

iauto ^{polska}

Numer 99, 30 listopada 2017



Niedługo po objęciu teki wicepremiera Mateusz Morawiecki zapowiedział, iż w ciągu dziesięciu lat po Polskich drogach będzie jeździł milion samochodów elektrycznych. Bez większego trudu można było to wykpić, ale skoro deklarację składa wiceszef rządu, to należy zakładać, że wie co mówi. Zapewne sztab asystentów przeprowadził stosowne analizy i wyszło, że ten ambitny zamysł nie jest pobożnym życzeniem i da się zrealizować.

Powołano do życia ElectroMobility Poland SA i spółka szybko ogłosiła konkurs na projekt polskiego samochodu elektrycznego.

Na stronie internetowej czytamy: "Celem jest wyłonienie pięciu koncepcji elektrycznego pojazdu przyszłości. Zwycięskie koncepcje stanowiąc będą podstawę do produkcji prototypów. Chcemy stworzyć pojazd dla nowoczesnego, świadomego ekologicznie konsumenta. Będzie to auto miejskie, wpisujące się w trendy motoryzacyjnego rozwoju."

Spośród autorów nadesłanych rysunków wybrano sześciu; czterech laureatów otrzymało równorzędne nagrody i dwóch wyróżniono. Zgromadzeni na gali dowiedzieli się, że w Ministerstwie Energii trwają prace nad ustawą o elek-

tromobilności. Wiceminister Michał Kurtyka stwierdził: Chcemy, aby powstała elastyczna przestrzeń dla rozwoju tego nowego rynku i nowych modeli biznesowych z nim związanych. Tworzymy nowe prawo i instrumenty wsparcia i liczymy na aktywność polskich przedsiębiorców.

Mocno też dopieszczono górnictwo, wszak ze spalania węgla trzeba będzie uzyskać dodatkową energię do ładowania akumulatorów miliona samochodów. A żeby było co ładować, to Koreański koncern LG Chem wybuduje do 2018 fabrykę baterii litowych. A koncern petrochemiczny LOTOS wybuduje mnóstwo stacji ładowania przy autostradzie Gdańsk - Warszawa.

A jak zareagował rynek? Znakomicie. Gwałtownie wzrosła sprzedaż samochodów elektrycznych - w tym roku sprzedaż wzrośnie o ponad 200%. Przez trzy kwartały w Polsce sprzedano 300 samochodów elektrycznych, a przecież do końca roku pozostały jeszcze trzy miesiące.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Historia

Kierownica - str. 4

Eksploatacja

Zimowa profilaktyka - str. 6

Widzieć i być widzianym - str. 8



Kalejdoskop

Testy zderzeniowe - str. 14

Kalejdoskop automobilklubów - str. 20



Wdarzenia

Pożegnania Joachima Skutty - str. 16

Sport

Rallycross 2017 - str. 18



Babskie Gadanie

Na wszelki wypadek - str. 26

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 27

KIEROWNICA

INFORMACJA PRASOWA

Ponad sto lat ewolucji: historia kierownic w samochodach ŠKODY

Uzarania dziejów motoryzacji, kierownica nie była oczywistym wyborem: pierwsze pojazdy sterowało się z pomocą dźwigni lub korby. Kierownice pojawiły się pod koniec XIX wieku i od tego czasu przeszły ogromną przemianę w zakresie materiałów, z których są wykonane i funkcji, które mogą spełniać. Dzięki eksponatom zebranych w ŠKODA MUSEUM można prześledzić ewolucję, jaką ta część samochodu przeszła na przestrzeni ostatnich stu lat.

Pierwszy owoc współpracy Panów Laurina i Klementa był już wyposażony w kierownicę, ale sposób kierowania samochodem znacznie odbiegał od tego, do którego jesteśmy przyzwycza-

jeni dzisiaj. Dźwignia zamontowana pośrodku kierownicy pełniła funkcję akceleratora, jako że w podłodze były zamontowane tylko dwa pedały: sprzęgła i hamulca.

Pedał gazu znalazł już swoje miejsce na podłodze, ale dźwignia sterująca tą samą funkcją pozostała także na kierownicy. Wykorzystywano ją do ręcznego regulowania prędkości – słowem, było to coś na kształt dalekiego przodka tempomatu! Wówczas jednak było to rozwiązanie podykto-



Laurin & Klement VOITURETTE A z 1905 roku.



Laurin & Klement ŠKODA 110 z 1925 roku.

wane bardziej bezpieczeństwem niż komfortem; w czasach, gdy prymitywne zawieszenia słabo tłumiliły duże nierówności dominujące na ówczesnych drogach, utrzymanie jednostajnego nacisku na pedale gazu w trzęsącym się samo-

chodzie było trudnym zadaniem – zdecydowanie skutecznym było wyznaczenie prędkości z pomocą korby na kierownicy.

Wajchy uruchamiające światła i kierunkowskazy pojawiły się przy kierownicy w latach 30. W tym czasie ŠKODA produkowała między innymi luksusowy model 860. Rozwiązanie to nie przetrwało jednak długo.



ŠKODA 860 z 1932 roku.

Wraz ze wzrostem natężenia ruchu coraz częściej sięgano po klakson. Gdyby znajdował się on gdzieś na desce rozdzielczej nie byłoby to ani praktycznie ani komfortowe, więc przeniesiono go wprost na sam środek kierownicy.



ŠKODA 1201 „Sedan” z 1952 roku

Po wielu latach nieobecności, wajchy w końcu wracają na kolumnę kierownicy. Te od świateł mijania i drogowych na jej prawą stronę, te od



ŠKODA 1000 MB z 1966 roku.

kierunkowskazów na lewą. Tym razem klakson uruchamia się poprzez wciśnięcie jednej z wajch do środka.

Kierownice we współczesnych modelach ŠKODY są już wielofunkcyjne – zaprojektowano je tak, by kierowca z poziomu kierownicy mógł sterować szeregiem różnych funkcji samochodu. Cały czas ewoluuje także kształt kierownicy: coraz częściej nie jest już ona zupełnie okrągła,



ŠKODA OCTAVIA RS z 2017 roku.

a na przykład częściowo spłaszczona, tak by podkreślić sportowy charakter modelu i uczynić zajmowanie miejsca za kierownicą jeszcze wygodniejszym i sprawniejszym. ■

