

iauto *polska*

Numer 103, 24 stycznia 2018



Należę do pokolenia, które z wielkim entuzjazmem przyjęło polską motoryzację. Co prawda opartą o włoskie licencje, ale przecież oba Fiaty miały w nazwie modeli literkę "p". Co prawda 125p przez dobre dziesięć lat był całkowicie poza zasięgiem, ale przedpłaty na Malucha dawały jakąś nadzieję. I kiedy "Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej" to ja dopiero kilkanaście lat później stałem się posiadaczem Fiata 125p. Niestety, Ruda poczyniła w nim takie szkody, że przy wymianie opony z felgi odpadł rant. O progach czy podłodze lepiej nie wspominać. Auto znalazło nowego właściciela. Był bardzo zadowolony.

Jakoś mi się zebrało na wspominki, kiedy Sejm przyjmował ustawę o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Podobnie jak pół wieku temu samochody mocno reklamowane przez władzę są niesprawiedliwie drogie. A może i sprawiedliwie, ale nijak do realnych zarobków ludu pracującego miast i wsi. No, ale już za rok rozpocznie się produkcja całkowicie polskiego samochodu elektrycznego, więc jest nadzieja. W ustawie zapisano, iż różne urzędy i instytucje (poza

tymi, które tego robić nie muszą) co najmniej połowę parku transportowego wyposażą w samochody elektryczne. Mają być zwolnione z akcyzy, zatem nieco mniej pieniędzy z budżetu wydanych na samochody, wróci do budżetu w postaci podatków. Ale za to takie auta będą mogły jeździć po buspasażach i w strefach "czystego transportu", które to strefy włodarze miast chętnie wyznaczają. Wszak dla aut tradycyjnych wjazd do tych stref będzie kosztował nawet 30 złotych, zatem w miastach będzie luźniej i elektryczne samochody urzędów i instytucji zawsze będzie gdzie zaparkować.

Ambitny plan miliona samochodów elektrycznych nie wiedzieć po co przypominał mi kolejki pod stacjami CPN i, późniejsze, kartki na paliwo. Wszak elektryczność mamy głównie z węgla, a tego - jak wieść medialna niesie - brakuje. A jak się podłączy ten milion do gniazdek, to co? Chyba ciemność będzie, bo prądu raczej nie starczy...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Miłe zaskoczenie - str. 4



Eksploatacja

I znowu to samo... - str. 8

Kalejdoskop

Kolem světa Žigulem - str. 10



Babskie gadanie

Po lodzie, po śniegu... - str. 26

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 27



Miłe zaskoczenie



SsangYong XLV 16 V 1,6l 128 KM

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Samochody marki SsangYong to niezbyt częsty widok na naszych drogach. Wiele osób nie bardzo kojarzy tę markę, a jest to to najstarsza koreańska marka motoryzacyjna, która istnieje prawie 60 lat, starsza niż Kia i Hyundai.

SsangYong od kilku lat prezentuje nowe crossovery i SUV-y. Najpierw pojawił się mały SUV Tivoli, niedługo potem nieco większy XLV. Właścicielem marki i głównym inwestorem od 2010 roku jest hinduski koncern Mahindra&Mahindra. SsangYong od kilku lat

nie korzysta już ze starych podzespołów Mercedesa. Projekty nadwozia, podwozia, a także silniki Tivoli, Korando, XLV oraz najnowszego Rextona są autorstwa SsangYonga.auta są naprawdę ładne i wzbudzają spore zainteresowanie.



Kompaktowy SUV XLV powstał na płycie podłogowej mniejszego Tivoli, tylko dodano mu trochę centymetrów – dokładnie o 24 cm wydłużyło się nadwozie, ale rozstaw osi i szerokość auta pozostała taka, jak w Tivoli. Takie eksperymenty doklejania tyłu nie zawsze się udają, ale w tym przypadku powstało naprawdę ładne i zgrabne auto zaprojektowane zgodnie z kanonami współczesnej motoryzacyjnej mody. XLV ma ciekawie narysowane światła, zgrabny tył, estetyczny przód. Relingi dachowe podkreślają nieco sportowy charakter tego SUV-a. Mnie najmniej podobały się niewielkie koła i mały prześwit.

Wewnątrz miłe zaskoczenie, bo spodziewałam się pewnej surowości, a tymczasem kokpit wygląda elegancko, nowocześnie, jest wygodny i przestronny. Jakość wykonania bez zarzutu – żadnej tanich materiałów i tandety. Są za to dopracowane detale, takie jak plastiki pokryte fortepianowym lakierem lub satynową farbą. Na szczęście użyto jej tyle, co potrzeba – nie

za dużo, jak to często zdarza się u konkurencji. Podobała mi się estetyczna, łatwa w utrzymaniu tapicerka. Gniazda USB i HDMI zostały umieszczone w dobrym wygodnym miejscu i nawet zapomniano o usunięciu zapalniczki. Wszystkie przełączniki rozmieszczono jasno i czytelnie pod ekranem dotykowym, a podświetlenie zegarów można dostosowywać do nastroju, bo do wyboru jest aż 6 kolorów. Kierownica prawie jak w samochodzie sportowym; doskonale ukształtowana, z grubym wieńcem spłaszczonym u dołu, regulowana w dwóch płaszczyznach. Przy tych wszystkich nowoczesnych elementach aż dziwi widok tradycyjnej dźwigni hamulca ręcznego. Poza tym w testowanym egzemplarzu były podgrzewane szyby oraz podgrzewane i wentylowane fotele. Z przodu i z tyłu jest naprawdę sporo miejsca, a duże przeszklone powierzchnie zapewniają doskonałą widoczność tak do przodu, jak i do tyłu. SsangYong XLV oferuje wyjątkowo duży, praktyczny i ustawny bagażnik o pojemności 720 l (dane producenta). Po złożeniu oparcie mamy do dyspozycji maksymalnie 1440 l. →→





Testowy XLV wyposażono w silnik benzynowy 16 V o pojemności 1,6l o mocy 128 KM i przedni napęd. Ta wolnossąca jednostka zapewnia bardzo miłe wrażenia z jazdy – XLV zaskakująco dobrze spisuje się podczas jazdy po autostradach i w mieście. Samochód posłusznie wykonuje polecenia kierowcy, a jego zachowanie na zakrętach jest przewidywalne. Wersja Quartz seryjnie ma 16-calowe koła i wydają się one optymalnym rozwiązaniem dla tego auta, zapewniając komfortową jazdę. Do wyboru jest jeszcze jeden silnik wysokoprężny – o tej samej pojemności i nieco niższej mocy 115 KM, za to z wyższym momentem obrotowym – 300Nm przy 1.500 – 2.500 obr./min. (benzynowy ma 160 Nm przy 4.600 obr./min).

XLV oferowane jest w 4 wersjach wyposażenia: Crystal, Base, Crystal, Quartz, Sapphire. Do każdej wersji można wybrać określone elementy wyposażenia np. nawigację, metaliczny lakier, szyberdach, automatyczną skrzynię biegów, napęd 4X4. Najtańsza bazowa wersja kosztuje 59 999 zł, wersja testowana Quartz – 78 999 zł. Najuboższa wersja Crystal Base posiada

6 poduszek powietrznych, 3 tryby wspomagania kierownicy (Comfort, Normal, Sport), zewnętrzne lusterka, elektrycznie regulowane i podgrzewane, składane ręcznie, komputer pokładowy, tempomat, 16-calowe felgi stalowe z oponami 205/60R 16. Najbogatsza wersja Sapphire wyposażona jest dodatkowo w: 18-calowe felgi aluminiowe „diamentowe”, stylowe relingi dachowe, sportowy spojler z tyłu z wysoko umieszczonymi światłami stopu LED, przyciemniane szyby w tylnych drzwiach i w klapie bagażnika, diodowe (LED) kierunkowskazy na lusterkach zewnętrznych, tapicerka skórzana, gałka dźwigni zmiany biegów pokryta skórą, dwustrefowa, automatyczna klimatyzacja, podgrzewane fotele przednie, wentylowany fotel kierowcy, podgrzewana kierownica pokryta skórą, system bezkluczykowego otwierania i uruchamiania pojazdu, zewnętrzne lusterka, elektrycznie regulowane, składane i podgrzewane, elektryczna regulacja fotela kierowcy, tylne fotele dzielone 60/40 ze składanym podłokietnikiem. Dziwi trochę, że auto nie posiada żadnego z systemów wspomagających kierowcę oprócz kamery cofania. Tylko do najwyższej wersji można dokupić pakiet Safety, wówczas będziemy mieć do dyspozycji kilka „asystentów” wspomagających kierowcę.

