

iauto ^{polska}

Numer 104, 7 lutego 2018



Wypadki na drogach zdarzały się od czasów, kiedy zbudowano drogi. A to koń się potknął, a to koło od wozu odpadło, a to słoń, co to pod Kartaginę z legionami wędrował dzikości dostał... O pijanych czy szalonych woźnicach nie wspomnę. Kiedy pojawiły się samochody i szybko zrobiło się ich dużo, najróżniejszych kolizji, zderzeń i nieszczęść robiło się coraz więcej, i więcej. Wypadki na drogach zdarzały się, zdarzają, i zdarzać będą.

Co prawda statystyki wskazują, że śmiertelnych ofiar na polskich drogach jest z roku na rok mniej. Ale przecież wciąż śmierć, cierpienie, utrata zdrowia czy sprawności spowodowane jakimś zdarzeniem na drodze jest nieodwracalną tragedią. Często jest to cena za nieuwagę, lekkomyślność, brak koncentracji czy umiejętności, za to, że w niewłaściwym miejscu, w złym momencie zdarzyło się spotkać pijanego lub zdesperowanego kierowcę. Utopią jest wiara w to, że z dróg uda się wyeliminować wszystkich, którzy stwarzają zagrożenie. Zawsze będą ryzykanci, osoby nieźrównoważone, albo po prostu chwilowo wyprowadzone z równowagi, wściekłe na partnera, żonę, dzieci, polityków czy rząd. Na drodze

odreagowują. Mrzonką jest też nadzieja, że pijani czy naćpani nie wyjadą na drogę.

Drogi budowane są (albo powinny być) tak, aby minimalizować możliwość wypadków, samochody muszą spełniać szereg norm związanych z bezpieczeństwem, szereg przepisów prawa zabrania tego, czy tamtego, nakazuje to, czy tamto, przede wszystkim po to, aby było bezpiecznie. A wypadki zdarzały się, zdarzają i zdarzać będą.

Wielkie nadzieje w tej materia wiązane są z samochodami, które będą prowadzone przez komputery. Jak wiadomo komputery się nie wkurzają, nie palą, nie piją, nie męczą się, są szybkie, zawsze sprawne i niezawodne. W ruchu drogowym bezprzewodowo dogadają się na tyle skutecznie, że nawet nie doprowadzą do sytuacji zagrożenia. Wypadków więc nie będzie.

Do czasu, aż jakiś czarny charakter nie ogarnie telepatycznego sterowania poczynaniami komputerów...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Przygoda z Dacią - str. 4