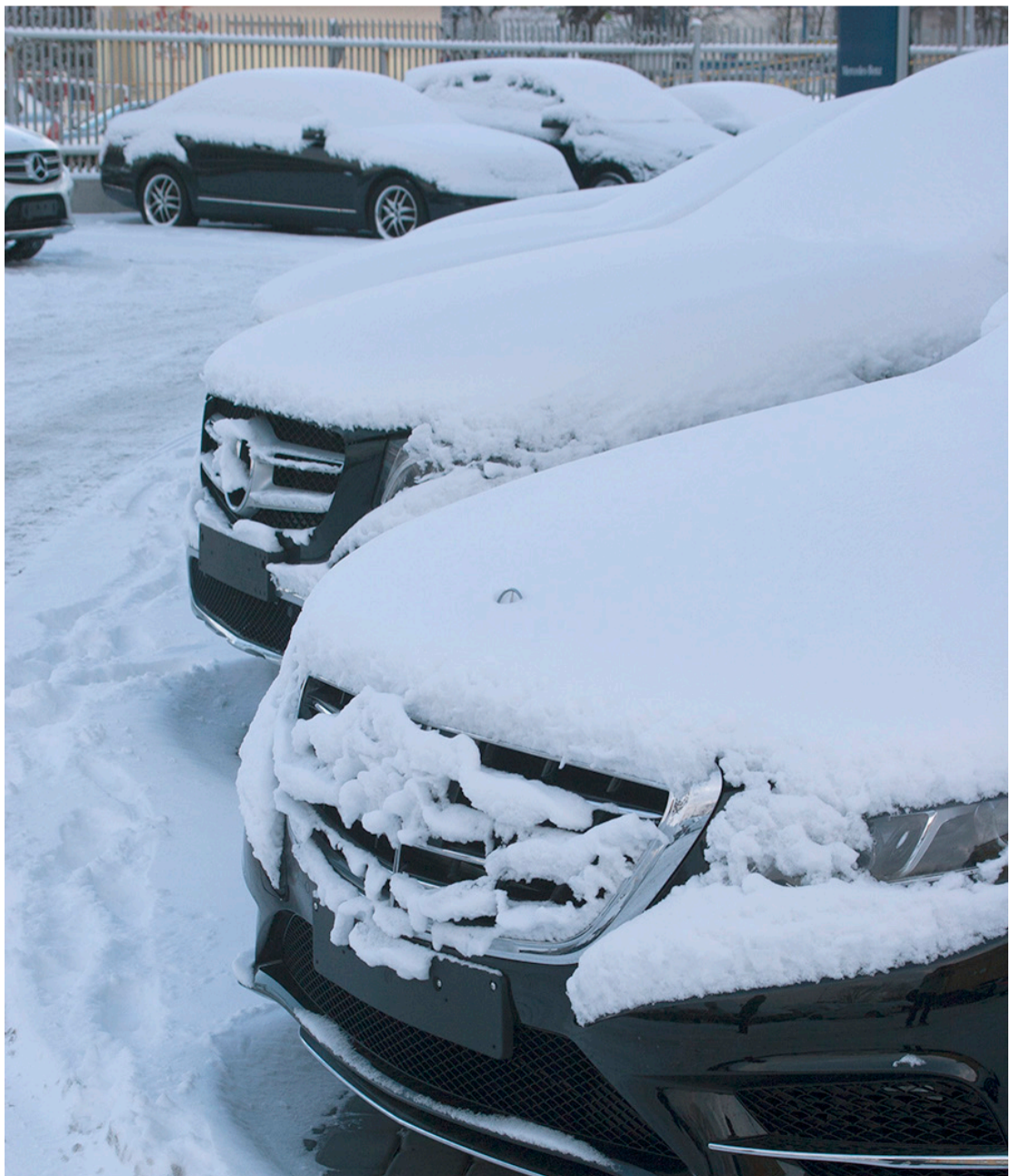
Zimowa profilaktyka

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Pierwszy, jeszcze niemrawy, atak zimy samochody zazwyczaj znoszą bez większych problemów. Kiedy jednak zima zacznie się na dobre, auto może nękać szereg różnych dolegliwości.

Zgodnie z dobrym obyczajem w tej części Europy na początku grudnia temperatura opadła do poziomu), a czasem poniżej, świat zrobił się biały, a drogi śliskie. Oczywiście, zimowe opony sprawdzają się w takich warunkach lepiej niż letnie, ale jeśli ktoś jedynie do zmiany opono ograniczył przygotowanie samochodu do warunków zimowych, to może mieć pewne kłopoty. Warto odwiedzić warsztat samochodowy, aby sprawdzić, czy układ elektryczny w samochodzie jest w pełni sprawny i czy akumulator nie zawiedzie, gdy temperatury spadną mocno poniżej zera. Warto sprawdzić filtry paliwa w układzie zasilania, zwłaszcza w samochodach z silnikami wysokopreżnymi. To o tyle ważne, że w niskich temperaturach olej napędowy ma skłonność do wytrącania parafiny a zanieczyszczone filtry bardzo to zjawisko przyspieszają. Układ chłodzenia odpowiada również za ogrzewanie kabiny samochodu, jeśli jest nie do końca sprawny, to nie tylko będziemy marzli w czasie jazdy, grozi to też unieruchomieniem silnika. A to, w warunkach zimowych, może być szczególnie niekomfortowe. Ogólny przegląd i, w razie potrzeby, serwis zawieszania, układu hamulcowego,

kierowniczego czy oświetlenia to profilaktyka, która szczególnie zimą minimalizuje kłopoty z uruchamianiem auta czy wynikające z nieprzewidzianej awarii. O bezpieczeństwie jazdy nie wspominając... ■





*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/POWERFACTRY/**

Widzieć i być widzianym

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Kampanię pod nazwą „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo” zainicjowała Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Chodzi o zwrócenie uwagi kierujących na stan i jakość oświetlenia pojazdów, który bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego



28 listopada w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego odbyła się konferencja inauguracyjna kampanię „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo”. Partnerami przedsięwzięcia są: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Transportu

Samochodowego, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, a także Firma Neptis S.A. – operator znanego wśród kierowców komunikatora Yanosik. W czasie konferencji przedstawiona została idea i sposób prowadzenia akcji.

Prawidłowe działanie świateł ma wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu

tlenie pojazdów, a kierowcy pojazdów, których jakość świateł wzbudzi wątpliwości podczas kontroli będą kierowani na stacje diagnostyczne.



drogowego. Dotyczy to właściwego ustawienia świateł oraz jego natężenia. Konsekwencją niedostatecznego oświetlenia drogi lub olśnienia innych uczestników ruchu jest ryzyko wypadku drogowego.

W ramach kampanii policjanci będą zwracali szczególną uwagę - podczas prowadzonych działań kontrolno-prewencyjnych - na oświe-

skontrolować oświetlenie w dniach 4-8 i 11-15 grudnia w godz. 8-16. Badania będzie prowadziła również Stacja Kontroli Pojazdów Przemysłowego Instytutu Motoryzacji znajdująca się w Warszawie przy ul. Jagiellońskiej 55 w dniach 1, 8, 15 grudnia w godz. 7:30-15:30.

Kampania będzie prowadzona do 17 grudnia 2017 r. ■

Wzorem roku ubiegłego, kierowcy będą mogli bezpłatnie sprawdzić i wyregulować oświetlenie w swoich pojazdach na stacjach kontroli funkcjonujących pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego oraz zrzeszonych w Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów. Sprawdzenia świateł na stacjach, które przystąpiły do akcji, będą dokonywane w dniach 2, 9 i 16 grudnia 2017 roku.

Aplikacja Yanosik doprowadzi kierowców do najbliższej stacji biorącej udział w kampanii. Badania odbędą się w ponad 200 punktach na terenie całej Polski. Dokładny wykaz stacji umożliwiających bezpłatne badania znajduje się na stronie: <http://yanosik.pl/dobre-swiatla/>

W akcji bierze także udział Stacja Kontroli Pojazdów Instytutu Transportu Samochodowego znajdująca się przy ul. Jagiellońskiej 80 w Warszawie, na której będzie można bezpłatnie

Czyste auto

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Od pewnego czasu w iAuto znajdują się reklamy produktów firmy Brayt. Postanowiliśmy przetestować preparat do mycia samochodu bez użycia wody. Efekty są zaskakujące.

Samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Można skorzystać z myjni samoobsługowej, automatycznej lub ręcznej. Ponieważ w automatach stosowane są agresywne środki chemiczne, które muszą skutecznie rozpuszczać zanieczyszczenia, należy z nich korzystać z głową. Częste i intensywne używanie agresywnej chemii nie wpływa korzystnie na lakier samochodu. Również i mechaniczne szczoty nie są pieszczotą dla karoserii. Samochodu samodzielnie wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą stworzonego i produkowanego w Polsce preparatu Brayt T3.

Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie antystatyczną warstwą ochronną.