XLV to udane auto z bardzo modnego segmentu SUV-ów w atrakcyjnej cenie, bogato wyposażone, które ma także korzystne warunki gwarancji. XLV objęty jest 5-letnią gwarancją producenta ograniczoną przebiegiem 100 tys. km. ■

XLV to udane auto z bardzo modnego segmentu SUV-ów w atrakcyjnej cenie, bogato wyposażone, które ma także korzystne warunki gwarancji. XLV objęty jest 5-letnią gwarancją producenta ograniczoną przebiegiem 100 tys. km. ■



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

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ



AutoRok

2017/2018



Migawka z Dakaru
Citroën C5 Aircross
Polski samochód elektryczny



AutoRok

1900-2000



Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

Bliskie spotkania - rok po roku
Jeżdżące legendy
Twórcy motoryzacji
Flash: 15 lat XXI wieku



REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

I znowu to samo...

TEKST: ADAM LEWICKI
ZDJĘCIE: ARCHIWUM

Grzać, czy nie grzać silnik po uruchomieniu, ale jeszcze na parkingu? Zawsze zimą powtarzają się te same pytania. Odpowiedź jest oczywista...

Przepisy prawa oraz dobrze pojęty interes środowiska zabraniają rozgrzewania silnika na postoju. Co jednak zrobić podczas silnych mrozów? Kiedy od wewnątrz osadza się szron, albo para i nie można ruszyć bez widoczności?

Stosowny przepis mówi: "zabrania się kierującemu używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem" oraz "zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym: nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze", nie jesteś w stanie rozgrzać auta garażowanego pod "chmurką" podczas siarczystych mrozów i doprowadzić wnętrza do stanu używalności.

Stosując się do przepisów nie wolno rozgrzewać silnika na postoju, ale nie wolno też jechać z ograniczoną widocznością. Zatem przed uruchomieniem silnika trzeba usunąć szron z szyb z zewnątrz, zaparowane od wewnątrz należy wysuszyć. A dopiero później uruchomić silnik

i ruszać w drogę. Nierozgrzanym autem? Jak najbardziej. Delikatnie z gazem, z intensywnie pracującym nawiewem, jeśli w samochodzie jest układ klimatyzacji, to pracujący. Jeśli klimatyzacji nie ma, a szyby szybko parują, to trzeba otworzyć okna. Zimno? Trudno, za to widać co się dzieje przed samochodem. Dyskomfort nie potrwa długo, silnik, zwłaszcza taki skonstruowany wedle zasad downsizingu, szybko się rozgrzeje i z nawiewów będzie dmuchało ciepło. Naprawdę nie ma potrzeby co rok o tej porze zastanawiać się nad sztucznym w sumie problemem – grzać na postoju, czy ruszać z nierozgrzanym silnikiem. ■





*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/**

Kolem světa Žigulem

OPR: GRZEGORZ CHYŁA
ZDJĘCIA: AUTOR, FILIP VOGEL, PETR JAVŮREK

Część trzecia – Ameryka północna i środkowa

9 lipca

Žigulik jest na statku w chińskim porcie i jutro powinien popłynąć prosto do USA. A my meldujemy się z USA, ze sto-

licy Mormonów w Salt Lake City w stanie Utah. Między innymi są tu piękne góry, a my zamiast odpoczywać przed dalszą podróżą, chodzimy po nich.

10 lipca

Žigulik już płynie przez Ocean Spokojny, a my sprawdzamy online, czy dobrze płynie i szykujemy się na jego przywitanie.



Na przykład szukamy ubezpieczenia na Stany Zjednoczone i Meksyk, co jest trudne, bo nasz weteran jest starszy i nigdy nie był tu sprzedawany, więc nikt takiej marki tu nie zna.

14 lipca

W Salt Lake City i jego okolicach widzieliśmy i doświadczyliśmy wiele. Wielkie Jezioro Słone, które nadało nazwę miastu, jest największym słonym jeziorem na półkuli zachodniej. Jest bardzo słone, kilka razy bardziej słone, niż woda morska. Na brzegu Robert Smithson 47 lat temu stworzył spiralę z kamieni

o łącznej długości 460 metrów. Jej autor powiedział: „To jedyna rzecz, którą zbudowałem bez żadnego sensu.” Tutaj w 1869 r. spotkały się dwie firmy budujące bezpośrednią linię transkontynentalną przez Stany Zjednoczone. Ostatni przybity gwóźdź był złoty, a dziś miejsce to znane jest jako „Złoty Gwóźdź”. Ale najpiękniejsze są góry w okolicy. Widzieliśmy ich mnóstwo. Nie tylko wędrując po nich pieszo.

19 lipca

Jesteśmy w słonecznej Kalifornii i niecierpliwie czekamy

na kontener z naszym Żiguli. Tęsknimy za naszym życiem w samochodzie, co najważniejsze, jest to najtańszy sposób na życie. Więc pożyczaliśmy samochód. Wybraliśmy najtańszą kategorię i dostaliśmy Jeep Patriot. Dobry pomysł, więc chłonimy Amerykę pełną pierśią. Dziś spaliśmy głębiej we wnętrzu Kalifornii w pustynnym kanionie. W końcu okazało się to złym pomysłem. Ogromne gorąco panowało nawet w nocy, kiedy piasek i skały oddawały ciepło. Rano nadciągnęła burza a kanion był nieco mokry. Dobrze, że mamy tego dżipa

23 lipca

Utrata paszportu, karty kredytowej, telefonu komórkowego, dowodu rejestracyjnego i wszystkich innych dokumentów oznaczałaby koniec wyprawy. I tak się stało. W piątek jeździliśmy po ubezpieczycielach i szukaliśmy polisy dla naszego Żiguli. Na parkingu przed jednym z nich...

Peter: „Widziałeś moją portmonetkę z dokumentami? Nie mogę jej znaleźć. Nie ma nigdzie. Ostatni raz miałem ją w sklepie, w którym przymierzałem koszulę.”

Filip: „W samochodzie nie ma, chyba będzie tam.”

Idziemy do sklepu, który był w likwidacji, za trzy dolary kupiliśmy koszulę i dwa t-shirty. Byliśmy bardzo podekscytowani niskimi cenami. Ale portfela z telefonem tutaj nie ma. Przechodzimy przez sklep i pytamy sprzedawców. Nie ma.

Zostawiamy nasz amerykański numer na wszelki wypadek. Przeszukujemy samo- ➔➔



chód dwa razy. Dzwonimy do zagubionego telefonu komórkowego. Pierwszy raz ktoś odebrał i cisza. Za drugim razem dwa dzwonki i nic. Za trzecim telefon komórkowy jest niedostępny. Ktoś go wziął. Sprawdzamy w parku, gdzie jedliśmy na ławce. Nie ma. Wracamy do sklepu. Peter szuka w sklepie, a Filip w samochodzie i planuje nasz następny ruch. Tak więc policja, czeski konsulat,

Peter poleci do domu, aby wyrobić nowy dowód rejestracyjny, żebyśmy mogli odebrać Żiguli z portu. To będzie kosztowało mnóstwo pieniędzy i potrwa miesiąc, ale jakoś musimy sobie z tym poradzić.

