuje, a dla małego Citroëna szybka jazda to spore wyzwanie. Dynamika robi się zauważalnie słabsza. Ale zakładamy, że tym autem będziemy poruszać się głównie po mieście, a tu, w wynajdowaniu miejsc do parkowania, w zwinności sprawdza się znakomicie. I ta łatwość manewrowania na małych przestrze-

niach! Super! Poza tym C1 ma kulturalne zawieszenie, które

nie pozwala dotkliwie odczuwać dziurawych dróg. W testowanym aucie silnik współpracował z poprawną, manualną, 5-biegową skrzynią.

Za wersję wyposażenia Shine z silnikiem 1,0 zapłacimy 45 900 zł. Na pokładzie mamy wówczas klimatyzację, elektrycznie regulowane szyby i lusterka, aluminiowe felgi i system „info-rozrywki” z ekranem dotykowym. C1 można dodatkowo doposażyć w kamerę cofania, dostęp bezkluczykowy i kilka innych współczesnych gadze-



tów, ale wtedy zapłacimy już około 50 000 zł. Można również zdecydować się na zupełnego „golasa” (ręcznie sterowane lusterka, brak radia) za 36 tys. złotych.

Citroën C1 to typowo miejski samochód, idealny do miasta, który przekona do siebie entuzjastów niecodziennej stylistyki, zaawansowanych systemów elektronicznych, komfortu oraz wszystkich tych, którzy lubią się wyróżniać. ■

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 Meżyk +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

Polacy chcą płacić więcej mandatów?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA

Otrzymaliśmy niedawno z agencji eNewsroom.pl ciekawą informację prasową, dla mnie zupełnie zdumiewającą. Poprosiłem w mailu o więcej szczegółów, m. in. o badaniach, na które powołuje się cytowany w tekście ekspert. Niestety, nie otrzymałem odpowiedzi.

Zanim przejdę do sedna przedstawiam całość otrzymanego komunikatu prasowego.

"Wyniki badań pokazują, że blisko 80 proc. kierowców popiera pomysł wprowadzenia obowiązku jazdy na oponach zimowych i całorocznych z homologacją zimową. To dobra wiadomość, zwłaszcza z punktu widzenia bezpieczeństwa na drogach. Kiedy temperatura spada poniżej 5-7 stopni Celsjusza, opony zimowe mają lepszą przyczepność niż letnie.

– To zadziwiające, że Polska jest jedynym krajem w Europie, biorąc pod uwagę klimat, gdzie nie ma żadnych przepisów regulujących tę kwestię – powiedział serwisowi eNewsroom Piotr Sarnecki, prezes Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego – Ostatnio takie wymogi zostały wprowadzone na Białorusi. To już czas nie tylko na dyskusję, ale na rozważenie odpowiednich regulacji ustawowych. Dzięki nim polscy kierowcy, szczególnie przy zmianie pór roku i temperatur, czuliby się pewniej na drodze. Potrzebne jest wyznaczenie konkretnego dnia w roku, od którego należałoby jeździć na oponach zimowych. Przykłady z innych krajów pokazują, że wprowadzenie takich regulacji przyczynia się do zmniejszenia ilości wypadków, ale także mniej jest poważnych stłuczek. Chociaż w ich przypadku nie ma ofiar, to przynoszą konkretne straty kierowcom oraz zajmują ich czas. Opony zimowe, w tym także całoroczne, stosowane w chłodniejszych okresach roku zwiększają zatem bezpieczeństwo na drodze – dodał Sarnecki".

Niestety, nie wiem kto, kiedy i na jakiej grupie przeprowadzał wzmiankowane wyżej badania. Nie wiem też jakie postawiono pytanie (pytania). Jakoś jednak nie chce mi się wierzyć, że 8 na 10 kierowców chce obowiązku używania opon zimowych, że taki procent użytkowników samochodów będzie czuło się bezpieczniej, jeśli od 8 listopada (a może 15 lub 19 grudnia) będą mieli nakaz jazdy z zimowym ogumieniem. A jeśli ktoś przegapi ten termin? Oczywiście, mandat. A więc podobno 80

procent kierowców marzy o tym, by potencjalnie zapłacić mandat za kolejne wpisane do kodeksu wykroczenie...

Potrąfię zrozumieć przedstawiciela Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego, że taki ustawowy nakaz byłby świetny z jego i PZPO punktu widzenia. Nic, tylko ręce zacierać i liczyć wpływy ze sprzedaży opon zalegających magazyny. Myślę, że lepszym pomysłem byłaby stała, coroczna akcja (reklamy społeczne, billboardy,

itp.) promująca myślenie i rozagę za kółkiem. By kierowcy sami rozumieli potrzebę i sens jazdy na zimowym ogumieniu, gdy ciepłe dni odchodzą wraz ze spadającymi z drzew liśćmi. To także rola ośrodków szkolących przyszłych kierowców, by uświadamiać, ale przede wszystkim uczyć myśleć, myśleć i raz jeszcze myśleć, gdyż nie da się skodyfikować wszystkich zdarzeń i sytuacji na drodze.

Przyjmę teoretycznie, że taką datą, po której musielibyśmy stosować zimowe opony jest 1 grudnia. A jeśli śnieg i mróz nastanie już od połowy listopada? Będę niby w porządku jadąc na oponach letnich? Jakiś ekspert powie w tym miejscu – noo, przecież rozważa, odpowiedzialność, myślenie, nie można tak sztywno trzymać się przepisów... A jeśli do Bożego Narodzenia panuje piękna, niemal wiosenna pogoda (co zdarzało się w ostatnich latach)? Kolejna sprawa. Porównajmy warunki pogodowe na wybrzeżu, gdzie zdarzają się bezśnieżne zimy z dodatnimi temperaturami i w górach, gdzie śnieg potrafi zalegać przez dobrych kilka miesięcy...