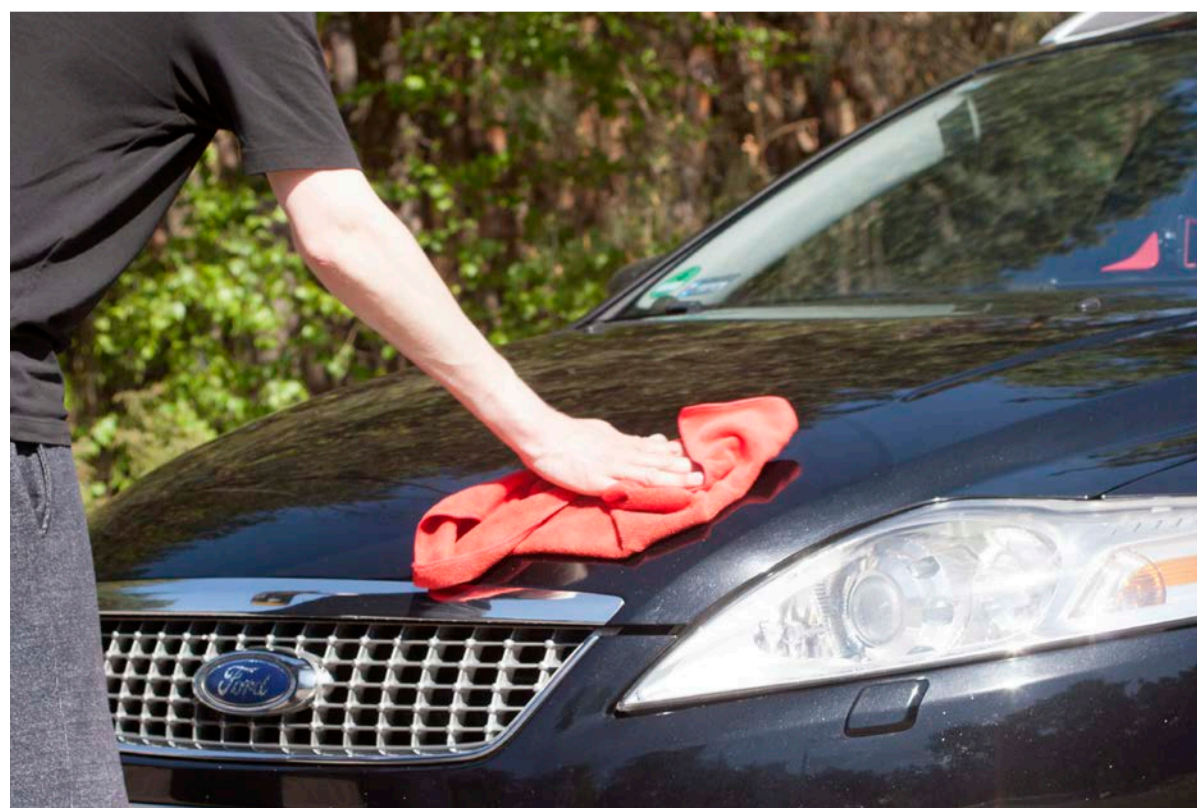
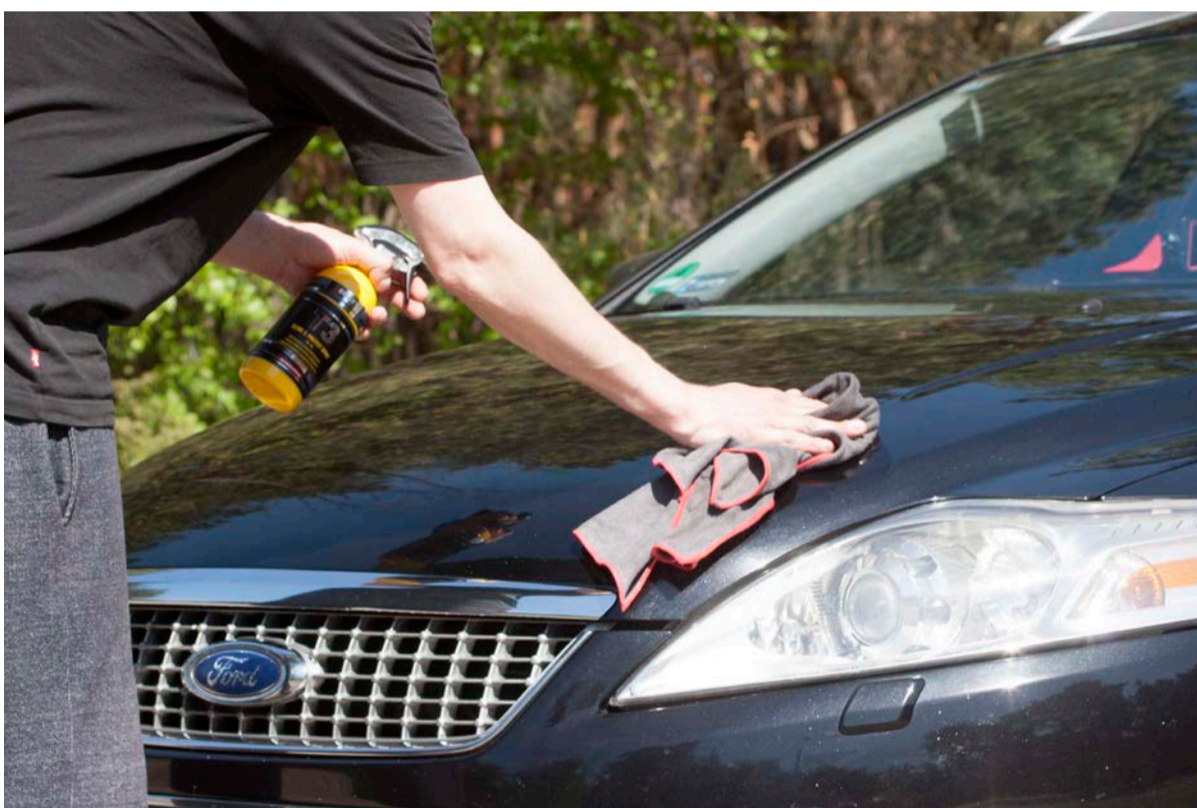
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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



kilku dłuższych trasach poza miastem i kilku tygodniach eksploatacji w mieście. Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 firmy Brayt, pół godziny i samochód, który chcemy, aby był czysty.

Czyszczenie samochodu nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna była odpowiednikiem „myjki”, druga „suszki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki”. Nie należy tego robić w palącym słońcu – rozgrzana blacha powoduje błyskawiczne odparowanie preparatu i trzeba go użyć znacznie więcej. Po zebraniu zanieczyszczeń – drobiny piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu. Należy tylko niezbyt mocno naciskając, delikatnie zbierać zanieczyszczenia. W razie potrzeby ponownie spryskujemy powierzchnię i „myjką” usuwamy brud. Na koniec dokładnie polewujemy wyczyszczony fragment przy pomocy czystej szmatki - „suszki”. Ważne jest, aby pozostała warstwa preparatu równomiernie rozprowadzić na powierzchni lakieru, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku; stanowi ona bowiem także zabezpieczenie lakieru.

Trwalsze zabezpieczenie karoserii samochodu zapewnia inny

preparat firmy Brayt, ale więcej o jego właściwościach będziemy mogli powiedzieć po jego przetestowaniu. Producent zapewnia, iż jest skuteczny i co najmniej konkurencyjny wobec najlepszych oferowanych na rynku. Podobne deklaracje dotyczące testowanego T3 w pełni się potwierdziły.

Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i wycierania. Po końcowym przetarciu samochód był nie do poznania, lakier lśnił i nabrał głębi.

Następnego dnia okazało się, że właściwości antystatyczne powodują po ponownym zabrudzeniu i spłukaniu wodą, lakier samochodu odzyskuje blask.



Dzień po zabiegach pielęgnacyjnych cały samochód był pokryty żółtym pyłem - w tym roku wyjątkowo obficie pyła sosny. Wystarczyło spłukać auto wodą, aby ponownie było czyste. W czasie spłukiwania można zauważyć znaczne zmniejszenie napięcia powierzchniowego, dzięki czemu niewielkie krople wody spływają bez śladu.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 40 zł wystarczył na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmataki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40°C. Można pracować z szarym mydłem, nam wystarczyło dokładne płukanie. Trzeba pamiętać, aby nie używać środków zmiększających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■



Testy zderzeniowe

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS NCAP

Po serii testów zderzeniowych Euro NCAP rozdała kolejne gwiazdki.



Mamy kolejne w tym roku wyniki testów zderzeniowych przeprowadzanych przez organizację Euro NCAP. Wśród rozbitych w naszym imieniu samochodów znalazły się cztery zupełnie nowości na europejskim rynku: pick-up Mercedes-Benz X-class, Jaguar E-Pace, DS7 Crossback oraz elektryczny Citroen e-Mehari...