Tymczasem Peter pochodzi ze sklepu z portfelami w rękę. „Jest wszystko. Ktoś zabrał go ze sklepu i przeszukał. Sprawdził, że nie ma pieniędzy i wyrzucił. Ktoś inny znalazł go przed skle-

pem na ulicy i odniósł. Przez chwilę przeżywamy stresującą sytuację i dalej szukamy firmy ubezpieczeniowej.

Jaka z tego nauka? Kupowanie na wyprzedkach jest dla kobiet, my faceci tych cen nie możemy wytrzymać. A poza tym ta świetna koszula była tego warta, prawda?

Szukając ubezpieczenia przemierzaliśmy LA wzdłuż i wszerz, aż wreszcie znaleźliśmy firmę, która ubezpieczy naszego weterana za rozsądną cenę. A teraz przygotowujemy wszystkie dokumenty dla urzędu celnego, dokąd pojedziemy w ciągu kilku następnych dni.

27 lipca

Jesteśmy w Kalifornii drugi tydzień, a kto myśli, że tylko leżymy na plaży myli się. Na plażę chodzimy co dwa dni, żeby wziąć prysznic i prać ubrania. Od kilku dni załatwiamy papiery i jeszcze raz papiery. Jeździmy po LA po różnych biurach (celnicy, biuro przewoźnika, biuro naszego agenta, wydział ruchu drogowego, firmy ubezpieczeniowe), zbieramy różne dokumenty i papiery, staramy się zorientować w przepisach i w ogóle walczymy o Żigulika. Ale jesteśmy na dobrej drodze, wkrótce będzie nasz. Uniknęliśmy nawet inspekcji za 2000 dolarów, której celnicy nie potrzebowali i uwierzyli, że w kontenerze jest naprawdę Żiguli. Ale prawdopodobnie czeka nas więcej opłat i diabeł wie, co jeszcze.

Biwakujemy gdzie tylko możemy, głównie w okolicznych górach, które są tak piękne.





2 sierpnia

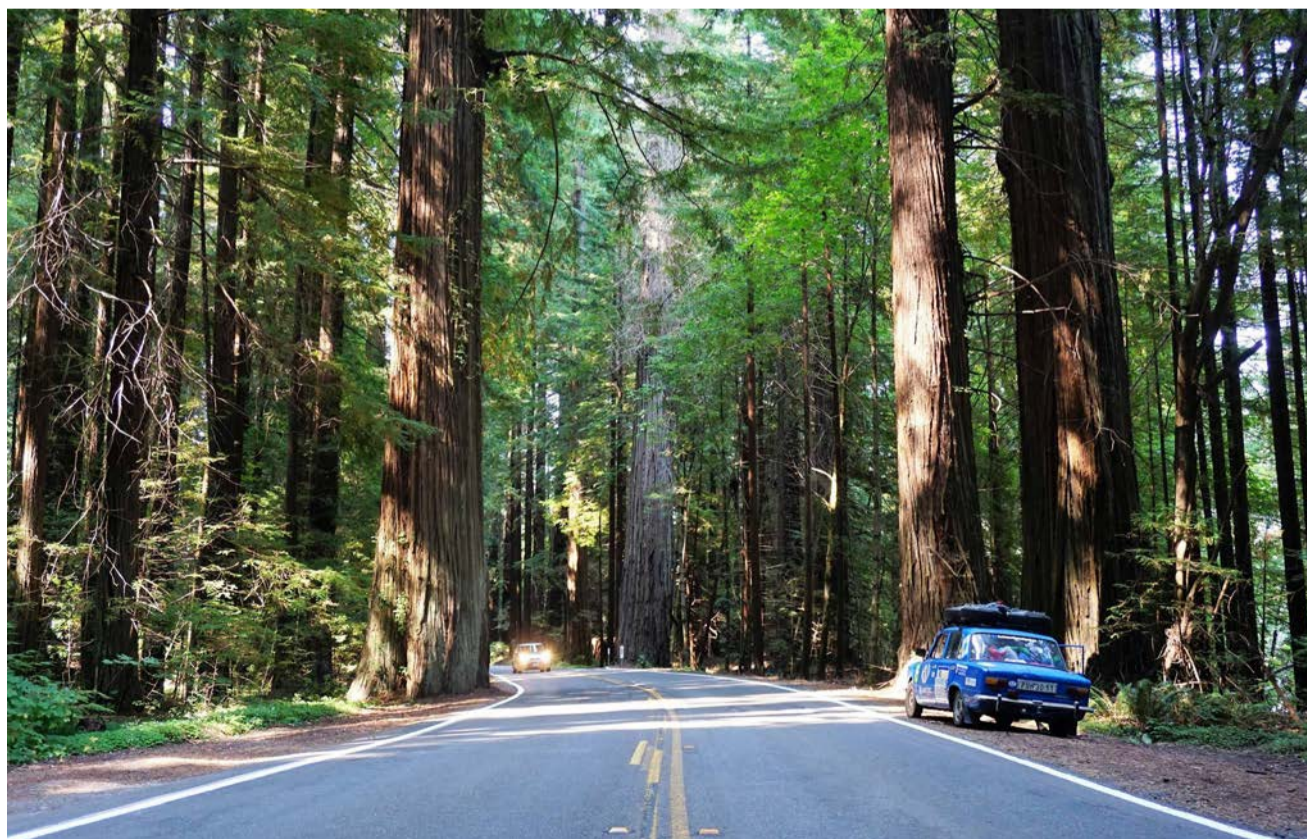
Przez ostatnie kilku dni przeżyliśmy najtrudniejszy czas od początku. Nasz rosyjski broker we Władywostoku nie wypełnił wymaganych dokumentów, dlatego też groziły nam inspekcje i ogromne opłaty. Przez ostatnie dwa tygodnie lataliśmy od biura do biura, od kancelarii do kancelarii, pisząc dziesiątki maili. Amerykańscy celnicy mieli zrozumienie dla nas i naszego Żigulika i ostatecznie nam odpuścili. Tak, kosztowało nas to dużo czasu i dużo dodatkowych pieniędzy. Ale co? Mamy nasz samochód. Jesteśmy w Ameryce, w Santa Monica na początku legendarnej Route 66. Kolejne tysiące kilome-

trów przed nami i idziemy dalej. SHOW MUST GO ON!!!

7 sierpnia

W Rosji mówi się, że Władywostok to takie rosyjskie San

Francisco, bo ma z nim dwie rzeczy wspólne: duże mosty i gęste mgły. Możemy to potwierdzić. W San Francisco była tak gęsta mgła, że namiot i śpiwory musieliśmy następnego dnia →→





za miastem suszyć. Ale słońce czasami wyjrzało zza chmury i pokazało nam piękno miasta. Byliśmy w San Francisco przez dwa dni, a teraz kontynuujemy podróż wzdłuż wybrzeża Autostradą nr 1 na północ do Oregonu.

PS: Dla tych, którzy twierdzili, że Żigulik jest za mały dla dwóch na wyprawę dookoła Świata – jedziemy aż do Panamy we trzech

9 sierpnia

Highway 1 – legendarna droga biegnąca wzdłuż skalistego wybrzeża Pacyfiku. Mijaliśmy stare latarnie morskie, wysokie klify i lasy sekwoi, drzew wysokich do 100 metrów wysokości i średnicą około sześciu metrów. Piękne doświadczenie.

Teraz jesteśmy w Oregonie. Odwiedziliśmy naszych znajomych ze szkoły i na jednym pustym parkingu wykonujemy podstawowy przegląd, szcze-

gólnie hamulce (nie działają tak, jak na początku), zmieniamy żarówki w zegarach (nocą nie wiemy jak szybko jedziemy)

17 sierpnia

W Kalifornii mieliśmy jeden problem – ogromny upał. Na podjazdach silnik prawie się przegrzewał. Mimo to przejechaliśmy przez najcieplejsze miejsce w USA, Dolinę Śmierci. Tak, musieliśmy wstać o trzeciej rano i dolinę pokonywaliśmy wcześniej rano, ale zrobiliśmy to.

W ostatnich dniach byliśmy w górach Sierra Nevada w parkach narodowych Yosemite, Kings Canyon i Sequoia. Wszędzie, gdzie się pojawialiśmy Żigulik budził wielkie zainteresowanie.