Nowa jakość i charakter - str. 12



Kalejdoskop

Czy coś się zmieni? - str. 16

Kolem světa Žigulem - str. 20

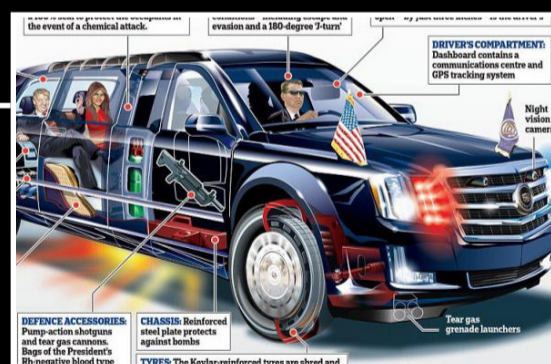
Babskie gadanie

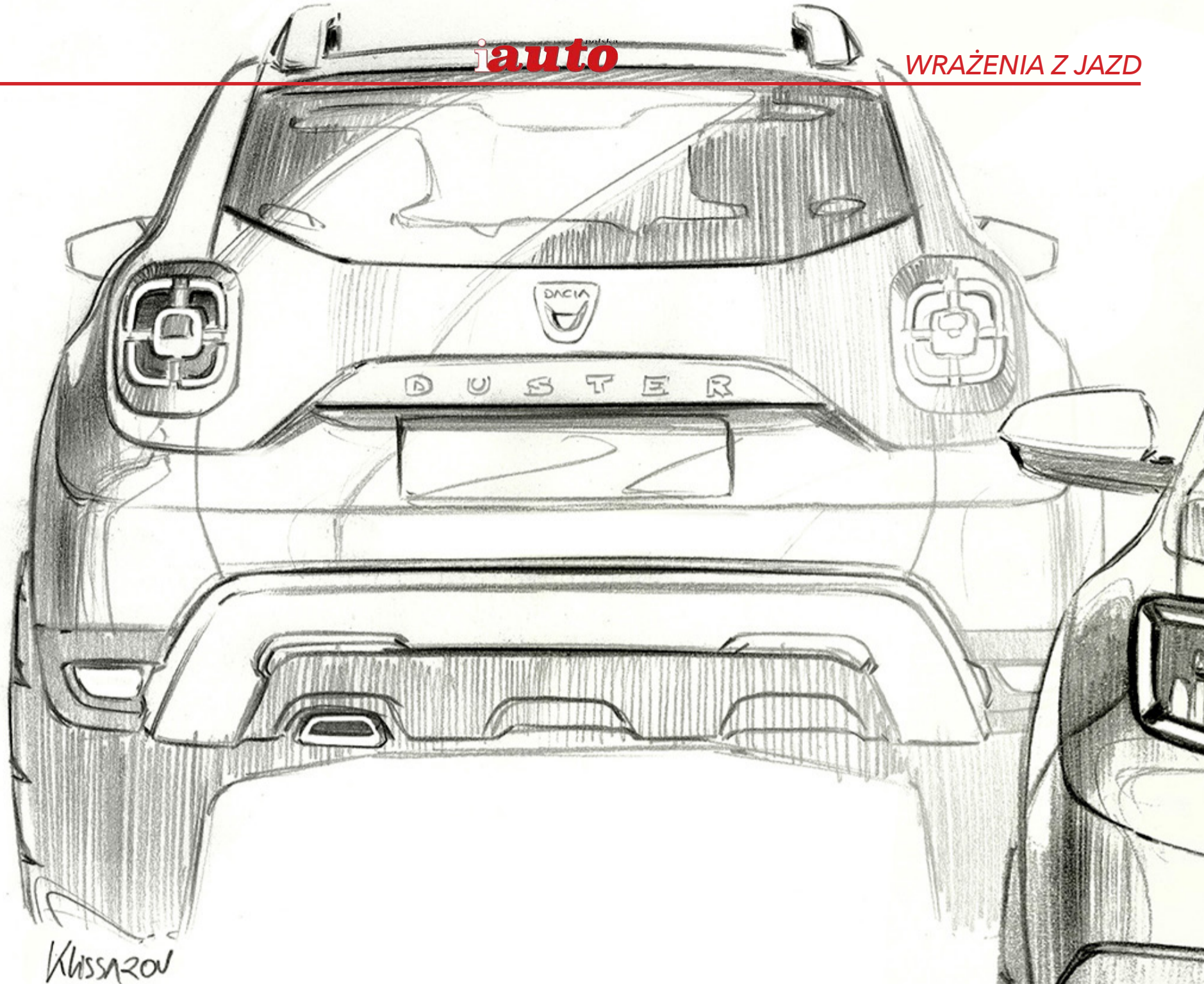
Nic nie widzę. Wszędzie biało! - str. 34



Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 35

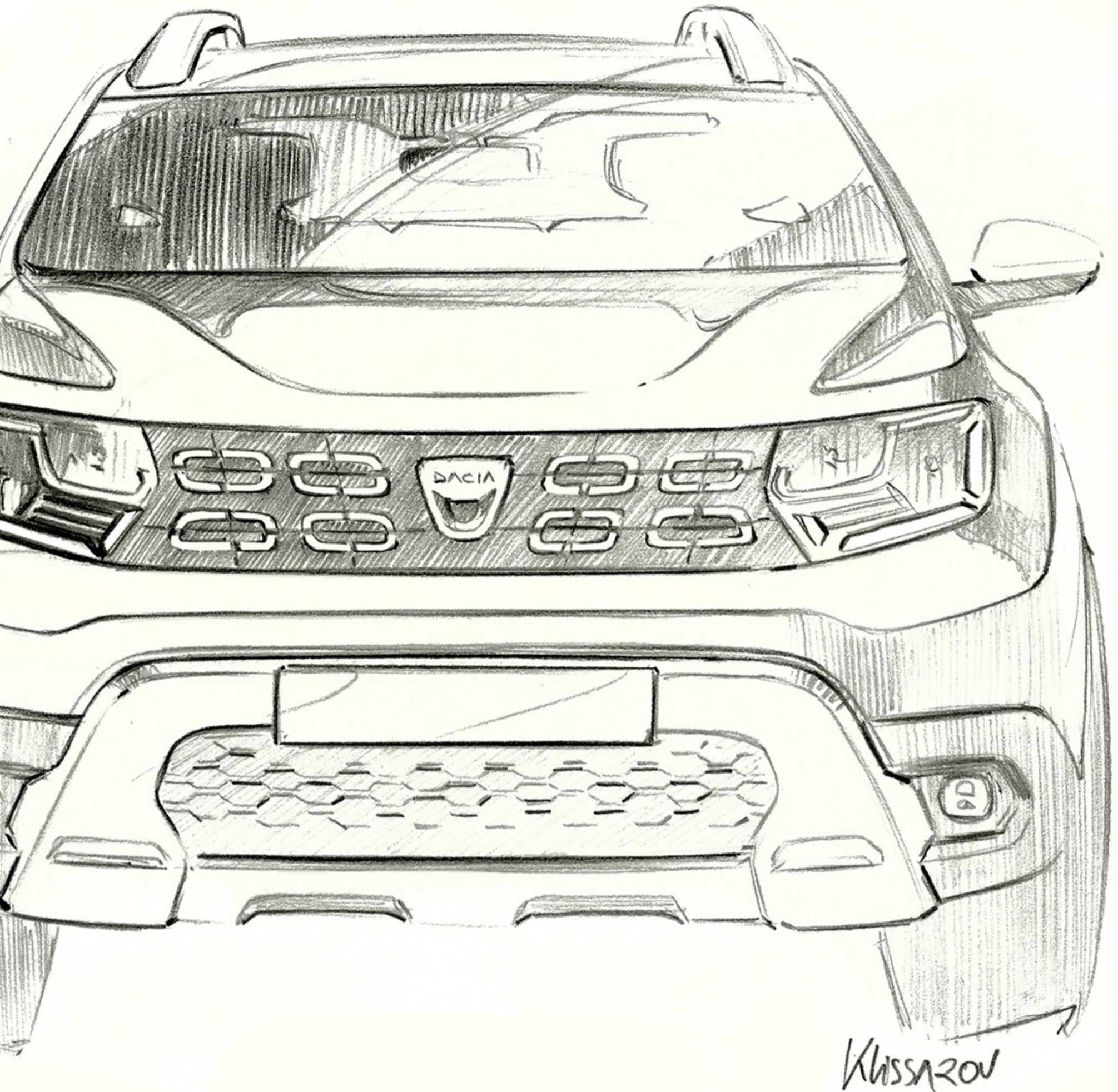




Przygoda z Dacją

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Dacia Duster wyjechała na drogi w latach osiemdziesiątych. Był to produkowany w Rumunii (ARO) i we Włoszech (ACM) samochód Dacia 10, sprzedawany też jako ARO 10, ACM Enduro x4 oraz Dacia Duster. Współczesna Dacia Duster z tamtym autem nie ma nic wspólnego. No, prawie nic...



Historia wspomnianego wcześniej ARO zakończyła się definitywnie w 2006 roku, współczesny Duster pojawił się trzy lata później na salonie genewskim jako samochód koncepcyjny. Na drogi wyjechał w 2010 roku i do dziś sprzedano 2 miliony tego modelu. Z samochodem ARO 10 łączy go rumuńskie pochodzenie, napęd na 4 koła i niewygórowana cena. Różni to, że Duster jest SUV-em, a ARO

terenówka. Najpopularniejsze SUV-y to samochody, które cech sportowych mają niewiele, przydatność w terenie umiarkowaną, za to są modne i praktyczne. Dacia Duster ma ambicje dołączyć do tych niewielu, które dają radę w terenie (no, bez przesady, nie tyle w terenie, ile na polnych czy leśnych drogach), zachowują spora wszechstronność, są rozpoznawalne i mają swój własny charakter. Więcej na temat Dustera →→



w tekście Bartosza Ławskiego, który znajdziecie w 99 wydaniu iAuto. Autor zapowiedział trzecią odmianę tego samochodu i właśnie przyjechała.