Czy naprawdę potrzebuje zimowych opon kierowca, który wyjeżdża na drogę tylko co kilka dni (np. do nieodległego kościoła lub na większe zakupy do pobliskiego miasta) i to tylko wtedy, gdy warunki pogodowe na to pozwalają? Różnych, tego typu sytuacji można przytoczyć tutaj mnóstwo i – moim zdaniem – zadekretowanie obowiązku

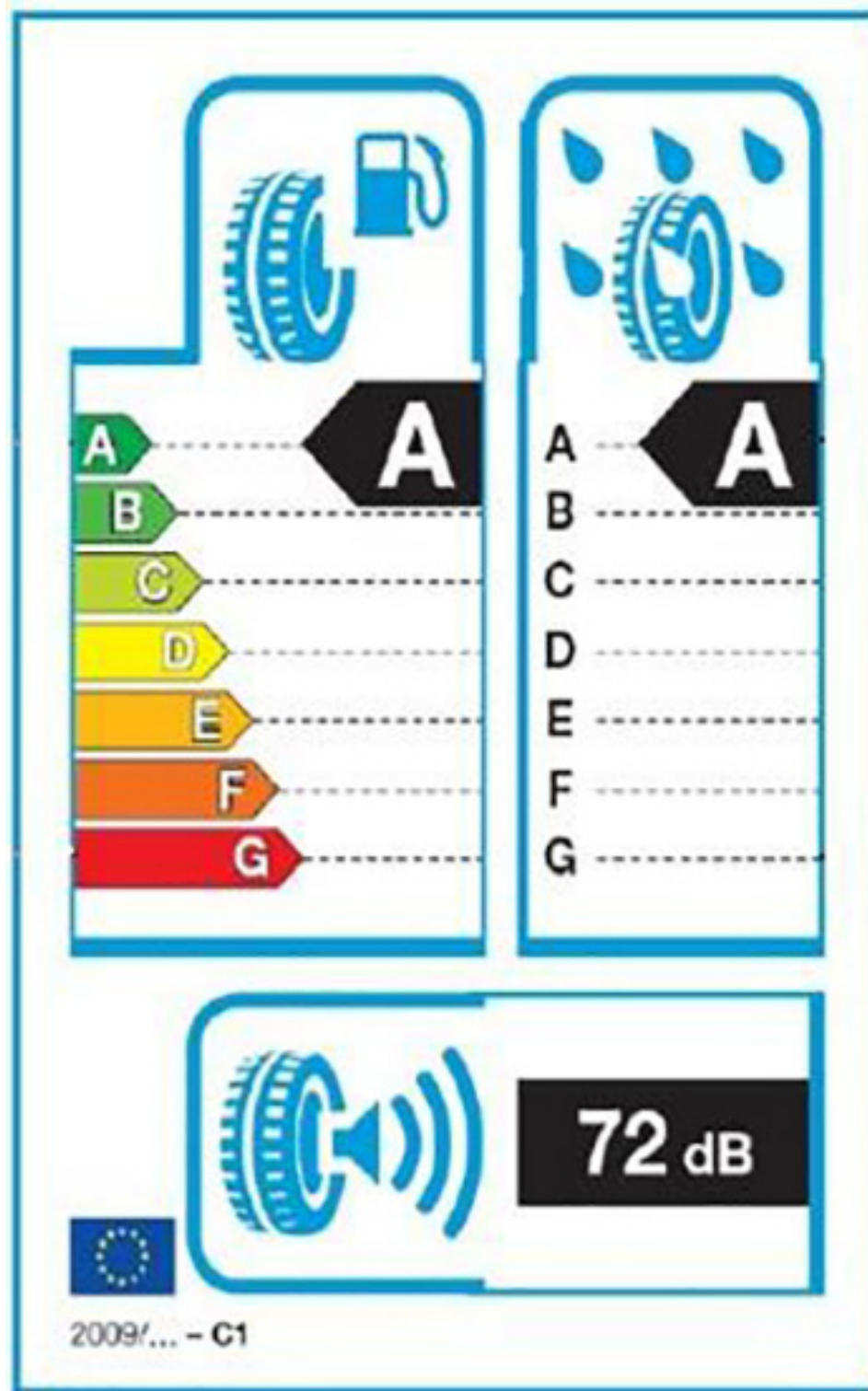
jazdy na zimowym ogumieniu wraz z wyznaczeniem sztywnej daty początku tego obowiązku wcale nie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na drodze.

Problem używania (bądź nie) opon zimowych mogą w bardzo prosty sposób rozwiązać towarzystwa ubezpieczeniowe. Otóż, nie przysługiwałoby odszkodowanie za uszkodzenie samochodu, gdyby okazało się, że pojazd ma letnie opony, natomiast warunki pogodowe i drogowe ewidentnie wskazywały na konieczność jazdy

z użyciem ogumienia zimowego. Takie rozwiązania sprawdzają się w niektórych regionach alpejskich.

P.S. Przytoczony na początku komunikat prasowy jest ponadto bardzo niepokojący z innego powodu. Otóż, pokazuje on jak działa lobby w branży motoryzacyjnej. Przed laty okazało się, że za wprowadzeniem obowiązku posiadania gaśnicy samochodowej niekoniecznie stała troska o bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów, ale konkretny interes producenta(ów) takich gaśnic. Przymus jednak pozostał. Tutaj, mamy przedstawiciela związku producentów opon, który wprost mówi o kolejnym obowiązku popartym

ustawą. Można się jedynie domyślać, że tego typu naciski i sugestie są skrywane przed opinią publiczną codziennością, nie tylko w polskich ministerstwach, ale także urzędniczym labiryncie struktur Unii Europejskiej. ■



Całoroczne „zimówki”?

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Każdy z nas posiada kilka par obuwia (kolekcja pań w tym zakresie, to już zupełnie inna historia): są buty „do garnituru”, na letnie spacer, takie na „co dzień”, zimowe, domowe kapcie... pewnie można by jeszcze długo wymieniać. Generalnie, zakładamy je stosownie do potrzeb i okoliczności. Całkiem podobnie ma się sprawa z samochodowym ogumieniem z tą różnicą, że tutaj podstawową sprawą są kwestie bezpieczeństwa, a nie estetyki...

Producenti opon praktycznie nie oferują już uniwersalnego ogumienia (tzw. opon całorocznych, wielosezonowych), przynajmniej w naszej strefie klimatycznej, gdyż nigdy nie będzie ono idealne w pełnym zakresie temperatur (czyli ok. 60-70 stopni, od siarczystych mrozów po letnie upały) oraz warunków drogowych (suchy i mokry asfalt, śnieg, lód, błoto, drogi szutrowe, itd.). Różnych kombinacji tych dwóch głównych czynników dałoby się wyróżnić co najmniej kilkadziesiąt. Nieprzypadkowo kierowcy rajdowi jeżdżący w profesjonalnych zespołach mają do swej dyspozycji wiele rodzajów opon, które właśnie w zależności od temperatury i rodzaju nawierzchni, zapewniają maksymalną przyczepność. To przekłada się na większe bezpieczeństwo jazdy, ale przede wszystkim możliwość osiągnięcia większych prędkości i krótszej drogi hamowania, czyli bezpośrednio wpływa na sportowy wynik.