Najslabiej w tym towarzystwie wypadł ten ostatni samochód. Otrzymał ostatecznie trzy gwiazdki na pięć możliwych, co nie jest dobrym wynikiem w testach Euro NCAP. 3-drzwiowy, elektryczny hatchback Citroena zyskał przyzwoite 74 proc punktów za ochronę kierowcy i pasażerów oraz 78 proc za ochronę przewożonych

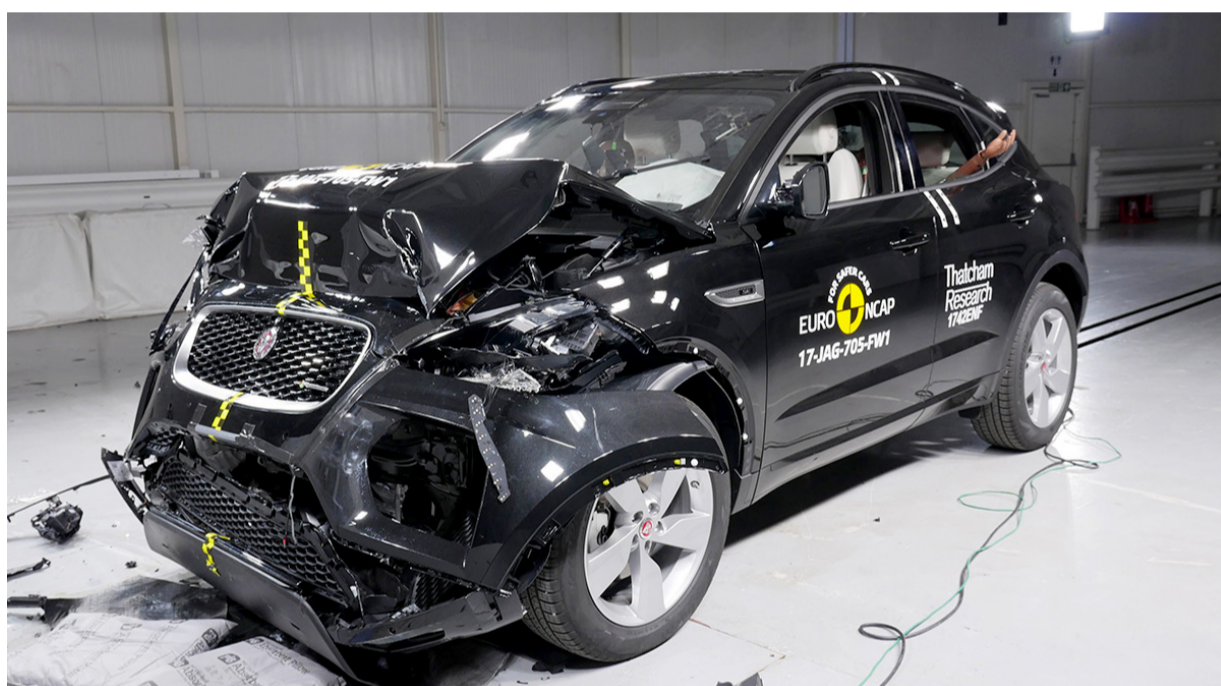
dzieci. Gorzej wypadła punktacja za ochronę pieszych (48 proc), a ostateczną ocenę pogryzała ocena dodatkowych systemów wspomagających bezpieczeństwo (25 proc).

Zdecydowanie lepiej wypadły pozostałe modele, które bez wyjątku uzyskały maksymalną ocenę pięciu gwiazdek.

DS7 Crossback ma stać się flagowym modelem Citroena w serii DS. Producent poważnie zainwestował swe wysiłki w dziedzinie bezpieczeństwa, co – w przeciwieństwie do e-Mehari – przyniosło zdecydowanie lepsze wyniki w testach Euro NCAP. I tak, ochrona kierowcy oceniona została na 91 proc, ochronę dzieci na 87 proc, ochronę pieszych 73 proc oraz dodatkowe systemy na 76 proc.

Kolejny samochód, to Mercedes klasy X, który zaprezentowaliśmy w poprzednim numerze naszego iAuto. To auto uzyskało w ocenie Euro NCAP odpowiednio – 90, 87, 80 oraz 77 proc.

Ostatnim w tej grupie testowanych pojazdów był Jaguar E-Pace, nieco mniejszy „brat” modelu F-Pace. Ten 5-drzwiowy SUV także otrzymał 5 gwiazdek, na które złożyły się testowe oceny (odpowiednio): 86, 87, 77 oraz 77 procent. ■



Pożegnania Joachima Skutty

*„Życie jest snem krótkim
mówi głos z prawej strony.*

*Życie snem krótkim
wtóruje ze smutkiem
głos lewy przyciszony.*

*Życie snem krótkim
to trzeci nieodgadniony”*

Józef Czechowicz fragm. Ballady z tamtej strony.

26 listopada 2017 r. odszedł do wieczności nasz Kolega śp. Joachim Skutta. Cóż – życie, ale na wieść o śmierci bliskiej lub po prostu dobrze ci znanej osoby reagujesz przygnębieniem. Przychodzi też refleksja nad Jego życiem i życiem w ogóle. Zadajemy sobie pytanie, dlaczego? Co teraz będzie? Co nam po Nim pozostaje?

Śp. Joachim Skutta pozostawił po sobie bezcenną pamiątkę. Przez 40 lat działalności w Automobilklubie Śląskim wychował niezliczoną ilość sędziów sportowych i zawodników. Ogromną swą wiedzą i doświadczeniem dzielił się z wszystkimi na każdym kroku. Każdy – kto go poznał – wie, że był duszą towarzystwa, człowiekiem, którego pozytywne myślenie i poczucie humoru nigdy nie opuszczało. I choć był dla wielu z nas autorytetem, to nigdy nie oczekiwał zaszczytów.

Dyrektorem Rajdu Wisły był zaledwie dwa razy (1997 oraz 1998), ale my wiemy, że to on przez wiele lat był motorem w maszynie organizacyjnej tego rajdu. Bez niego nie powstałoby tyle kultowych odcinków specjalnych Rajdu Wisły. Jako autor trasy był też odpowiedzialny za zabezpieczenie. I właśnie w zabezpieczeniu rajdów się wyspecjalizował pełniąc do końca swej kariery funkcję Delegata PZM ds. bezpieczeństwa.

Achim, bo tak go wszyscy nazywali, był również członkiem Automobilklubu Cieszyńskiego, gdzie siedmiokrotnie był Dyrektorem Rajdu Barbórki Cieszyńskiej (w latach 1994 – 1999 oraz 2004).



Jak widzimy, udzielał się wszędzie gdzie mógł i nie ograniczał się do rajdów samochodowych. Był twórcą tras nawigacyjno-turystycznych, pomagając tym samym w organizacji imprez naszej grupie osób niepełnosprawnych.

Łączymy się w bólu z Rodziną śp. Joachima Skutta i składamy szczerze wyrazy współczucia.

Ceremonia pogrzebowa odbyła się 29 listopada w Parku Pamięci w Rudzie Śląskiej-Kochłowicach.

Automobilklub Śląski



Poznałem Achima nieco więcej niż ćwierć wieku temu. Byłem wówczas szefem studenckiego radia Uniwersytetu Śląskiego „Egida” (choć już wówczas absolwentem tej uczelni) oraz współpracownikiem redakcji sportowej Polskiego Radia Katowice. Jako, że interesowałem się motoryzacją zaproponowano, bym zajął się – pomijanymi wówczas – sportami samochodowymi. Naturalną kolejną rzeczą pojawiłem się w Automobilklubie Śląskim, gdzie jedną z pierwszych poznanych osób był Achim...

Pamiętam, że niezwykle ciepło przyjął dziennikarza, ale jednak kompletnego „żółtodzioba” w tym temacie. Miesiąc po miesiącu, rajd po rajdzie, wnikałem w ten świat, gdzie zawsze pomocą i tłumaczeniem potencjalnych niejasności punktów regulaminów służył właśnie Achim. To właśnie on przedstawiał mnie i rekomendował jako (podobno niezłego) dziennikarza zawodnikom, sędziom i działaczom Rajdów Wisły. Dzięki niemu błyskawicznie zyskiwałem ich zaufanie i koleżeństwo. To on sprawił, że przez wiele lat byłem członkiem Automobilklubu Śląskiego.

Achim był także tzw. „złotą rączką”. Bardzo mi pomógł podczas remontu świeżo zasiedlanego domu w Mysłowicach przed ponad 20 laty. Mnóstwo pracy włożył w kompletny remont (nadal aktualnej) siedziby Automobilklubu Śląskiego w Katowicach przy ul. Stanisława... Wiele mu zawdzięczam – zawodowo i prywatnie...

Do grona jego największych przyjaciół (przynajmniej z Automobilklubu Śląskiego) należał Andrzej Grenda, ojciec Marcjanny (bardziej znanej jako Marcysia), którą każdy mający jakikolwiek kontakt z tym klubem doskonale zna. Achim z Andrzejem w jakimś stopniu doskonale się rozumieli, a przez to uzupełniali.

12 lipca tego roku, po długiej chorobie zmarł tenże Andrzej Grenda - niezwykle zasłużony członek A. Śl., wieloletni autor tras m.in. Rajdu Wisły. Byłem w tym czasie w USA i nie mając kont na FB i innych portalach społecznościowych dowiedziałem się o tym kilka tygodni później. Po śmierci Achima, Marcysia w rozmowie telefonicznej powiedziała mi coś w tym stylu: pewnie tacie się nudziło bez towarzystwa... Jego także niezwykle ciepło wspominam i zachowam w swojej pamięci...