Teraz jesteśmy w Nevadzie, w Las Vegas, ale nie oczekujcie żadnych zdjęć, ponieważ to, co dzieje się w Vegas, pozostanie w Vegas.

20 sierpnia

Pustynia, czerwone skały, gorąca i strajkujące Żiguli. →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



Przejeżdżamy przez Nevadę, Arizonę i Utah. Ile stopni nie wiemy, ponieważ nie mamy termometru, ale jakoś tak wyobrażamy sobie piekło. My jeszcze dajemy radę, ale Żigulikowi musimy często dawać odpocząć; gdy jest mu naprawdę gorąco krztusi się i staje. Ostatnio w kolejce przy wjeździe do parku narodowego. Wczoraj zmieniliśmy pompę paliwową i wydaje się, że usterka została usunięta. Zobaczmy, co będzie dalej

25 sierpnia

Roswell – znowu widziano UFO! Tym razem niebieskie, wolniejsze, ale nie rozbiło się.

Jesteśmy w Nowym Meksyku i chcemy kontynuować podróż do Teksasu na wybrzeżu Zatoki Meksykańskiej, ale na drodze

nam staje największy huragan od 12 lat. Hurricane Harvey ma uderzyć na Teksasie w ciągu najbliższych kilku dni. Nie możemy zatrzymać się i czekać, ponieważ 5 września na lotnisku w Mexico City czeka nas mała zmiana załogi. Mamy teraz dwie opcje. Pierwszą z nich jest wyjazd do centrum Meksyku, który jest bardzo niebezpieczny z powodu karteli narkotykowych i nie chcemy tam jechać, albo – druga – jechać do Teksasu w stronę huraganu. Zastanawiamy się, ale w czasie deszczu Żiguli cieknie tylko w kilku miejscach, więc chyba wybierzymy huragan.

26 sierpnia

Po dziesiątkach policyjnych kontroli w Azji nie spodziewaliśmy się ich w USA. A jednak.

Dzisiaj policjanci zatrzymali nas tutaj po raz pierwszy. Co zrobiliśmy? Jechaliśmy powoli. Nasza standardowa prędkość przelotowa (80 km/h) niestety nie osiąga minimalnych prędkości na autostradzie. Policjant przeliczył maksymalną prędkość z dowodu rejestracyjnego, rozważając możliwości naszego samochodu, wysłuchał czegoś o naszej podróży i puścił nas, życząc szczęśliwej podróży. Mamy prawo jechać, ale mamy



starać się nie blokować ruchu. Kiedy następnym razem zobaczymy policję, musimy przyspieszyć

30 sierpnia

Meksyk – dzwon w najgorszym momencie... Aby uniknąć huraganu, pojechaliśmy przez Teksas wzdłuż rzeki Rio Grande i wczoraj przekroczyliśmy granicę. Na granicy było to kilka godzin urzędowania i trochę zamieszania. Najpierw

zapłaciliśmy cło za trzy opony, które mamy na dachu (tylko jedna zapasowa opona może zostać wwieziona do Meksyku). Następnie postawiliśmy samochód na parkingu i przystąpiliśmy do załatwiania dokumentów. Celnicy chcieli zobaczyć nasz samochód, ale był on na parkingu. Celnik wziął swój samochód, pojechaliśmy do Żigulika by go przyprowadzić do biura. Włączył „koguta” i pojechaliśmy za nim. W chaotycznym

ruchu był szybki, staraliśmy się za nim nadażyć. Niestety, przejechaliśmy STOP i inny samochód trafił nas w lewy błotnik. Nic wielkiego, wgnieciony błotnik w Żiguli i zdeznak w drugim samochodzie. Nagle zbiegło się dużo ludzi, którzy zaczęli dyskutować, co teraz. Jesteśmy pierwszy dzień w Meksyku, po hiszpańsku nie umiemy się nawet przywitać. Nasz celnik powiedział, że z bronią nie może wysiąść →→





z samochodu, po chwili jednak wysiadł, wszedł i bohatercko odjechał i tyleśmy go widzieli. My byliśmy bez dokumentów samochodu, więc nie powinniśmy być na drodze. Mamy ubez-

pieczenie, ale czy w tej sytuacji jest ważne? W końcu rozwiązaliśmy sytuację za pomocą dolarów. Kwotę, z pomocą z pomocą miejscowej ludności, utargowaliśmy do połowy. Nie mamy

zdjęcia z wypadku, nie było czasu. Błotnik wyprostowaliśmy łomem a migacz przykleiliśmy taśmą samoprzylepną. Ruszamy dalej. Przejechaliśmy kilkaset kilometrów przez Meksyk i jedziemy nad morze.

Meksyk:

- Tysiące progów zwalniających znacznie większych niż nasze. Czasami zahaczamy wydechem.

- Kaktusy wszędzie. Śpi się między nimi dobrze, tylko nas ostatnio budzili policjanci ze strzelbami. To była tylko kontrola.

Dużo pada, więc dużo taniej tequili pijemy w samochodzie.

7 września

Zmiana części załogi i telefonów komórkowych. Żigulik ma już nakręcone 30 000 kilometrów. Przez ostatnie trzy dni byliśmy przy lotnisku w Mexico City. W metrze nam ukradli telefony. W tłoku przy wsiadaniu poczuliśmy się jak w metrze w Japonii, ale po odkryciu, że jesteśmy bez dwóch telefonów





komórkowych, szybko zorientowaliśmy się, że to nie jest Japonia

Pożegnaliśmy naszego trzeciego członka załogi, Petera, który podróżował z nami przez ponad miesiąc z Los Angeles, a my powitaliśmy Daszę, która pojedzie przez Amerykę Środkową do Panamy.

8 września

Budzi mnie falowanie jak na morzu.

Dasza: „Co się dzieje? Czy Żiguli zjeżdża do rzeki?”

Filip: „Nie wiem, chyba trzęsienie ziemi.”

Szybko wyskakuję z namiotu. Peter śpi w samochodzie i otwiera drzwi: „Koleś, ale tym samochodem trzęsie”.

Philip: „Trzęsienie ziemi jak wół”.

W nocy rozglądamy się. Już spokój, góry nie przewracają się, pada.

Peter: „Pada deszcz, idę spać.” I zatrzasnął za sobą drzwi.

Przeganiem komary, wracam do namiotu i śpię dalej. Tak przeżyliśmy największe trzęsie-

nie ziemi w Meksyku od wielu, wielu lat.

11 września

Palenque – dawne miasto Majów otoczone pierwotnym lasem. Zapach lasu tym silniejszy bo pada – trwa pora deszczowa. Deszcz na zmianę z dużą wilgotnością. Praktycznie jesteśmy cały czas mokrzy i nie możemy się dosuszyć.

14 września

Po 32 000 kilometrów zmieniliśmy koła na nowe na drugą połowę podróży i opuściliśmy Meksyk. Ostatnie trzy dni na Jukatanie były w porządku. Odwiedziliśmy kilka piramid Majów, stolicę Jukatana Meridę i kąpaliśmy się w morzu Karaibskim lub w jaskiniach krasowych. W międzyczasie mokliśmy i odganialiśmy komary. Teraz pojedziemy przez kolejne kraje Ameryki Środkowej. Najpierw Belize, a następnie Gwatemala, Honduras i inne. Według Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Honduras będzie prawdo-

podobnie najniebezpieczniejszym krajem na naszej trasie, więc postaramy się go szybko przejechać.

17 września

Przejeżdżamy przez Amerykę Środkową. Belize - szybki jednodniowy przejazd przez pola trzciny cukrowej. Byłoby jeszcze szybciej, gdyby kamień ciężarówki nie uderzył w przednią szybę. Pęknięcie jest małe, to nic.