Przeciętny kierowca, na szczęście, nie ma takiej potrzeby, by posiadać i używać wielu rodzajów opon. Wystarczą dwa, letnie i zimowe, zamieniane dwukrotnie w ciągu roku. I dwukrotnie w ciągu roku kierowcy przystępują do swoistej ruletki: kiedy zamieniać? Są kraje w Europie, które pozbawiają kierowców takich dylematów, ustawowo określając konieczność jazdy na ogumieniu zimowym (np. w Austrii od 1 listopada do 15 kwietnia). W Polsce rozważany jest tego typu projekt powiązany z kalendarzem, ale na szczęście jeszcze takiego nie ma. Moim bowiem zdaniem decydować o tym powinien rozsądek kierowcy. (Rozsądek można wzmocnić świadomością praktyk towarzystw ubezpieczeniowych, które nie raz odmawiają wypłacenia odszkodowania, gdy w warunkach zimowych auto poruszało się na letnich oponach). Dużo osób uważa, że z zakładaniem zimówek można poczekać do mrozów i opadów śniegu, a przez to zaoszczędzi się nieco bieżnik i opony wystarczą na dłużej... Niestety, to podstawowy i największy błąd, który można popełnić. Wbrew pozorom ogumienie zimowe wcale nie jest takie delikatne, że używanie go na suchym asfalcie przy plusowej temperaturze błyskawicznie je zniszczy. Bzdura! Jest odwrotnie – z całą stanowczością uważam, że z dwojga złego lepiej jest jeździć cały rok na zimówkach, niż w okresie zimowym na oponach letnich.

Opony zimowe radzą sobie lepiej w niskich temperaturach od letnich przede wszystkim z powodu użycia do produkcji innej mieszanki gumy. W rezultacie bieżnik „zimówki” zachowuje na mrozie elastyczność i zapewnia lepszą przyczepność. Natomiast bieżnik opony letniej nadmiernie twardnieje i zaczyna zachowywać się jak łyżwa. W wysokich temperaturach natomiast oba bieżniki całkiem dobrze spełniają swoją rolę.

Zdarzyło mi się już kilka sezonów wiosno-letnich, że – z różnych powodów – pozostałem

w mojej Renault Lagunie II przy oponach zimowych. Nie zauważyłem jakiegoś nadspodziewanie szybkiego zużycia bieżnika czy pogorszenia przyczepności. Kilka razy natomiast okazało się, że na tym wygrałem. Było tak np. podczas urlopowej eskapady do Włoch. W środku lata, pokonując drogi w wysokich Alpach, gwałtownie spadła temperatura oraz... śnieg. Jako jeden z naprawdę niewielu kierowców nie miałem problemów, by sprawnie kontynuować dalszą jazdę. Identyczna przygoda spotkała mnie, innego lata, w wysokich partiach gór środkowej Norwegii. To tylko utwierdzało mnie w przekonaniu, że używanie zimowych opon przez cały rok nie musi być jakąś ekstrawagancją.

Kolejna sprawa, przed zbliżającą się zimą, to pomysł na zamianę dużych kół z oponami z bardzo niskim profilem opon na mniejsze obręcze, ale z oponami o wyższym profilu i, przede wszystkim, węższym bieżnikiem. O ile w świet-



nych warunkach drogowych, na znakomitej jakości drogach jazda na szerokim, niskim profilu potrafi dać naprawdę dużo radości, to w warunkach zimowych może stać się koszmarem. Wysoki profil pozwala na lepszą amortyzację

nierówności, a wąski, „zimowy” bieżnik lepiej odprowadzi wodę niż szeroki „kapec”. Przy okazji większy nacisk ma centymetr kwadratowy powierzchni opony pozwoli lepiej „wgrzyźć” się w śniegowo-lodowe podłoże. W rezultacie mamy lepszą przyczepność i większą pewność uniknięcia poślizgu.

W internecie jest sporo firm, które sprzedają opony, także zimowe. Te najlepsze, udostępniają wirtualne przeliczniki, które umożliwiają rzetelną zamianę dużych, szerokich, niskoprofilowych opon na odpowiedniki, które dobrze spiszą się w warunkach zimowych. ■

Skromne słowa polskiego rajdowego mistrza Ameryki

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: IZABELA I ROMAN OLESIOWIE

Lake Superior Performance Rally zakończył tegoroczną rywalizację w Rally America National Championship, czyli rajdowych mistrzostwach Ameryki. Jak napisałem w poprzednim wydaniu iAuto finałowa runda nic już nie mogła zmienić na samym szczycie klasyfikacji generalnej sezonu 2017. Na rajd w stanie Michigan pojechał Arek Gruszka z Łukaszem Wrońskim (Mitsubishi Mirage Proto) z mistrzowskim tytułem „w kieszeni” - pierwszym w historii dla polskiej (polonijnej) załogi.

Gruszce i Wrońskiemu nie udało się wygrać Lake Superior Performance Rally. Zajęli oni ostatecznie piąte miejsce w klasyfikacji generalnej, chociaż trzeba przyznać, że nieco na własne życzenie, gdyż większą część rajdu prowadzili. Błąd popełnił pilot na PKC-13, trzy oesy przed końcem rajdu, wprowadzając samochód trzy minuty za wcześnie. 3-minutowa kara była już nie do odrobienia...



Trzeba tutaj także wspomnieć o świetnej jeździe Piotra Feteli i Dominika Józwiaka (Ford Fiesta FRT Proto). Fetela – kolejny „Polonus” - wicemistrz Rally America 2015, planujący od sezonu 2018 walkę o mistrzowski tytuł, pokazał w Michigan, że będzie bardzo trudnym rywalem Gruszki. Wygrał kilka odcinków specjalnych (m. in. pierwszy i drugi), ale ostatecznie pokonały go kłopoty z ciśnieniem paliwa. Niewątpliwie, jeśli obaj polscy kierowcy – Gruszka i Fetela – pojawią się na liście startowej przyszłorocznej edycji Rally America, będzie to fascynujący pojedynek...