Żegnajcie ich teraz razem – Achima i Andrzeja – dziękując, że spotkałem ich na swojej drodze życia.

Do zobaczenia,
Maciej Rzońca



P. S. Niełatwa historia Górnego Śląska sprawiła, iż nawet najbliżsi członkowie jednej rodziny noszą różne nazwiska – w tym przypadku: Skutta, Skuta, Szkuta. By nie było więc wątpliwości, aktualny prezes Zarządu A. Śl. Andrzej Szkuta jest bratankiem śp. Joachima. ■

*Rodzinie i bliskim Joachima Skutty Redakcja iAuto
składa serdeczne wyrazy współczucia.*

Rallycross 2017

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

24 listopada, podczas Gali Sportu Samochodowego PZM zaprezentowany został projekt kalendarza przyszłorocznych OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross.



Podobnie, jak w tym sezonie, także w 2018 roku efektowną i emocjonującą rywalizację będziemy mogli oglądać podczas siedmiu rund krajowego czempionatu.

Efektowne poślizgi, zacięta walka zderzak w zderzak i błotnik w błotnik, zaskakujące rozstrzygnięcia, różnorodność samochodów i klas – to wszystko tworzy niezwykle emocjonu-

jące widowiska jakim są zawody w rallycrossie. Z kolei kompaktowy format imprez i możliwość obserwowania całej akcji, dziejącej się na krótkim asfaltowo-szutrowym torze, sprawiają że

Kalendarz OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross 2018

7-8 kwietnia	Autodrom Słomczyn (MPRC)
12-13 maja	OPONEO Motopark Toruń (MPRC, FIA CEZ)
23-24 czerwca	Autodrom Słomczyn (MPRC)
28-29 lipca	Vilkyciai Rallycross (MPRC, LASF)
1-2 września	OPONEO Motopark Toruń (MPRC)
15-16 września	Autodrom Słomczyn (MPRC, LASF, FIA CEZ)
13-14 października	OPONEO Motopark Toruń (MPRC)

rallycrossowa rywalizacja to nie lada gratka dla każdego fana motoryzacji.

W sezonie 2018 pierwszą okazją do obejrzenia zmagania najlepszych polskich kierowców w tej dyscyplinie będzie runda na Autodromie Słomczyn. Inauguracyjne zawody OPONEO MPRC 2018 zaplanowano na weekend 7-8 kwietnia. Następnie zawodnicy zmierzą się w OPONEO Motoparku Toruń podczas zawodów, w których wezmą udział także kierowcy rywalizujący w cyklu FIA CEZ (12-13 maja). W pierwszy weekend wakacji (23-24 czerwca) rallycrossowe emocje ponownie zagospodzą na Autodromie Słomczyn. Nieco ponad miesiąc później – 28 i 29 lipca – odbędzie

się jedyna „wyjazdowa” runda OPONEO MPRC, czyli zawody na litewskim torze Vilkyciai. Na weekend 1-2 września zaplanowano drugie zawody w Toruniu, a dwa tygodnie później (15-16 września) w Słomczynie

stawka kierowców OPONEO MPRC zmierzy się z uczestnikami mistrzostw Litwy i po raz kolejny – z kierowcami zgłoszonymi do FIA CEZ. Finał sezonu odbędzie się w Toruniu w dniach 13-14 października.



W sezonie 2017 tytuł mistrza Polski w rallycrossie - po raz drugi z rzędu - wywalczył Tomasz Kuchar.

Sponsorem tytularnym Mistrzostw Polski Rallycross jest OPONEO. Organizacją cyklu zajmują się stowarzyszenie OPONEO Motorsport i Automobilklub Rzemieślnik przy współpracy Automobilklubu Kujawsko-Pomorskiego oraz LKT Wyczół, pod patronatem Polskiego Związku Motoryzacyjnego.

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB CIESZYŃSKI

Zwycięstwo Zbroi, tytuł dla Greli

43 edycja Cieszyńskiej Barbórki zakończyła tegoroczną rywalizację w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Śląska. I trzeba przyznać, że toczyła się ona do ostatnich kilometrów ostatniego oesu rajdu. Dla Piotra Barana i Michała Pacieja (Honda Civic) pierwsza część rajdu układała się pomyślnie, ale szarża Tomasza Zbroi i Piotra Kokoszki (Renault Clio) na ostatnich

oesach pozbawiła ich zwycięstwa w rajdzie i w konsekwencji – także szans na tytuł mistrzowski. Drugie miejsce Barana i Pacieja, przy trzeciej lokacie dla Gracjana Greli i Marty Momot (Honda Civic), sprawiło że to właśnie Gracjan z Martą sięgnęli po zwycięstwo w całym cyklu.

Na porannych oesach Cieszyńskiej Barbórki ton rywalizacji nadawali Baran i Paciej, którzy potrzebowali zwycięstwa, by sięgnąć po tytuł bez względu na wyniki konkurentów. Wicemistrzowie Śląska z sezonu 2014 objęli prowadzenie już po pierwszej próbie, a następnie wygrali także trzeci odcinek specjalny i umocnili się na pozycji liderów rajdu. Zbroja i Kokoszka pierwszą pętlę chcieli pojechać raczej spokojnie, choć drobna przygoda przydarzyła im się już na samym początku oesu Hażlach. Dodatkowo, spodziewając się mokrej nawierzchni, Zbroja wybrał opony deszczowe. Jak sam później przyznał, nie była to najlepsza decyzja, bo zdecydowana →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

większość trasy była jednak sucha. Na półmetku rajdu wysokie, trzecie miejsce zajmowali liderzy punktacji mistrzostw – Grela i Momot. Na otwierającym rywalizację przejeździe odcinka Hażlach Gracjan z Martą stracili jednak niemal 12 sekund i na kolejnych próbach starali się przede wszystkim odrobić stratę do prowadzącej w rajdzie załogi Baran/Paciej, bowiem tylko zwycięstwo w bezpośrednim pojedynku z tymi zawodnikami dawało im wygraną w mistrzostwach.

Czwarty z pretendentów do tytułu – Michał Różycki – zajmował piątą lokatę. Pilotowany przez Pawła Słabonia kierowca, był wyraźnie rozgoryczony – przez cały rajd zmagał się z problemami ze skrzynią biegów, co skutecznie uniemożliwiło mu włączenie się w walkę czołowej trójki.

Kluczowy dla wyników tegorocznej Cieszyńskiej Barbórki okazał się drugi przejazd odcinka w gminie Goleiszów. Na krętej trasie z Cisownicy do Lesznej-Górnej wiatr w żagle złapali Zbroja z Kokoszką. Załoga niebieskiego Renault Clio odrobiła 4,5 sekundy do Barana i Pacieja, dzięki czemu na finałową pętlą zawodów już tylko 0,7 sekundy dzieliło ich od prowadzenia w zawodach. Piotrek Baran, który po poważnej awarii silnika w Rajdzie Śląska (poprzedniej rundzie mistrzostw), w Cieszynie wystartował z nieco słabszym, pożyczonym silnikiem, robił co mógł za kierownicą swojej Hondy, by powstrzymać szarżę Zbroi. Ostatni prze-



jazd odcinka Hażlach przyniósł jednak zmianę na pozycji liderów. Barana i Pacieja wyprzedzili właśnie Zbroja i Kokoszka i nie oddali prowadzenia aż do mety w Cieszynie. Zwycięstwo w tegorocznej „Cieszyńce” przypieczętowali triumfem na ostatnim odcinku specjalnym rajdu. Najbardziej zadowoleni z takiego obrotu spraw mogli być Grela i Momot, którzy ukończyli ściganie na trzecim miejscu i zapewnili sobie w ten sposób tytuł rajdowych mistrzów Śląska 2017.

Tuż za podium uplasowali się Kamil Makuchow-



ski z Wojciechem Habudą, dla których czwarte miejsce w Cieszyńskiej Barbórce to najlepszy wynik w historii ich startów w śląskich mistrzostwach. Michał Różycki i Paweł Słaboń musieli się zadowolić szóstą lokatą, która przyniosła im osiem punktów i czwarte miejsce w klasyfikacji całego sezonu. Jeżdżący równie szybko, co chimerycznie Damian Kostka i Paweł Pochroń, uplasowali się w Cieszynie oczko wyżej.