21 września

Nikaragua jest już za nami. Po wszystkich trzęsieniach ziemi i huraganach, pojechaliśmy zajrzeć w gardziel czynnego wulkanu Masaya. Wulkan jeszcze nie wybuchł. Znowu Żigulika pomęczyliśmy na złych drogach, ale dotarliśmy aż na plażę Pacyfiku, gdzie odkryliśmy, że śruba przy stabilizatorze urwała się na wertepach.

24 września

Piękną, ale droga Kostaryka w porze deszczowej. Czasem deszcz przestaje padać i wtedy lasy tropikalne są piękne. Pękniętą śrubę stabilizatora pomógł nam naprawić Kubańczyk Carlos, sami nie daliśmy rady naszymi narzędziami. Ale zepsuł się nadmuch, a podczas deszczowej pogody, kiedy wszystko paruje, to nic dobrego. Peter patrzył przez godzinę, a potem to się samo naprawiło. Nie zaskoczyło nas to, ponieważ nasz samochód ma właściwości samoregeneracyjne. To jest jasne.

27 września

W Kostaryce, kraju tropikalnym, spotkaliśmy wiele →→

pięknych zwierząt i ptaków. Nie w parkach narodowych, ale tuż po drodze, na przykład krokodyle oglądaliśmy z mostu. Czasem przyroda sama do nas przychodzi, jak żaba, która usiadła na silniku. Teraz jesteśmy w Panamie, ostatnim kraju Ameryki Środkowej i przygotowujemy się do podróży pro-

mem do Kolumbii. Na drodze stoi nam nieprzejezdny Darien Gap, więc drogi transport kontenerowy, to jedyny sposób na dotarcie do Ameryki Południowej samochodem.

2 października

Za nami kolejny kontynent i 35 000 kilometrów! Jeste-

śmy w Panamie przy Kanale Panamskim. Przez dwa miesiące powoli przejechaliśmy Amerykę Północną z Kalifornii, aż tu do Panamy. Podczas tropikalnych burz do samochodu nam ciekło, na pustyniach w ogromnym upale samochód stawał, a w Meksyku, tuż za granicą, w nasz samochód



uderzył Meksykanin. Poza tym szło nam świetnie. Do Ameryki Południowej musimy znowu statkiem. Ostatnie dni spędziłyśmy na przygotowaniach do transportu i przyjmowaniu niepotrzebnych inspekcji. Wkrótce znów Żiguli włożymy do kontenera, 5 października popłynie, a my polecimy do Kolumbii.

3 października

Załadowaliśmy, wypływamy!

8 października

Wysyłanie pocztówek z Panamy nie jest proste. Oto jak to zrobić:

1. Idź na pocztę. Nikt nie mówi po angielsku, ale dowiadujesz się, że znaczków nie mają, może w banku, może gdzie indziej?

2. Idź do banku, a po drodze pytaj w wielu różnych sklepach (papierniczy, apteka, supermarket, DHL...). Połowa ludzi nie rozumie, co chcesz, a druga połowa będzie wzszać ramionami, bo nie wiedzą, gdzie kupić znaczki. Niewielka ich część wyśle cię na pocztę.

3. Idź do banku. Dowiesz się, że to nie tu, bo to musi być bank Nacional, największy lokalny.

4. Zapytaj na ulicy, gdzie znajduje się najbliższy bank Nacional. Nie pytaj zbyt często, ponieważ każdy Panamczyk wyśle cię w innym kierunku.

5. W banku Nacional nie pozwól się zniechęcić recepcjonistce mówiącej, że nie mają nic takiego. Nikt w banku nie zna angielskiego.

6. Chodź po banku i pytaj, aż znajdziesz kogoś mówiącego po angielsku.

7. Pani mówiąca po angielsku powie ci, że kiedyś tu faktycznie sprzedawali znaczki, ale teraz już nie. Ale teraz nie wie, gdzie da się je dostać. Nie

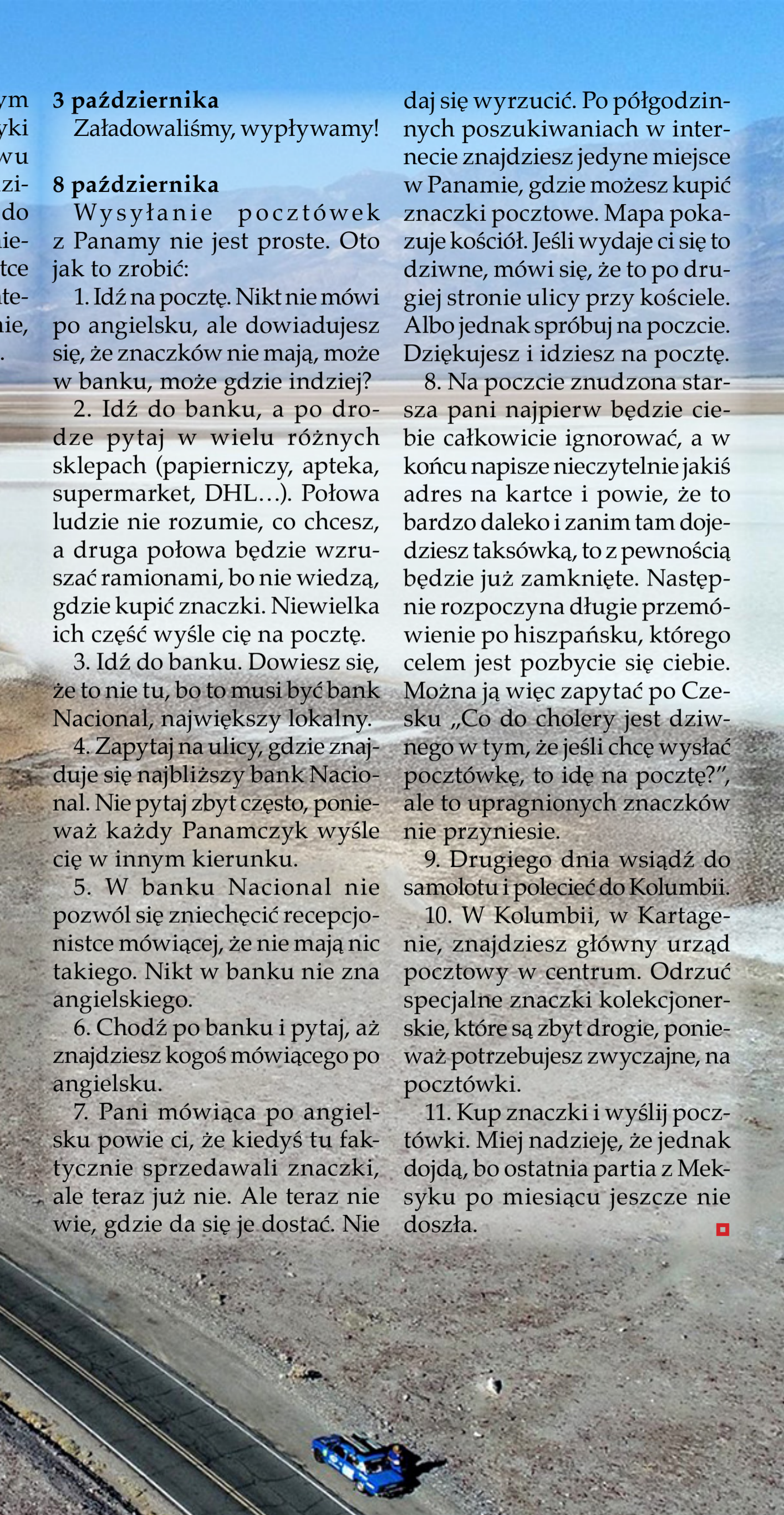
daj się wyrzucić. Po półgodzinnych poszukiwaniach w internecie znajdziesz jedyne miejsce w Panamie, gdzie możesz kupić znaczki pocztowe. Mapa pokazuje kościół. Jeśli wydaje ci się to dziwne, mówi się, że to po drugiej stronie ulicy przy kościele. Albo jednak spróbuj na poczcie. Dziękujesz i idziesz na pocztę.