Po opadnięciu emocji, kilka dni po zakończeniu rajdu w Chicago odbyła się konferencja prasowa dla polonijnych mediów. Bohaterem był oczywiście Arkadiusz Gruszka, któremu towarzyszył Krzysztof Hołowczyc. Ten drugi komplementował – bardzo szczerze i rozsądnie – przygotowa-





nie samochodu mistrzowskiej pary, które to prace w całości przeprowadzono w warsztatach firmy Gruszki. Podkreślił, że nie dysponując finansami i zapleczem technicznym porównywalnym do fabrycznych ekip, naszemu mistrzowi udało się zbudować znakomity samochód.

– Rajdy, to zawsze praca całego zespołu – podsumował w skromnych słowach swój sezon mistrz Arkadiusz Gruszka. – To nie jest moja zasługa, ani

Łukasza (Wrońskiego). My jesteśmy na samym końcu w tym wszystkim. To mechanicy są najważniejsi, to oni nie śpią po nocach, by samochód dojechał do mety. My też się jakoś tam przyczyniliśmy do końcowego zwycięstwa, ale nie za wiele... A jak już się wymienia mechaników, to także trzeba powiedzieć o rodzinie. Wyjeżdża się na tydzień, czasem dwa na testy, każdy rajd też zajmuje kilka dni, a rodzina zostaje w domu. Żona dba o dzieci, żeby je zawieźć do szkoły, odebrać, dać jeść, a my – jak to mówią – bawimy się.



Na konferencji prasowej padło m.in. pytanie o to, czy załogi walczą w mistrzostwach Ameryki o nagrody pieniężne. Gruszka odpowiedział, że tak naprawdę rywalizują o uścisk dłoni organizatora oraz niewielki puchar. W grę wchodzi więc wyłącznie satysfakcja i duma z osiągniętego wyniku.

Szef GreenAPU zapowiedział przy okazji, że w trakcie budowy jest drugi samochód i poważnie rozważa pomysł, by do drugiej rajdówki zaprosić najlepsze załogi z Polski, może z Europy, ale najchętniej z Polski...

Mokry poligon

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Na poligonie w okolicy Żagania odbyła się VII Baja Inter Cars. Była to ostatnia runda Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych, Rajdowego Pucharu Polski Samochodów Terenowych oraz Pucharu Polski w Rajdach Baja. Rajd należał również do mistrzostw FIA CEZ Cross Country oraz Mistrzostw Republiki Czeskiej w rajdach terenowych.

Deszcz tylko podgrzał emocje, panujące na Baja Inter Cars. Jako że to rajd kończący sezon cross country, zawodnicy walczyli o laury w większości kategorii. Deszcz sprawił, że trudne odcinki na poligonie w Żaganiu stały się jeszcze trudniejsze. Zawodnicy musieli zachować rozwagę, ale

sportowe ambicje prowokowały ostrą walkę do ostatnich kilometrów – miejscami błotnistej – trasy.

Padający deszcz mógł dość mocno wpłynąć na rywalizację w Baja Inter Cars. Choć w niedzielny poranek trochę się roz pogodziło, to jednak położony

na poligonie w Żaganiu odcinek Karliki (mierzący blisko 80 km i pokonywany dwa razy) krył wiele mokrych niespodzianek. Najtrudniejszy fragment trasy to licząca około 1,5 km prosta „czołgówka” z rowami wypełnionymi wodą. Na szczęście obyło się bez większych strat w sprzęcie – w końcu to rajd terenowy i zawodnicy niejedną próbę off-roadową mają na koncie.

Druga z niedzielnych prób to odcinek Szprotawa – taki sam, jak podczas prologu. Było nieco bardziej mokro niż w sobotę, ale poza ochlapanymi wodą i błotem zgromadzonymi tu kibiców nikt nie mówił o problemach.

Niedzielne odcinki miały rozstrzygnąć o tytułach. Jadąca po swoje pierwsze zwycięstwo w klasyfikacji generalnej mistrzostw Polski ekipa Marcin Łukaszewski i Magdalena →→





*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/**



Duhanik sukcesywnie powiększała przewagę, „oddając” konkurentom tylko krótką próbę w Szprotawie, a wygrywając obydwa niedzielne przejazdy odcinka Karliki. Nie oznacza to jednak łatwej wycieczki – jak komentował Marcin: – *Na pierwszy niedzielny przejazd odcinka Karliki chyba jako jedyni wybraliśmy opony szutrowe, co okazało się mało trafne – samochód mocno się ślizgał, już na pierwszym zakręcie wiedzieliśmy, że nie będzie łatwo. Mimo to nie zmieniliśmy opon na drugi przejazd – po wychlapaniu i przeschnięciu wody jechało się już znacznie przyjemniej. Zwycęstwo i tytuł Magda komentuje z entuzjazmem: – Wciąż nie mogę uwierzyć – ostatnie lata, kiedy ocieraliśmy się o tytuł, nauczyły nas wiele pokory. Tym razem wszystko zagrało: samochód sprawował się znakomicie, trasa była trudna, ale świetnie oznaczona – nawet jak w pewnym momencie skleiły mi się wilgotne kartki roadbooka, łatwo było wychwycić błąd.*

Dodajmy, że odcinek Karliki, uznawany za tak trudny, miał też wiele szybkich partii – średnia prędkość zwycięskiej

załogi to 85 km/h, a najwyższa zanotowana przez system śledzący GPS – około 190 km/h! Warto wspomnieć też o zużyciu benzyny przez 5-litrowy silnik Forda Rangera, który w warunkach poligonowych potrzebował aż 90 l/100 km!

Świetna jazda Marcina i Magdy nie budzi wątpliwości, niestety Hummer Mirosława Zapletala i Bartosza Momota nie był całkowicie sprawny – jak wytłumaczył nam pilot: – *Już od drugiego odcinka pojawiły się problemy z mocą, samochód jechał na 70 proc. możliwości. Mechanicy*

sprawdzili co mogli, wymieniliśmy świece, ale nie znaleźliśmy przyczyny problemu. Nie udało się obronić tytułów mistrzowskich, ale trudno – takie są rajdy. Gratulujemy Marcinowi i Magdzie! Załoga została sklasyfikowana na drugiej pozycji.