Choć Maciej Matysiak i Karolina Baćkowska tytuł w klasyfikacji Pucharu Peugeota i Citroena mieli w kieszeni już po poprzedniej rundzie RSMŚI, to rywalizacji w „Cieszynce” nie mieli zamiaru odpuścić. Mimo, że kwestia mistrzostwa była już rozstrzygnięta, to walka w PPC była wyjątkowo zacięta, bowiem nadal toczyła się gra o drugie i trzecie miejsce w tej klasie. Najszybsi ponownie byli Matysiak z Baćkowską, odnosząc w ten sposób swoje czwarte zwycięstwo w sezonie. Zaledwie 0,1 sekundy za duetem w czerwonym Citroenie Saxo zameldowała się załoga Maciej Hawro/Sławomir Leja. Podium uzupełnili zwycięzcy klasyfikacji PPC z Rajdu Wisły – Przemysław Bronicz i Tomasz Siwak (wszyscy w Saxo). W końcowej klasyfikacji mistrzostw drugie miejsce w PPC wywalczył Przemysław Bronicz, a na trzeciej lokacie zmagania zakończyli Łukasz Godula i Daniel Nowak (Peugeot 106).

W Pucharze Cento Rally rywalizację o tytuł rozstrzygnąć między sobą miały dwie załogi: Krzysztof Grzywacz z Kazimierzem Gargasem (Fiat Cinquecento) oraz Kazimierz Karolczak pilotowany przez Krzysztofa Marczewskiego (Fiat Seicento). Najszybszym duetem 43. Cieszyńskiej Barbórki w PCR okazali się Karolczak z Marczewskim i to oni obronili wywalczony przed

rokiem tytuł mistrzów Śląska w tej kategorii. Na drugim miejscu w rajdzie i mistrzostwach uplasowali się Grzywacz i Gargas. Trzecie miejsce w Cieszynie wywalczyli Marcin Bąkowski i Filip Kacprzyk (Fiat Cinquecento).

W finałowej rundzie RSMŚI 2017 rywalizowali także zawodnicy z klasy RO Open 2WD. Wśród nich najlepsi okazali się Robert Niemiec i Tomasz Krzysztofik w Oplu Corsa. Z kolei w kategorii RO Open 4WD triumfował Krzysztof Pacholec, któremu notatki dyktowała Inez Adamska (Mitsubishi Lancer Evo X). W klasie RO R samotnie metę osiągnęli Konrad Biela z Ryszardem Ciupką (Renault Clio).

Na oesach Cieszyńskiej Barbórki rywalizowały także (a dla wielu kibiców przede wszystkim) załogi w klasie „Gość”. Zgodnie z regulaminem, ci zawodnicy ścigali się w ramach klasy Gość 2WD oraz Gość 4WD. W pierwszej z nich, po swoje trzecie z rzędu zwycięstwo sięgnął Rafał Kręcioch w Peugeotie 208 R2, w którym na prawym fotelu zasiadł Kamil Kozdroń.

Natomiast w klasyfikacji „Gości 4x4” triumfowała mistrzowska w RSMP para sprzed lat Sebastian Frycz/Maciej Wodniak w Subaru Impreza. (Wspaniały come-back... Chętnie częściej zobaczymy tych zawodników w polskich rajdach). →→





W ramach Cieszyńskiej Barbórki (ale jednego dnia) ścigali się także uczestnicy Super KJS. Najszybciej całą trasę pokonali Florian Wójcik Mirski z Marcinem Kalecińskim (Subaru Impreza). Samochodowy mistrz Tychów z sezonu 2017 był najlepszy także w klasie 4. W klasie 1. zwyciężyli Marcin i Leszek Gluza (syn i ojciec w Hondzie Civic), a klasa 2. padła łupem Adama Wypycha i Tomasza Szumnego (Honda Civic). Puchary za triumf w klasie 3. trafiły w ręce Igora Bartoła i Pawła Wiśniewskiego (BMW e30), a klasę Gość na swoje konto zapisali Mateusz Glenc i Szymon Ochojski (Honda Civic).

Patronat honorowy nad 43. edycją Rajdu Barbórka Cieszyńska objął Marszałek Województwa Śląskiego. Partnerami imprezy były firmy AC Pokale, VAG-Expert, BestDrive, Hotel Gambit, Grand, Instal Centrum, Inż-Bud, Ognik, Siedem Życzeń, Trio Ubezpieczenia, Viessman, Berner oraz Darma i ProfiAuto. Rajd wspierają także miasto Cieszyn, Gmina Goleszów i Starostwo Powiatu Cieszyńskiego oraz Zespół Szkół Budowlanych w Cieszynie.

Gracjan Grela (kierowca, 3. miejsce w klasyfikacji generalnej, mistrz Śląska 2017): - *Emocje po zdobyciu mistrzostwa są chyba dopiero przed nami. Powoli sobie uświadamiam nasz sukces, Marta na*

pewno też przeżywa to mocno. Nie liczyłem na ten tytuł w tym roku, widziałem się gdzieś w okolicy 5-6. miejsca. W poprzednich sezonach, całą naszą pracę niweczyły problemy techniczne, w tym roku to wyglądało zupełnie inaczej i więcej zależało już od nas. Więc mam poczucie, że zapracowaliśmy sobie na ten triumf, ale też długo na niego czekaliśmy, bo już jeździmy już od kilku lat. Po Rajdzie Wisły wiedziałem, że mamy dobre tempo, ale wciąż jeszcze nie zastanawiałem się nad walką o tytuł, tym bardziej, że wcześniej Rajd Ziemi Bocheńskiej był dla nas pechowy. Nie wierzyłem, że resztę sezonu uda się pojechać bez błędów – byłem przekonany, że na którymś rajdzie coś się wydarzy, co uniemożliwi nam sięgnięcie po dobry wynik na koniec. Tymczasem tak się nie stało i wszystkie rajdy do końca sezonu potoczyły się dla nas

Klasyfikacja końcowa RSMŚI 2017

1. Grela/Momot	70 pkt.
2. Zbroja/Kokoszka	68 pkt.
3. Baran/Paciej	67 pkt.
4. Różycki/Słaboń	51 pkt.
5. Żarłok/Pietruszka	30 pkt.
6. Tomasz Marek	28 pkt.
7. Osiak/Kordeusz	24 pkt.
8. Smagała/Giergiel	24 pkt.
9. Makuchowski/Habuda	22 pkt.
10. Kostka/Pochroń	20 pkt.

pomyślnie. Na pewno mam satysfakcję ze swojego tempa. Udowodniłem sobie, że idę w dobrym kierunku i jestem w stanie jechać szybko. Wiem, że mogę być jeszcze szybszy, bo jest jeszcze trochę rzeczy do poprawy. Dużo wysiłku włożyłem też w przygotowanie samochodu. Pomagał mi w tym kolega, ale tu też dużo zależało ode mnie. Jestem też zadowolony z opisu i pracy z Martą. W tym rajdzie nie

było żadnych pomyłek, a ja jechałem dokładnie to co dyktowała, nie starałem się zapamiętać trasy. To wszystko działa rewelacyjnie. Zbudowaliśmy dobrą bazę, dzięki której – przy dobrym treningu – możemy jeszcze jeździć jeszcze szybciej.

Marta Momot (pilot, 3. miejsce w klasyfikacji generalnej, mistrzyni Śląska 2017): - *Nie zakładaliśmy walki o tytuł, bo wiedzieliśmy, że stawka jest bardzo mocna, a chłopaki naprawdę bardzo szybko jeżdżą. Staraliśmy się robić swoje i coraz bardziej się poprawiać, wyznaczać sobie nowe cele i je realizować. Zaprocentowała przede wszystkim analiza, po każdym rajdzie. Sprawdzaliśmy błędy, szukaliśmy sposobów, żeby robić wszystko lepiej. Bez tego, bez świadomości i analizy własnych pomyłek nie będziemy w stanie utrzymać wyników i dążyć do czegoś lepszego. A oboje jesteśmy ambitni i chcemy być coraz skuteczniejszymi zawodnikami.* ■

Reklama w iAuto

- **iAuto** – cyfrowy tygodnik o zasięgu ogólnopolskim
- Średni "nakład" – 12 000 odbiorców
- Magazyn kierowany do entuzjastów motoryzacji, podróży, gadżetów, ciekawostek technicznych oraz wymagających miłośników technologii. Zamieszczamy opinie, wywiady, testy porównania i felietony lifestylowe.
- Nasi Czytelnicy to osoby o poszukujący wiedzy, entuzjaści motoryzacji i wszelkich nowinek.
- Przedział wiekowy Czytelników: 25 – 65 lat

Korzyści z reklamy w iAuto

- Ogromny zasięg
- Bardzo duża liczba wejść na stronę iAuto
- Możliwość dotarcia do ściśle określonej grupy Klientów
- Możliwość idealnie dopasowanej promocji
- Atrakcyjna cena dotarcia do Klienta od 0,1 pln/netto do 0,8 pln/netto. To poniżej 1 PLN!
- W Internecie Klienci szukają opinii o produktach, decydują gdzie wydać pieniądze!