8. Na poczcie znudzona starsza pani najpierw będzie cię całkowicie ignorować, a w końcu napisze nieczytelnie jakiś adres na kartce i powie, że to bardzo daleko i zanim tam dojedziesz taksówką, to z pewnością będzie już zamknięte. Następnie rozpoczyna długie przemówienie po hiszpańsku, którego celem jest pozbycie się cię. Można ją więc zapytać po Czesku „Co do cholery jest dziwnego w tym, że jeśli chcę wysłać pocztówkę, to idę na pocztę?”, ale to upragnionych znaczków nie przyniesie.

9. Drugiego dnia wsiądź do samolotu i polecieć do Kolumbii.

10. W Kolumbii, w Kartagenie, znajdziesz główny urząd pocztowy w centrum. Odrzuć specjalne znaczki kolekcjonerskie, które są zbyt drogie, ponieważ potrzebujesz zwyczajne, na pocztówki.

11. Kup znaczki i wyślij pocztówki. Miej nadzieję, że jednak dojdą, bo ostatnia partia z Meksyku po miesiącu jeszcze nie doszła. ■



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.

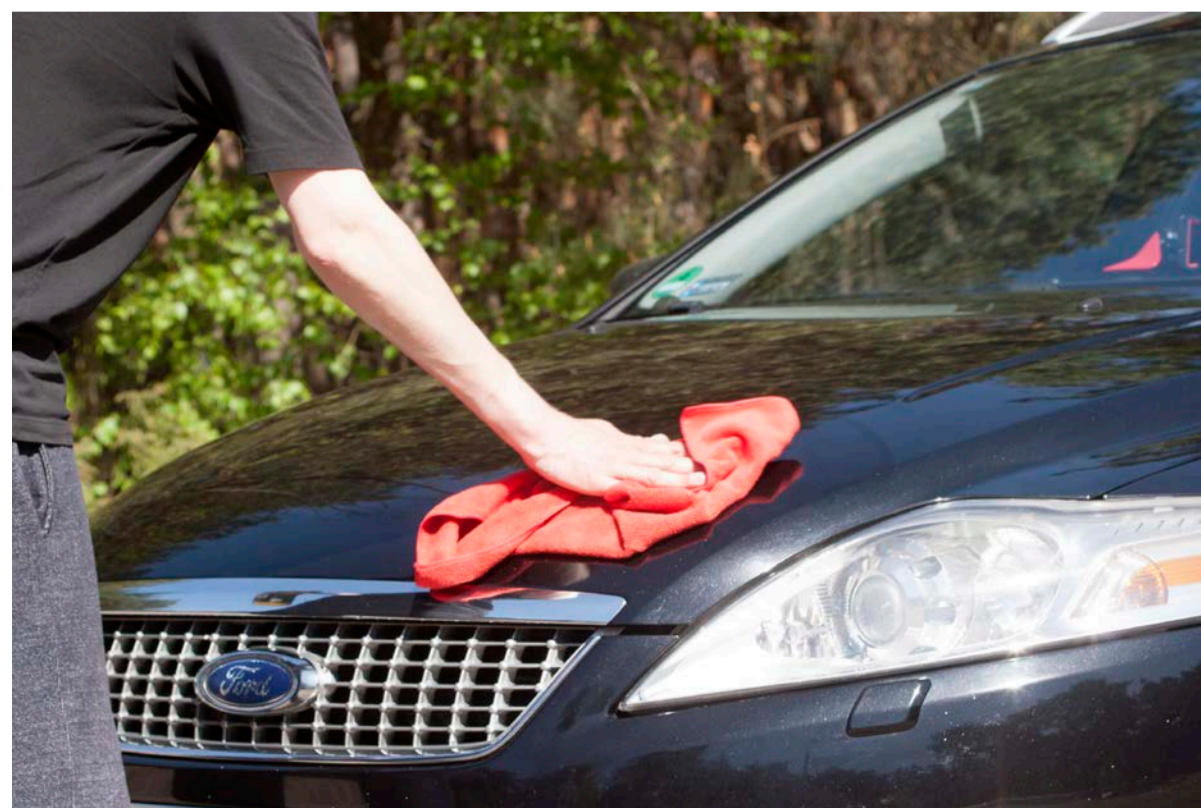
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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.

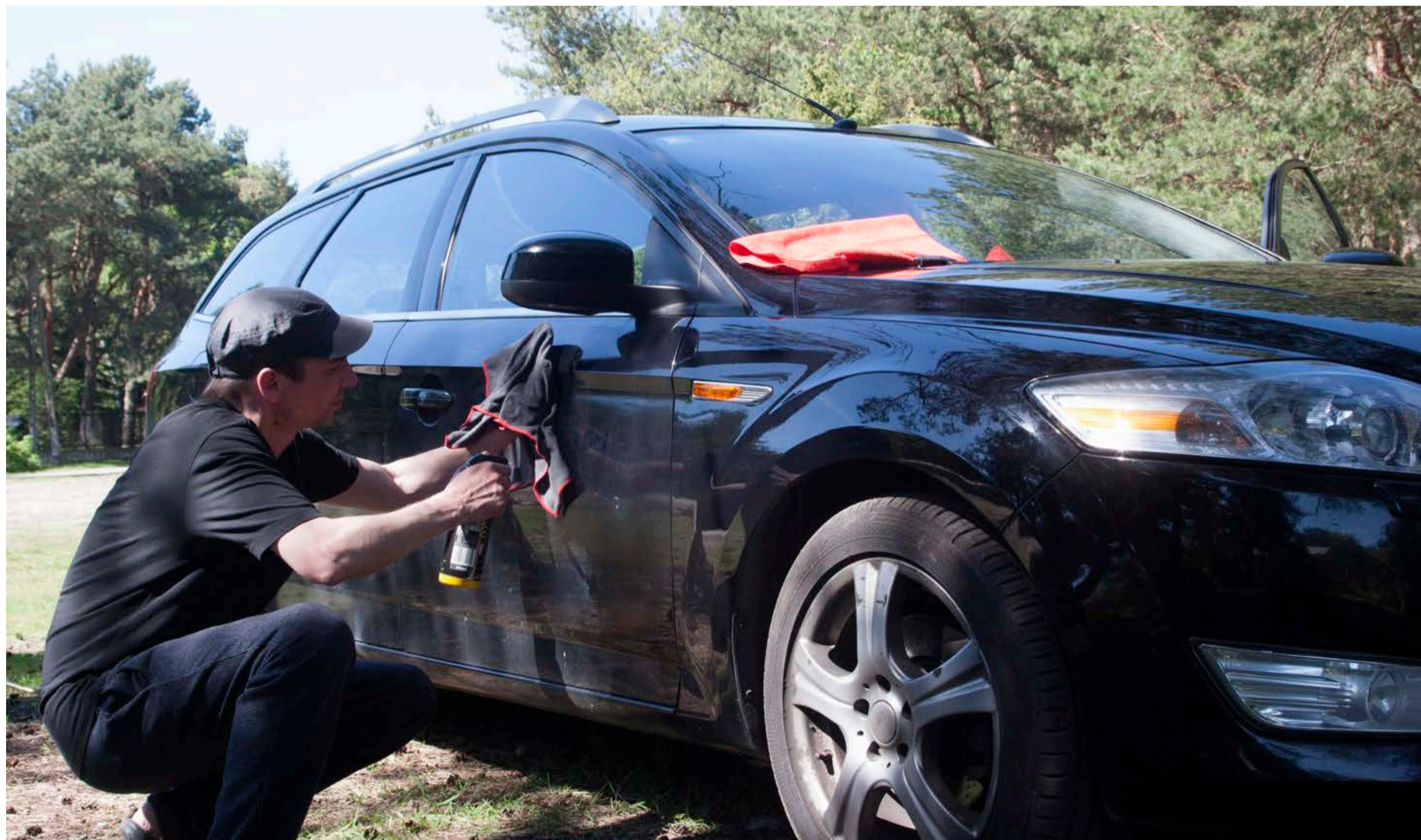
Mycie samochodu, a raczej czyszczenie bez wody, szamponu, gąbki, szczotki i wiader wody, przyniosło efekty powyżej oczekiwań. Cała praca zajęła około pół godziny i nie była zbyt męcząca. Usuwanie zanieczyszczeń nie nastęczało trudności, jedynie ptasie ślady trzeba wymagały trzykrotnego spryskiwania i 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 zmięszających czy zapachowych. Producent dołącza dedykowane ściereczki z mikrofibry, ale można użyć dowolnych kupionych w działach gospodarstwa domowego - muszą być z mikrofibry. ■