Problemów z autem nie miał Paweł Molgo, który – można powiedzieć – deptał Marcinowi i Magdzie „po piętach”. Załoga otrzymała jednak pół godziny kary za skracanie trasy. Nie zgodzili się z tą decyzją, twierdząc, że wybrany tor zgodny był z książką drogową i regulaminem. Zapowiedzieli złożenie odwołania do Głównej Komisji Sportu Samochodowego, co oznacza, że miejsca od drugiego (które by zajęli bez kary) do czwartego (na które spadli) mogą się zmienić.

Na 3. pozycji sklasyfikowani zostali zawodnicy jadący samochodem grupy TH, Krzysztof Antończak i Andrzej Mańkowski, zaś na 5. – zwycięzcy „seryjnej” grupy T2 Robert Kufel i Andrzej Dymurski.





Ciekawy pojedynek obserwowaliśmy również w Rajdowym Pucharze Polski Samochodów Terenowych. Walczący o zwycięstwo w tej kategorii Jacek Soboń pokazał klasę, wygrywając drugi przejazd Karlików o blisko 11 minut! To jednak nie wystarczyło, żeby odrobić karę 12 minut, jaką

załoga Soboń/Jeneralski zainkasowała za spóźnienie. Nie był to jednak efekt błędu tylko skomplikowana naprawa dyferencjału. Wytłumaczył to odpowiedzialny za serwis rajdówki Mariusz Borowski: – *Ukręciła się półoś. Zdążylibyśmy usunąć usterkę w czasie serwisu, gdyby uszkodzenie półosi nie wystąpiło*

w najgorszym możliwym miejscu – tuż obok dyferencjału. Końcówka wpadła do obudowy przekładni i trzeba było wszystko rozebrać. Jacek Soboń zajął drugie miejsce, a tuż przed odbiorem pucharów powiedział: – Mieliśmy dobre tempo i to jest najważniejsze, a warunki na trasie były naprawdę ciężkie – w otwartym samochodzie, w błocie szybko parują szyby i wszystko jest wilgotne, a to nie pomaga w szybkiej jeździe. Cieszę się, że udało się obronić tytuł. Mogę też zdradzić, że praktycznie wszystko jest już dograne i w przyszłym sezonie pojawię się w rajdówce z grupy TH w mistrzostwach Polski.

Pierwsze miejsce w RPPST wywalczyli Adam Biliński z Arturem Jandą. Wysoko sklasyfikowano też najlepszą załogę z grupy S2 (auta zbliżone do seryjnych) – duet Dariusz Krzywkowski i Bartłomiej →→



Krzywkowski zajął czwartą lokatę w klasyfikacji generalnej pucharu.

Najtrudniej na poligonie w Żaganiu mieli chyba jednak zawodnicy rywalizujący w Pucharze Polski w Rajdach Baja. To motocykliści, kierowcy quadów i załogi UTV. Tylko trzech śmiałków zdobyło się na odwagę by rywalizować z poligonem prowadząc motocykl. Z tego grona najlepszy okazał się Jacek Bartoszek. Zacięta rywalizacja toczyła się wśród kierowców quadów. Na trasie dominowały Can-Am Renegade a czołową szóstkę na mecie dzieliło zaledwie kilka minut! Po zwycięstwo sięgnął Arkadiusz Lindner. W grupie pojazdów UTV trasę najszybciej pokonali Tomasz Białkowski i Dariusz Bańkiewicz (również Can-Am, ale Maverick).



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Po co nam jeszcze dziennikarze

KLAUDIUSZ MADEJA

Takie pytanie zadałem sobie po ostatnich kilku konferencjach prasowych, czasem połączonych z prezentacjami nowych wyrobów lub usług.

Kilka tygodni temu jeden z Szanownych Redaktorów opisał, jak musiał 20 zł kaucji zapłacić za akredytację dziennikarską, którą później musiał zwrócić. Żenada kompletna. Byłem dzień wcześniej na tej imprezie, organizowanej na Stadionie Narodowym. Nikt nie miał pojęcia, gdzie można dostać akredytacje, choć w przeddzień dostałem maila od organizatora, że przy każdym wejściu. Skończyło się na jakiejś pieczęcie „ochrona 148” bodajże, na przegubie lewej ręki. Jest to tym bardziej żenujące, że były to właściwie ogólnodostępne targi, na które dziennikarze powinni być „dowożeni”, aby zrobić odpowiednie „publicity”. I to nie jest przejaw zarozumiałości, a jedna z podstaw marketingu i promocji...

Niedawno byłem na konferencji połączonej z prezentacją nowego produktu dużej, międzynarodowej firmy z branży motoryzacyjnej. Jak się dowiedzieliśmy – lidera polskiego rynku. Po spotkaniu ten „lider” nawet nie dał nam, dziennikarzom informacji prasowej w postaci elektronicznej (wcześniej dali drukowaną). Pendrive pojemności 1 lub 2 GB by wystarczył. Podej-

rzewam, że przy zakupie 100 szt., cena oscyluje między 5 a 10 złotych polskich. Czy taki wydatek jest zbyt duży dla „lidera polskiego rynku”? Jakie ten lider ma obroty, żeby tych dodatkowych kilkuset złotych nie mógł „wrzucić” w koszty? Gdy napisałem maila z informacją, że nie otrzymałem drogą elektroniczną niczego, dowiedziałem się z odpowiedzi, że nie „figuruję na ich liście mailingowej”... Informacji prasowej w tym mailu nie było. Żenada – pomyślałem. Na szczęście pani się zreflektowała i dwa dni później sama podała informację prasową, a nawet część prezentacji z konferencji.

Tzw. PR-owcy robią czasem coś dokładnie odwrotnego, niż powinni. Zamiast pomagać, starają się utrudnić życie dziennikarzom. Pewien duży, światowy koncern od wielu lat organizuje konferencje prasowe. Polski oddział jest bardzo prężny. Niestety, ciekawsze fragmenty prezentacji nie są dostępne w formie elektronicznej. Na konfe-



rencji prasowej dochodzi do komicznej sytuacji, gdy co najmniej kilku dziennikarzy, i to nawet z dużych tytułów, robi aparatami lub telefonami zdjęcia kolejnych slajdów. Żeby nie było niedomówień, w prezentacji są użyte powszechnie dostępne dane, tylko zebrane i zestawione. Do tego fachowy komentarz. Dlaczego więc nie można tego po prostu nam dać w formie np. power point czy pdf?