Wyprzedź konkurencję – reklamuj się w iAuto

Ceny reklam w iAuto

- 1 strona – 900 pln/netto
 - 1/2 strony – 750 pln/netto
 - Artykuł sponsorowany – 1.800 pln/netto
- artykuł sponsorowany przygotowany przez Zleceniodawcę, do 3 tys. znaków i do 3 ilustracji
- Przy powtórzeniach reklam, możliwość rabatów do 30%

Sposób przygotowania:

- Wymiary: 768x1024 piks, 72 dpi
- Preferowane formaty .PDF .EPS, .TIFF (RGB).
- Fonty zamienione na krzywe.
- W zamówieniu należy podać datę emisji i wszelkie dodatkowe informacje o sposobie zamieszczenia reklamy.

Kontakt w sprawie reklam w iAuto

Anna Pisarska
t.: +48 502 627 674
e.: anna.pisarska@bruxmedia.pl

Mirosław Rutkowski
t.: +48 693 129 040
e.: m.rutkowski@motopress-media.pl

Na wszelki wypadek

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

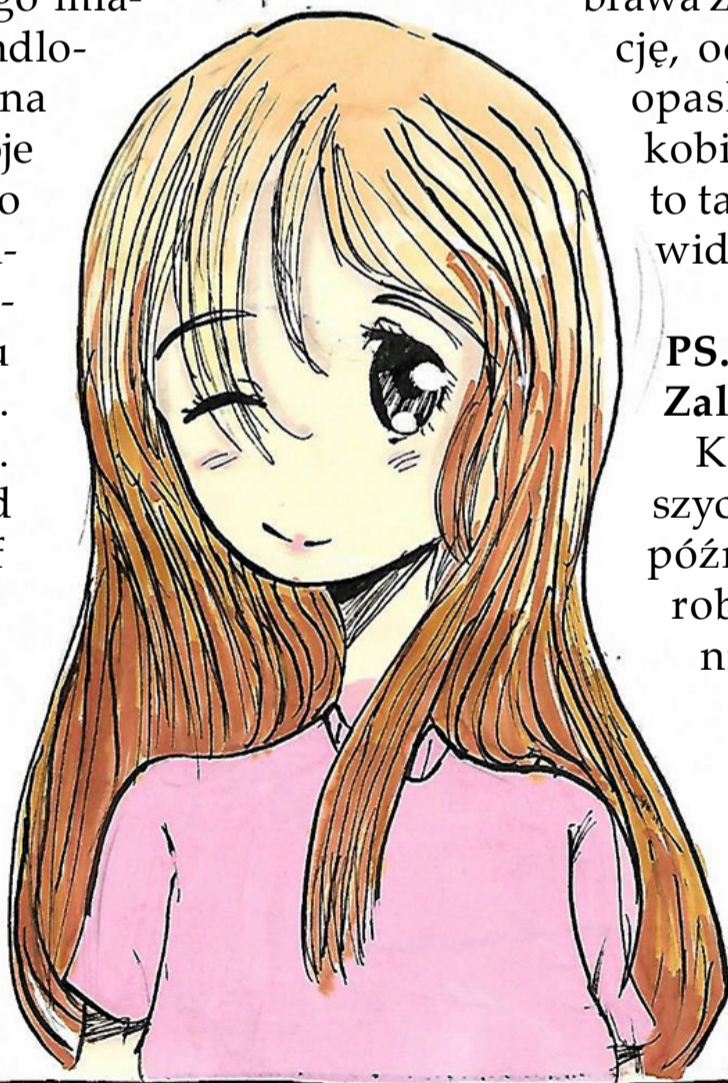
Wieczorne samochodowe wycieczki nie są fajne. Już trzeci dzień pada deszcz, chwilami deszcz ze śniegiem, jest zimno i ciemno. Do tego piesi też nie są zbyt ostrożni, ubrani najczęściej na czarno i do tego chodzą, jak chcą. Tak też było w ostatni sobotni wieczór. Jedziemy obie z młodą damą na nasz babski wypad, no bo w końcu „black friday”, cokolwiek to znaczy. Weekend, jak to w weekend. Wiadomo, że większość mieszkańców naszego cudnego miasta przyjechała do galerii handlowej. Tu nawet żeby dojechać na upragnione zakupy, trzeba swoje odstać. Zatem niezbyt żwawo posuwamy się do przodu, kilkanaście metrów, stop, kilkanaście metrów, stop... Znowu zaczyna padać drobny deszcz. Kilkanaście metrów, stop, kilk... nagle pisk opon i auto przed nami gwałtownie hamuje. Uff dobrze, że mam opony zimowe. No i refleks. W przeciwnym razie na pewno siedziałabym już w bagażniku auta jadącego przede mną. Znowu ruszamy, moja młoda dama zdążyła tylko krzyknąć „uważaj”, bo oto prosto pod maskę naszego auta wchodzi kobieta z wózkiem.

Człowiek widmo. Pojawiła się znikąd, w szarej kurtce i czapce. Czy to człowiek, czy to zjawą? Zawsze na względzie mam bezpieczeństwo i dlatego jestem bardzo ostrożna na skrzyżowaniach. Zawsze zatrzymuję się przed przejściem dla pieszych i im ustępuję. Ale w tym wypadku nie miałam szansy jej zobaczyć, a tym bardziej wózka, bo też w kolorze czarnym. Ja zamarłam, moja młoda pasażerka dla której ogromne brawa za jasność umysłu i inteligencję, odpięła od swojego plecaka opaskę odblaskową i wręczyła kobiecie-widmo. Niech będzie to talizman na szczęście i lepszą widoczność na drodze!

PS.

Zalecenia od Marzeny:

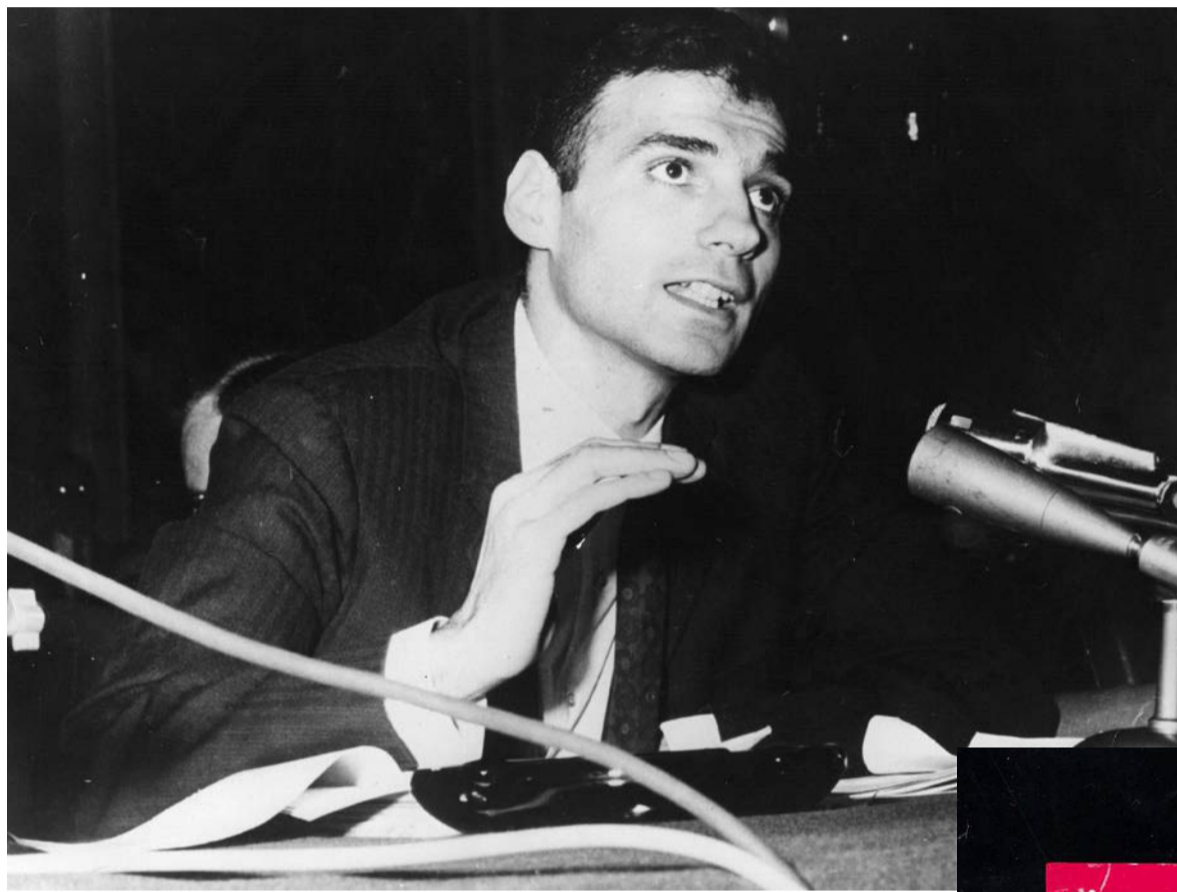
Kochane uważajmy na pieszych, którzy po zmroku w aurze późnojesiennej, ubrani w szarobure odzienie są zupełnie niewidoczni. Bądźmy czujni i szczególnie ostrożni na przejściach. Sami, kiedy poruszamy się piechotą, też zakładajmy odblaski. To dobry zwyczaj, który powinien stać się modą. Będzie trendy w każdym sezonie. Powodzenia! ■