Po lodzie, po śniegu

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Zimowe krajobrazy są naprawdę piękne. Ale tylko przez pierwsze dwie godziny, bo potem śnieg nie jest taki puszysty. Raczej brudny, a do tego potrafi się pod nim skrywać niebezpieczny, zdradziecki lód. W tym tygodniu przygotowałam niespodziankę dla mojej bratanicy i postanowiłam zabrać ją na lodowisko. Zadowolone i pełne emocji jedziemy przez moje miasto, które jest pięknie zasypane białym puchem. Widoki jak na widokówce. Jadę nieprędko, bo podziwiamy widoki, a do tego jakoś inaczej jedzie mój ukochany samochodzik. Tak dziwnie. Tak inaczej. Zatrzymujemy się na czerwonym świetle. Ale jakież było moje zdziwienie, gdy pomimo hamowania ja ciągle jadę. Ale jak to? Co się dzieje? Przecież ulica jest czarna, jak smoła! Jak to możliwe? Całe szczęście, że mam nowiutkie zimowe oponki, refleks, jechałam nieśpiesznie i zachowałam sporą odległość od stojącej przed nami ciężarówki. Czarna jezdnia wcale nie

gwarantuje zimą bezpieczeństwa. Wręcz odwrotnie, przy ujemnych temperaturach może nam spłatać figla. Podobnie jak i zamrożone koleiny. Wówczas najważniejszy jest zdrowy rozsądek, ograniczenie prędkości oraz zachowanie spokoju, aby uniknąć gwałtownych manewrów.

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, lód bywa bardzo niebezpieczny. Ważne jest aby nie zapomnieć wymienić opon na zimowe oraz, zachowywać odpowiednią prędkość oraz odległość od auta jadącego przed nami.

Zimą trzeba w samochodzie działać delikatnie, żadnych gwałtownych ruchów kierownicą, zapomnijmy o stanowczym hamowaniu, dynamicznym przyspieszaniu. Często trzeba jeździć wolniej, niż wskazują ograniczenia prędkości. A przede wszystkim najważniejszy jest zdrowy rozsądek. Szerokiej drogi. ▣



Wydarzenia i rocznice: styczeń 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Albert Erskine – postać tragiczna

Do słownika języka polskiego weszło sporo słów powszechnego użytku, których źródłem stała się nazwa producenta. Należy do nich np. słowo „ksero” pochodzące od firmy Xerox. Na świecie było (i jest) wielu producentów urządzeń kopiujących, ale „ksero” nadal ma się świetnie. Pewnego rodzaju synonimem samochodu terenowego stał się jeep (także używany w spolszczonej wersji „dżip”). Natomiast w okresie II wojny światowej i przez kilkanaście lat po niej synonimem (znakomitego) samochodu ciężarowego w naszym kraju był „studebaker”. Dlaczego? O tym nieco później...

24 stycznia 1871 roku w miejscowości Huntsville w Alabamie urodził się Albert Erskine. Na przełomie XIX i XX wieku pracował w firmie produkującej m.in. maszyny do pisania renomowa-

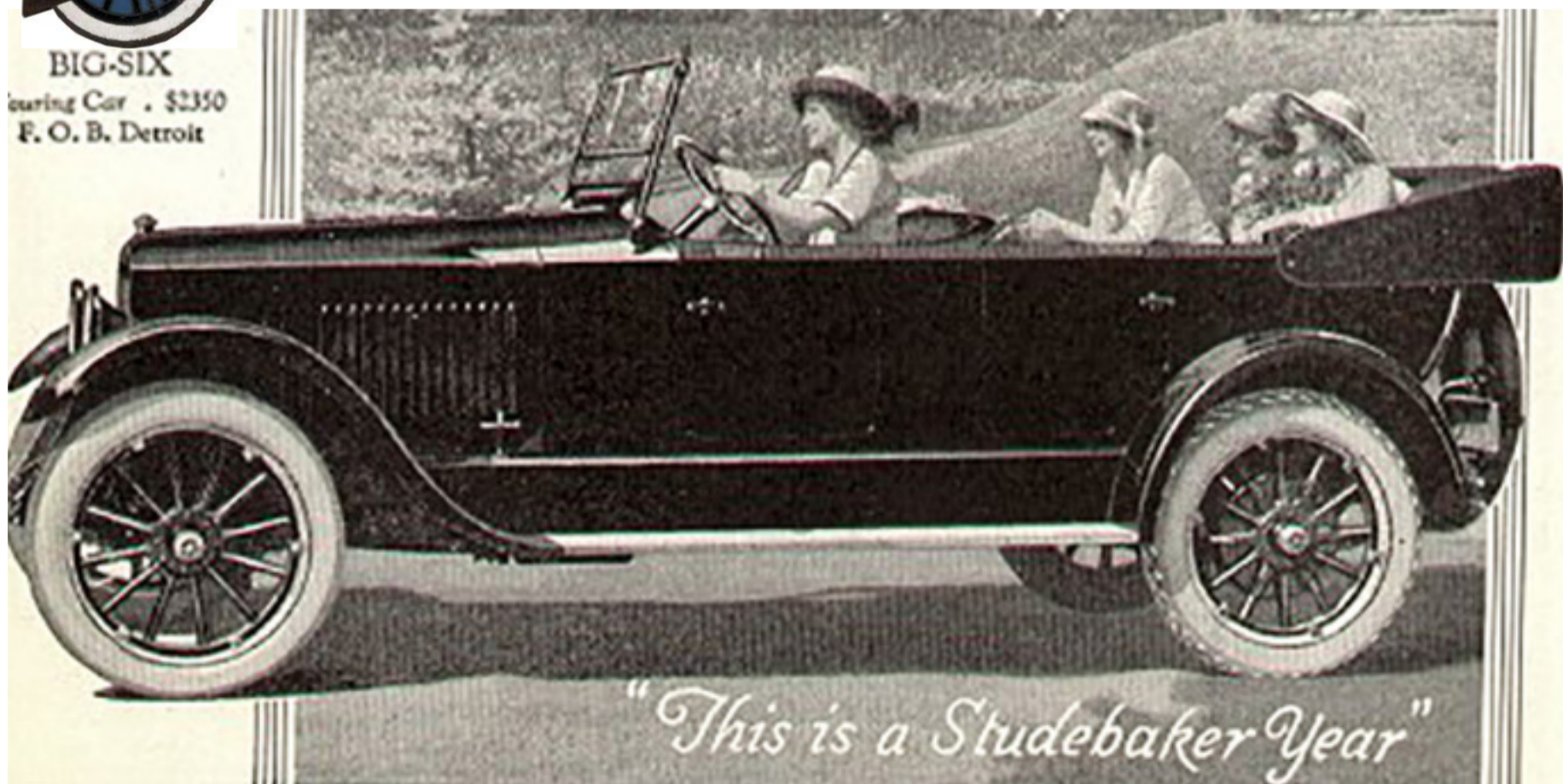
nej marki Underwood. Natomiast w 1911 roku rozpoczął pracę w przemyśle samochodowym.

Studebaker

Konkretnie, dołączył do Studebaker Brothers Manufacturing Company, założonej przez braci Studebaker w 1852 roku. W ciągu kilku dekad firma, będąca początkowo warsztatem kowal-
skim, wyspecjalizowała się w produkcji wozów konnych (furmanek), a później nawet wagonów kolejowych. Wozy konne do przewozu towarów były tak dobre, że Studebaker otrzymywał na nie rządowe zamówienia podczas wojny →→



BIG-SIX
Touring Car . \$2350
F. O. B. Detroit





secesyjnej. Inny z (pięciu) braci zbił w Kalifornii pokaźny kapitał wykorzystując „gorączkę złota” i produkując... taczki.