Inny smaczek, już ostatni, choć mam ich mnóstwo. Zbieram je bowiem do swojej pracy doktorskiej, poświęconej współpracy firm i organizacji oraz urzędów z mediami. Ale do rzeczy: potrzebowałem fotografię głowy rzecznika prasowego jednej z największych polskich firm, do tzw. ramki z jego wypowiedzi. Przesłał całą sylwetkę, i to w małej rozdzielczości, że nawet grafik nie mógł tego powiększyć i wyciąć „główkę”.

Dopisek rzecznika w mailu brzmiał: „mam tylko takie...”. A ja naiwny sądziłem, że w takiej firmie, znany z mediów rzecznik ma na podorędziu kilkanaście, a może kilkadziesiąt swoich fotek prasowych w różnych formatach, rozdzielczości i pozach. Te ostatnie oczywiście proszę potraktować z przyzwyczajeniem oka. Pisałem kiedyś bowiem dla jednej gazety, gdzie do wywiadu wymagali zdjęcia rozmówcy z łokciami opartymi o blat stołu.... To nie jest żart, a zainteresowani może nawet się domyślają, o kogo chodzi. I jak Ci

rzecznik nie dostał zdjęcia swojego np. prezesa w takiej

pozie, autoryzowany już wywiad szedł do kosza lub był „sprzedawany” komuś innemu. To musi być piękna scenka: rzecznik do prezesa, dajmy na to dużego banku (wiemy, ile tam zarabiają...), potrzebujemy pańskiego zdjęcia z łokciami opartymi o stół. Przyznają Państwo, że reakcje mogą być bardzo różne na takie życzenie.

Czasem mam wrażenie, że rola dziennikarza zostaje sprowadzona do, coraz popularniejszego niestety, „kopiuj – wklej”. A chyba nie o to chodzi. A jeśli tekst jest sponsorowany, to powinien być w ten sposób oznaczony. Wiele informacji prasowych od producentów, różnych urzędów – żeby była jasność, jest w istocie „tekstami sponsorowanymi”. Bo dziennikarzom nawet nie chce się ich opracować lub poprawić błędy, których w wielu informacjach prasowych jest sporo. Uniwersalne tłumaczenie brzmi: nie mam czasu lub za takie pieniądze?

Dlatego do Was PR-owcy i do Was Koleżanki i Koledzy Dziennikarze zwracam się z prośbą o wzajemne poszanowanie i poszanowanie samego siebie. Znam też bowiem takie przypadki, gdy z dużej marki zadzwonili do kolegi z pretensjami, „że im się test ich samochodu nie podoba, a zwłaszcza końcowy komentarz”. Chodziło bowiem o bliźniaczy model, produkowany pod kilkoma markami. Historia zna takie przypadki. Ważny człowiek z tej firmy zagroził, że „nie tylko nie będzie następnych aut testowych, ale o reklamach też możecie na najbliższe lata zapomnieć, jak jeszcze raz coś takiego o nas w waszej gazecie znajdzie”.

Są też oczywiście odwrotne sytuacje: podlizywanie się, kadzenie itd. Znani są bywalcy wszelkich konferencji, którzy już sami sobie chyba wmówili, że są dziennikarzami. Jeden z takich „artystów” ma ponoć wizytówkę z podpisem pod swoim nazwiskiem: dziennikarz – różne media... Różne, a w rzeczywistości żadne.

Dlatego ponawiam mój apel, szanujmy się wzajemnie. Przyjmujemy też czasem krytykę, gdy jest zasłużona. W końcu ona jest jak konkurencja, pozwala się poprawić, wyeliminować błędy, podnieść poziom własnej oferty... ■



Eeech, Grażyna...

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Jako że jestem szybka Marzena, to bardzo nie lubię powolnych maruder na lewym pasie. A szczególnie w niedzielę, do tego jeszcze w deszcz. Bo niedziela, to szczególny dzień, czyli czas niedzielnego spotkania wszystkich „Grażyn” z rodzinami. I obiadu, na który trzeba dotrzeć. No właśnie dotrzeć. Aż dziwie się, że udaje się to niektórym zrobić w ciągu dnia. Bo czasami tempo mają takie, że (jestem pewna) rosółek wystygnie. Na pewno się uprzedzam, ale coś w tym jest. Archetyp dzisiejszej Grażyny poznałam dawno temu. A w zasadzie pokazał mi tata. To była sąsiadka. Malutka, drobniutka, szybka w życiu i zawsze na nosie miała grube okulary.

I zawsze za kierownicą. Nigdy i nigdzie nie chodziła, bo miała samochód. A jak ma to jeździ, zawsze, wszędzie bez względu na okoliczności. Kiedy ją obserwowałam zawsze zastanawiałam się, czemu jak jedzie, to zawsze ma papierosa w ustach? Do tego siedzi z nosem na przedniej szybie. Dodam też, że Pani Grażyna była bardzo miła, dużo mówiła i zawsze się śmiała. Kiedyś nawet mnie zabrała na krótką przejażdżkę. Co prawda szybko uciekłam, bo dym z papierosów gryzł mnie mocno w gardło. Ale jazdę z panią Grażyną pamiętam do dziś. Minęło wiele lat.



A ja wciąż miałam w głowie, że Grażyna to ta miła, drobna Pani, zawsze za kółkiem. Jednak życie płata figle i poznałam ostatnio inny typ Grażyny. I ten typ ostatnio chyba miał złot w Warszawie, bo w ostatnią niedzielę spotkałam je chyba wszystkie na Trasie Łazienkowskiej. Śmiem twierdzić, że była to zmowa. Taki swoisty test na wytrzymałość i moją odporność psychiczną. Układ choreograficzny Grażyn na lewym i prawym pasie był tak perfekcyjny, że nie miałam możliwości żadnego manewru. Z lewej Grażyna z pomadką. Na prawym pasie

Grażyna w zupełnym amoku rozprawiająca przez słuchawki. A pośrodku moje auto i ja. Żaden manewr nie jest dobry.