Wydarzenia i rocznice: listopad 2017

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Niebezpieczne przy każdej prędkości



niej stał się sławny jako wpływowy rzecznik praw konsumenta.

Autor w swej publikacji dowodził, że koncerny motoryzacyjne dysponują technologiami, które podnoszą poziom bezpieczeństwa podróżujących samochodami, ale z wielu względów celowo ich nie stosują. Jednym z wymienianych przez niego powodów jest fakt, że wprowadzanie nowych systemów poprawiających bezpieczeństwo podnosi koszty produkcji, co →→

Przez ponad pół wieku samochód przyniósł śmierć, rany oraz nieoceniony smutek i żal milionom osób – tak Ralph Nader rozpoczął swoją książkę „Unsafe at Any Speed: The Designed-In Dangers of American Automobile”, która pojawiła się w księgarniach 30 listopada 1965 roku. Publikacja błyskawicznie stała się wydawniczym bestsellerem przynosząc autorowi rozgłos, ale przede wszystkim przyczyniając się do znacznego podwyższenia poziomu bezpieczeństwa w samochodach produkowanych przez motoryzacyjne koncerny.

Ralph Nader urodził się 27 lutego 1934 roku w Winsted w stanie Connecticut. Po ukończeniu studiów prawniczych (Princeton University oraz Harvard Law School) rozpoczął pracę w swoim zawodzie w stolicy rodzinnego stanu, Hartford. I zapewne zostałyby do dzisiaj w gronie nieco bezimiennych tysięcy amerykańskich prawników, gdyby nie wspomniana wyżej książka. Dzięki



UNSAFE AT ANY SPEED

The Designed-In Dangers
Of The American Automobile
By Ralph Nader



Ale dostało się także kierowcom. Nader podał przykład kierowców Fordów. W tamtych latach pasy bezpieczeństwa nie były obowiązkowe i były oferowane w opcji za dodatkową opłatę 27 dolarów. Okazało się, że jedynie 2 procent nabywców nowych samochodów tej marki zdecydowało się dopłacić za pasy... Jednocześnie w tamtych latach ginęło na amerykańskich drogach nawet 40 tysięcy osób (ale też proszę pamiętać, próbując porównać chociażby z polskimi statystykami, że w tym bardzo zmotoryzowanym kraju mieszkało wówczas ponad 200 milionów osób).

nie sprzyja rywalizacji z konkurencją. Nader twierdził także, że istnieje coś w rodzaju spisku, gdyż – jak stwierdził – „gigantyczne koszty rzezi na autostradach (w USA) wspierają branżę usługową”. Miał tu na myśli dziesiątki tysięcy osób – m.in. prawników, lekarzy, policjantów, mechaników czy ubezpieczycieli, którzy mieli pracę i czerpali dochody ze skutków wypadków drogowych.

Książka Nadera, chociaż zawierała sporo kontrowersyjnych tez, spowodowała na pewno jedno. Przyczyniła się do ogólnokrajowej dyskusji na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w rezultacie do uchwalenia w 1966 roku ustawy o ruchu drogowym i bezpieczeństwie pojazdów. (Wprowadzono w niej np. obowiązek montowania i używania pasów bezpieczeństwa).



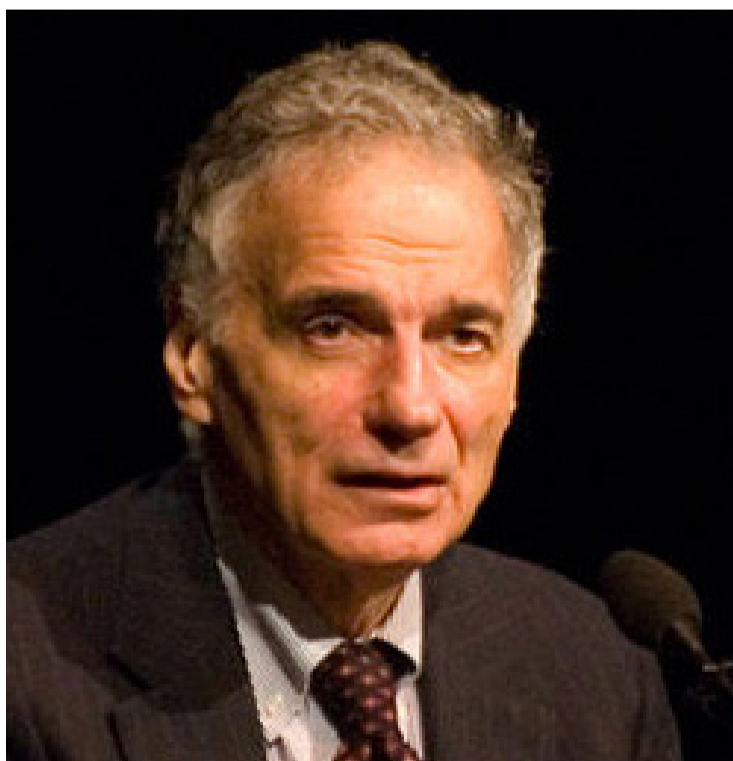


W swej pracy autor, jako przykład szczególnie niebezpiecznego auta podał przykład Chevroleta Convair. Twierdził, że ma istotne wady techniczne sprawiające, że łatwo w nim o wypadek. Nader nie podał żadnych przekonujących dowodów na poparcie tych zarzutów, ale skutek był taki, że popularność samochodu gwałtownie spadła i w 1969 roku zakończono jego produkcję. Pojazd ten stał się wręcz symbolem (wręcz śmiertelnie) niebezpiecznego auta. W 1972 roku przeprowadzono dokładne, naukowe testy Convaira, które obaliły oskarżenia Nadera wobec tego modelu, ale „mleko już było rozlane” i samochód zniknął z salonów sprzedaży...

Sława, którą dała Naderowi książka „Niebezpieczne przy każdej szybkości” skłoniła autora do porzucenia kariery prawniczej i zajęcie się...

polityką. Stał na czele jednego z pierwszych ruchów konsumenckich w USA. Objężdżał cały kraj z wykładami, organizował grupy społeczne – jak Public Citizen – których celem była walka z żądzą zysków za wszelką cenę wielkich koncernów. Młodych (najczęściej) i radykalnych jego zwolenników nazywano wręcz Nader’s Raiders.

Ralph Nader cztery razy (1996, 2000, 2004, 2008) kandydował na urząd prezydenta USA, jak wiemy – nieskutecznie. W dwóch pierwszych przypadkach jako kandydat Partii Zielonych. Podpadł wówczas Demokratom, którzy twierdzili, że jego kandydatura odebrała głosy Al’owi Gore, dzięki czemu prezydentem został republikański rywal George W. Bush...



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