Na początku XX wieku firma zainteresowała się motoryzacją. Rozpoczęła próby z produkcją

samochodów elektrycznych, zasilanych gazem, a później benzynowych, jednak bez szczególnych sukcesów. Spowodowane to było m.in. faktem, że Studebaker kupował silniki od innego producenta (Garford) i montował je we własnych karoseriach. Niestety, silniki te były dosyć zawodne.



Jak wspomniałem wcześniej, w 1911 roku do (teraz już) Studebaker Corporation dołączył Albert Russel Erskine, który cztery lata później został prezesem firmy doprowadzając w ciągu kilkunastu lat do jej rozkwitu. Podobnie źle, jak w przypadku współpracy z Garfordem, wy-

tysięcy pojazdów konnych oraz części zamien-nych i upręży o wartości 10 milionów dolarów!

Skrupulatne podliczenie wyników sprzedaży za minione 7 lat wykazało, że firma sprzedała prawie 467 tys różnego typu wozów konnych oraz 277 tysięcy samochodów. Ale analiza rok



dła kooperacja z firmą EMF. Samochody wyjeżdżające z tej fabryki często się psuły (zwłaszcza tylna oś). W rezultacie podjęto niezwykłą w tamtych czasach akcję serwisową (kosztująca ówczesny milion dolarów) polegającą na wizytach u klientów i bezpłatnej naprawie defektów mechanicznych. Jednocześnie rozpoczęto serię bardzo ciężkich testów drogowych mających na celu produkowanie wytrzymałych samochodów „na całe życie”. Gdy to się udało, na maskach samochodów umieszczano jedynie nazwę Studebaker, jako gwarancję wysokiej jakości pojazdów.

Firma równolegle (nadal) zajmowała się produkcją wozów konnych oraz upręży. Szczyt tej produkcji przypadł na lata I wojny światowej, gdy do Wielkiej Brytanii, a potem na linię frontu trafiło 3 tysiące wozów transportowych czy 20 tysięcy zestawów upręży artyleryjskiej. Gdy w 1918 roku opublikowano dane o firmie, okazało się, że roczna wydajność siedmiu fabryk Studebakera wynosi 100 tysięcy samochodów, 75

do roku wykazała wyraźny spadek zainteresowania tymi pierwszymi, natomiast zupełnie coś przeciwnego w przypadku aut.

W 1919 roku Erskine zarządził zakończenie produkcji związanej z końmi, a w zamian uruchomienie linii produkcyjnych samochodów ciężarowych, autobusów oraz pojazdów specjalnych (karetek pogotowia oraz wozów strażackich). W 1928 roku Studebaker przejął markę luksusowych samochodów Pierce-Arrow. Tuż przed krachem na nowojorskiej giełdzie na Wall Street i rozpoczęciem Wielkiego Kryzysu (początek lat 30-tych) portfolio Studebakera obejmowało aż 50 modeli samochodów.

Kryzys finansowy przyniósł ogromne straty w wielu dziedzinach amerykańskiej gospodarki. Dopadł on także Studebakera. Gwałtownie spadła sprzedaż, a więc ograniczano produkcję i masowo zwalniano pracowników. Mimo, że tego typu problemy dotknęły praktycznie wszystkie gałęzie przemysłu, to Erskine obarczono →→



wina za niepowodzenia firmy. W 1933 roku pozbawiono go funkcji prezesa. Albert R. Erskine, przytłoczony tymi problemami, mający ponadto spore długi po utracie wartości posiadanych akcji giełdowych oraz kłopoty zdrowotne, popełnił samobójstwo 1 lipca tegoż roku...

Nowe kierownictwo, ale przede wszystkim poważne wsparcie finansowe największych banków inwestycyjnych zdecydowanie poprawiło kondycję spółki. Poza tym powoli mijał kryzys i ponownie produkcja przemysłowa nabierała tempa. Nikt wówczas nie mógł przypuszczać, że za kilkadziesiąt miesięcy rozpocznie się legenda modelu US-6 (US6).

Jak wszystkim doskonale wiadomo, 1 września 1939 roku rozpoczęła się II wojna światowa. W kwietniu 1940 roku wojska hitlerowskie podbiły Francję, jesienią szykowały się do inwazji na Wlk. Brytanię. 11 marca 1941 roku uchwalono w USA ustawę znaną jako Lend-Lease Act. Dawała ona prezydentowi (Roosevelt) praktycznie wolną rękę w dysponowaniu dowolnymi produktami dającymi podciągnąć się pod obronność. W ten sposób, Stany Zjednoczone – bez oficjalnego przystępowania do wojny – mogły wspierać sprzętem wojskowym, paliwem, itp. kraje walczące z III Rzeszą.

Bardzo wąskie grono osób na świecie wiedziało lub domyślało się wówczas, że za kilka miesięcy dotychczasowi sojusznicy – Hitler oraz Stalin – rzucają się sobie do „gardeł”. (Istnieje sporo dowodów na to, że także Stalin planował atak na Rzeszę, ale spóźnił się dosłownie o 2 tygodnie. Zainteresowanych odsyłam do licznych książek Wiktora Soworowa na ten temat z „Lodołamaczem” na czele).

W każdym razie atak na ZSRR ustawił nieoczekiwane Stalina w szeregu aliantów. Szerokim – i z każdym rokiem wojny coraz szerszym – strumieniem popłynął więc z USA sprzęt wojskowy do ZSRR. Sporo z niego spoczęło na dnie Atlantyku wraz z wrakami storpedowanych statków, ale i tak to, co dotarło do portów w Murmańsku czy Władywostoku budzi zdumienie! (Po wojnie w ZSRR, a potem Rosji przez dziesięciolecia marginalizowano ilość i wartość pomocy uzyskanej w ramach Lend-Lease).

Tymczasem, współcześnie ujawniane dane (podane przez samych rosyjskich historyków) informują, że lista towarów dostarczonych Stalinowi obejmowała setki pozycji. Z tych najważniejszych – blisko 4,5 miliona ton żywności (głównie konserw mięsnych), 15,5 mln par butów, 3,7 mln opon, ponad 11 tysięcy wagonów kole-



jowych i prawie 2 tysiące lokomotyw (W ZSRR przez całą wojnę wyprodukowano 1000 lokomotyw), setki tysięcy ton materiałów wybuchowych i amunicji, 800 tys ton metali nieżelaznych. Ponadto 22 tysiące samolotów, 13 tysięcy czołgów, 200 tys kilometrów kabla telefonicznego, radiostacje, materiały opatrunkowe, leki. Wśród

najbardziej interesujących nas rzeczy wymienić należy 9 tys traktorów, 51,5 tys jeep'ów oraz 375 883 sztuki samochodów ciężarowych.

Wśród tych ostatnich zdecydowaną większość stanowiły właśnie trzyosiowe Studebaker US-6. Początkowo miały ładowność 2,5 tony, później zwiększoną do 5 ton. Samochody te weszły do powszechnego użytku w Armii Czerwonej. Oglądać je można w telewizji do dzisiaj, gdy pokazywane są archiwalne sceny salw słynnych „katiusz”. Rosjanie bowiem ochoczo montowali swoje wyrzutnie rakietowe BM (wersje 8, 13,31 różniące się kalibrem pocisków) właśnie na Studebakerach. Pojazdy te bowiem – podobnie jak Jeep'y – cechowały się uniwersalnością, trwałością i niezawodnością, ale też prostotą konstrukcji.

Część z wymienionych pojazdów (Jeep'ów oraz Studebakerów) trafiło do 1. i 2. Armii Wojska Polskiego. Po wojnie, przez lata były wykorzystywane przez naszą armię (ale też Urząd Bezpieczeństwa). Trafiły też do „służby” cywilnej i dla całego powojennego pokolenia Polaków studebaker stał się po prostu synonimem samochodu ciężarowego. ■



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