Jedyne wyjście to... wyjście z siebie. No nie, raczej z auta. I tak też robiłam, bo w końcu niedziela, więc spacer się przyda, bo to i zdrowo i relaksuje. Polecam wszystkim Grażynom i pozostałym kierowcom.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, prowadząc auta nie róbmy makijażu, notatek, czy co już zupełnie niedopuszczalne, nie rozmawiajmy przez telefon. (chyba że mamy zestaw głośnomówiący, ja mam taki i uważam że to genialny wynalazek) Bądźmy skupione na prowadzeniu auta, bo dzięki temu łatwiej i przyjemniej będzie zarówno nam jak i wszystkim pozostałym uczestnikom ruchu.

Pozdrowienia dla wszystkich Grażyn!
Jesteście super! ■

Wydarzenia i rocznice: październik 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zaskakujące pojedynki

Niniejsza historia ma swój początek w 1908 roku na kanwie przyjaźni kierowcy wyścigowego White Barneya Oldfielda oraz boksera, mistrza wagi ciężkiej, Jamesa J. Jeffriesa. Niezbędne w tym miejscu jest przypomnienie, iż w tamtym czasie segregacja rasowa w USA (i nie tylko tam) była czymś absolutnie naturalnym...

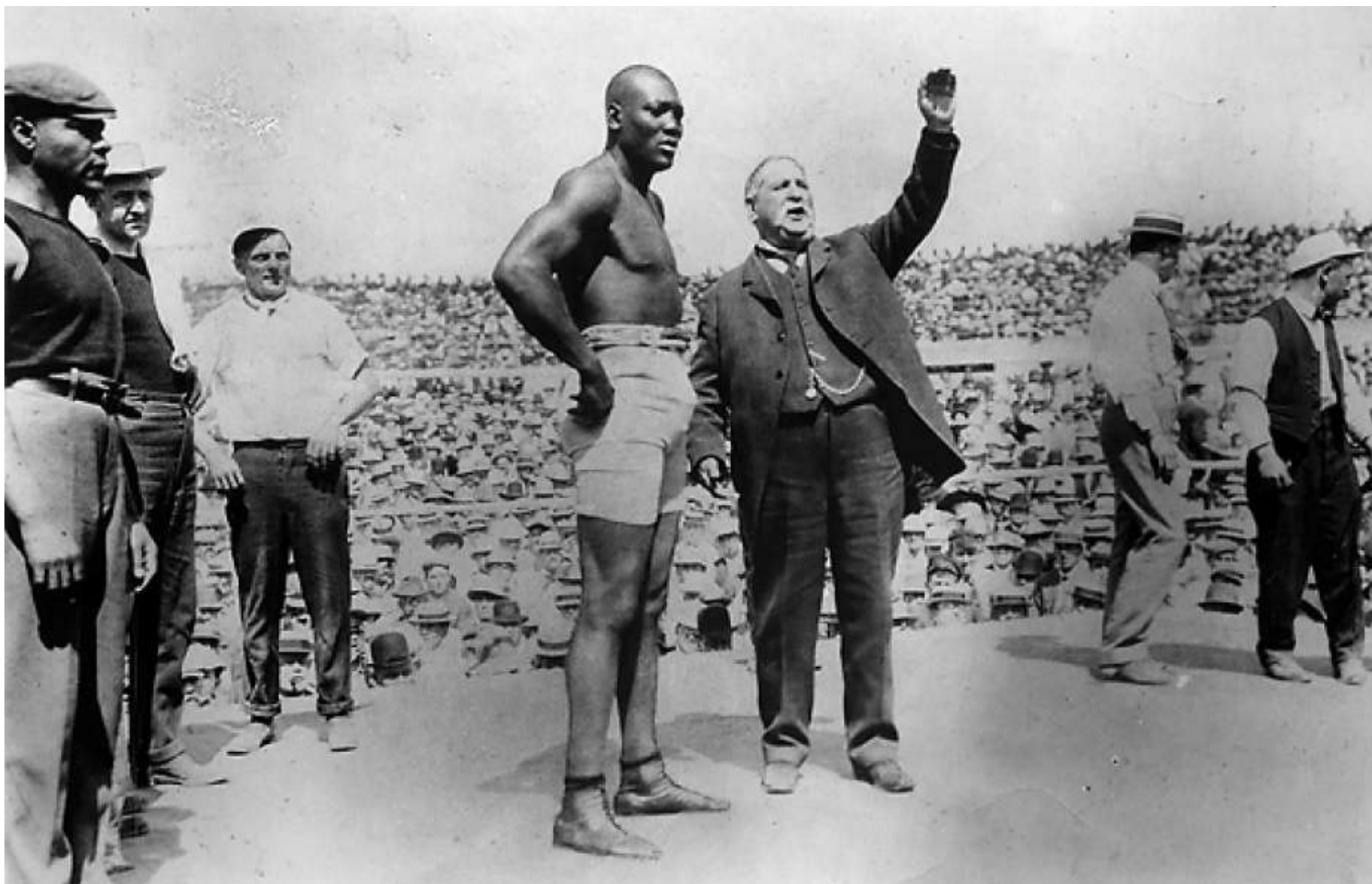
Otóż, w tymże 1908 roku, James J. Jeffries zrezygnował z kariery boksera, gdyż odmówił walki na ringu o mistrzowski tytuł z czarnoskórym pięściarzem o nazwisku Jack Johnson, pierwszego w historii afro-amerykanina z tytułem mistrza świata w kategorii wagi ciężkiej. Dwa lata później – w lipcu 1910 roku – dał się jednak przekonać na powrót do ringu i walkę z Johnsonem. „Come back” był jednak co najmniej podwójnie niefortunny – Jeffries został pokonany przez rywala w 15-rundowym pojedynku, ale - przede wszystkim - w zamieszkach w całym kraju po zwycięstwie „Murzyna” życie straciło ponad 20 osób, a kolejnych kilkaset zostało rannych. Po tym zdarzeniu nikt (już także z innych powodów) nie chciał stanąć do walki z Johnsonem...



„Afro-Amerykanin” Johnson porzucił więc boks i postanowił zostać... kierowcą wyścigowym. Na pojedynek wyzwał (nie wiem czy mając tego świadomość) przyjaciela Jeffriesa, White Barneya Oldfielda, który był właśnie posiadaczem rekordu prędkości (131 mil/godz) ustanowionym samochodem Blitzen Benz. Oldfield przyjął wyzwanie.

Datę zawodów, wokół których zrobiło się już sporo medialnego szumu, wyznaczono na październik 1910 roku. Składać się na nie miały trzy

wyścigi na dystansie pięciu mil na torze w nowojorskim Brooklynie. Stawką była bardzo pokaźna w tym czasie kwota 5 tysięcy dolarów dla zwycięzcy, czyli najszybszego kierowcy w przynajmniej dwóch z trzech wyścigów. Rywalizacją zainteresowali się także filmowcy z Hollywood. Szykował się więc prawdziwie amerykański show. Pojawił się jednak problem – by wyścig został uznany za oficjalny Johnson musiał uzyskać licencję sportową od American Automobile Association. AAA odmówiła jej jednak ze względu na kolor skóry byłego boksera. Co →→

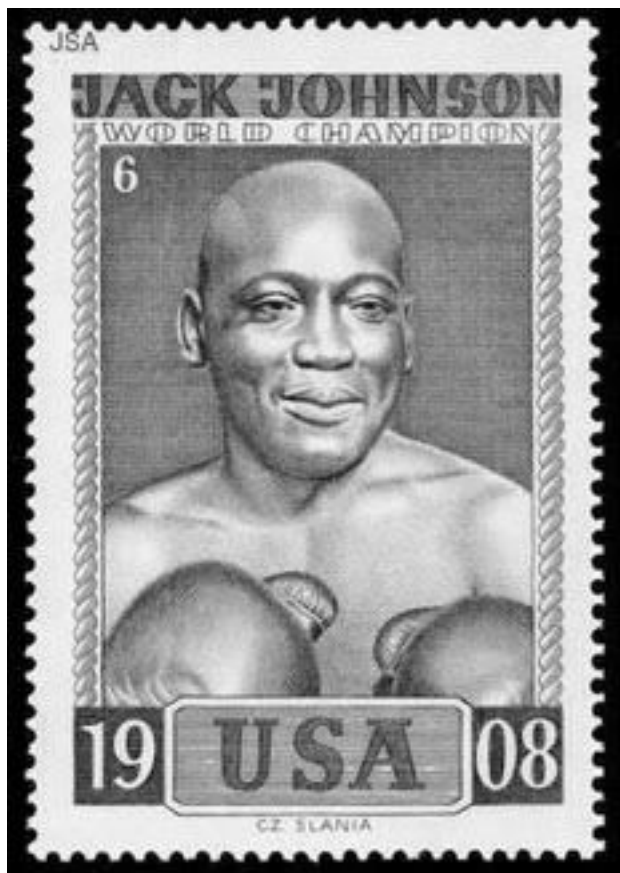


więcej, zagroziła Oldfieldowi, że odbierze mu licencję, jeśli podejmie rywalizację z Johnsonem (co też się stało)...

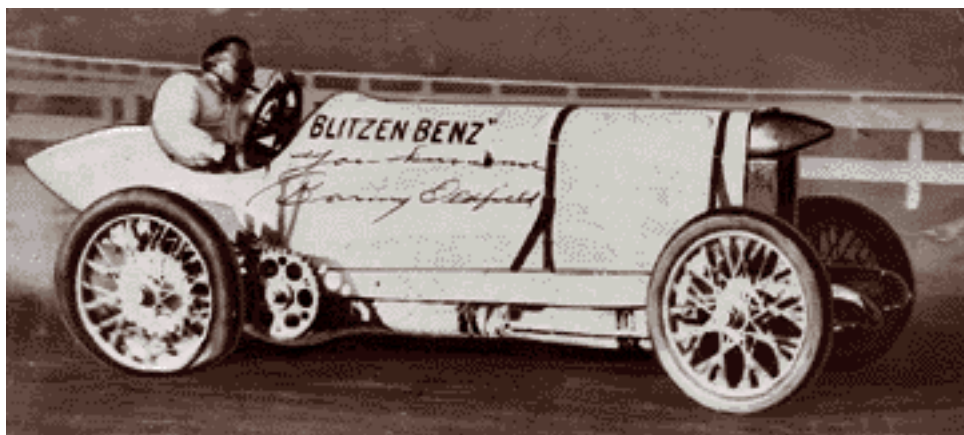
Wyścig jednak się odbył. Górę wzięła stawka głównej nagrody, poza tym podpisane już zostały

stosowne kontrakty, zawarto mnóstwo zakładów, a same zawody cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Start na torze w Sheepshead Bay na Brooklynie – ze względu na padający deszcz – był kilkakrotnie przekładany. Ostatecznie odbył się 25 października 1910 roku w obecności 5-tysięcz-





nej publiczności. Oldfield wygrał dwa pierwsze pojedynki (w tym pierwszy zdecydowanie) i nie było potrzeby rozgrywać trzeciej próby...



Półtora roku później Oldfield odzyskał licencję sportową AAA i powrócił do wyścigów biorąc m.in. udział w słynnym później Indianapolis 500. Życiorys Johnsona był bardziej zawiły. Władze

federalne szykanowały go za dwa małżeństwa z białymi kobietami - m. in. ścigano go za przewiezienie przez granicę stanu swej przyszłej żony (naruszenie ustawy Mann Act). Skazano go na rok więzienia, ale Johnson - udając członka czarnoskórej drużyny baseballowej - uciekł do Kanady. Potem przedostał się do Europy, gdzie spędził siedem lat. W Paryżu trzykrotnie obronił tytuł mistrza wagi ciężkiej.

Dużo kontrowersji wzbudziła jego walka z Jessie Willardem na Kubie. Johnson przegrał, ale przez wielu był posądzany o celową porażkę, gdyż podejrzewano, iż obiecano mu darowanie kary więzienia, jeśli przegranym pojedynkiem straci mistrzowski tytuł na rzecz białego boksera. Były to chyba jednak plotki, gdyż ostatecznie i tak trafił na rok do więzienia federalnego w Leavenworth w Teksasie. Johnson zginął w wypadku samochodowym w 1946 roku mając 68 lat.



Historią Jacka Johnsona zainteresowali się filmowcy z Hollywood. W 2004 roku powstał film dokumentalny w reżyserii Kena Burnsa „Unforgivable Blackness: The Rise and Fall of Jack Johnson”. W 2013 roku natomiast wytwórnia HBO zleciła założycielom studia Playtone, Tomowi Hanksowi oraz Gary Goetzmanowi, realizację 4-6 odcinkowego miniseriale o czarnoskórym pięściarzu. ■

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