Wiadomo, że samochody z logo Dacii są „budżetowymi” wersjami aut Renault, gdzie-

gdzie zresztą sprzedawane jako Renault właśnie. Sukces poszczególnych modeli Dacii wynika z wykorzystania sprawdzonych, stosowanych wcześniej w samochodach Renault rozwiązań i produkowanych wielkoseryjnie podzespołów. Pierwsze modele nie powalały urodą, za to





były proste i tanie. Okazały się też dość solidne i odporne na dziurawe drogi oraz obyczaje użytkowników krajów postkomunistycznych. Samochody z logo Dacii nie udawały, że są piękne, że mają ambicje sportowe, a ich posiadacze to kreżusi. Nowy Duster też niczego nie udaje, jak

poprzednik do sportu się nadaje, a ceny przyciągają tych, którym nie zależy, aby na widok ich samochodu sąsiad padł na zawał. Wprowadzana właśnie do sprzedaży trzecia wersja zbudowana jest na platformie poprzednika. Układ hamulcowy, zawieszenie, silniki i skrzynie prze- →→

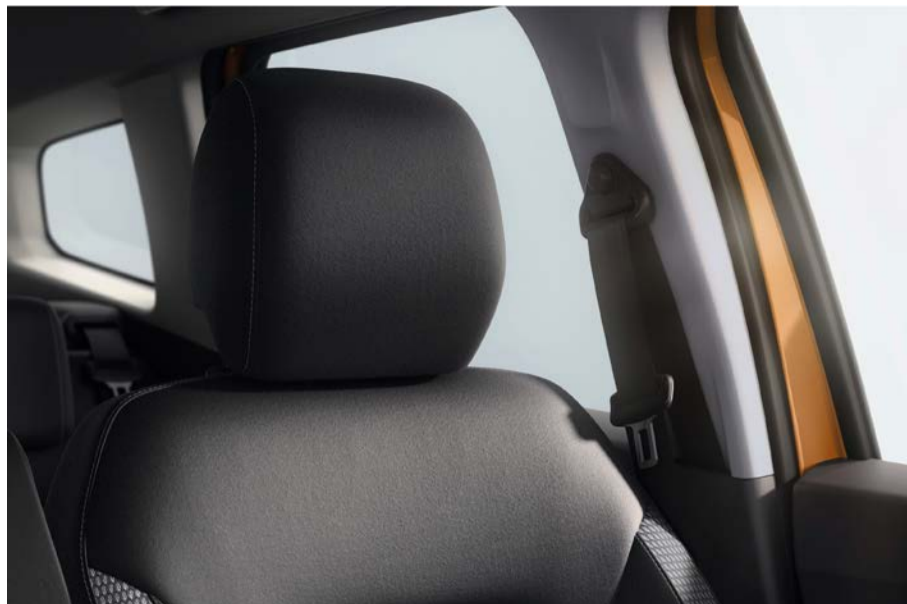




kładniowe również były montowane w znanym Dusterze. Jest w tym logika Dacii – gdzie tylko to możliwe, wykorzystywane są sprawdzone i produkowane wielkoseryjnie części i podze-

społy. Oczywiście nie obyło się bez pewnych modyfikacji, jednak zasadniczo pod względem konstrukcyjnym nic się nie zmieniło. Silniki – do wyboru jeden z trzech. Benzynowy wolnossący 1,6, – 84 kW (115 KM) z możliwością zamówienia fabrycznej instalacji gazowej, benzynowy 1,2 – 92 kW (125 KM) z doładowaniem turbosprężarką, oraz Diesel 1,5 o mocy 66 kW (90 KM) lub 80 kW (110 KM). Wszystkie jednostki napędowe spełniają normę Euro 6 i współpracują z sześciobiegowymi przekładniami manualnymi. Wersję z mocniejszym Dieslem można zamówić również z sześciobiegowym dwusprzęgłowym automatem. I właśnie taką wersją ruszyliśmy na trasę rajdu „Nieznane Mazowsze”. Rajd to był taki bardziej turystyczny, mieliśmy zawodowo przygotowany itinerer, ale nie było ścigania się na odcinkach specjalnych a i limity czasu przejazdu były bardzo luźne. Red. Jacek Bieniaszkiewicz (Radio Lublin) nawigował, trasę przejechaliśmy więc sprawnie i bez pomyłek. Ale przecież nie o to głównie chodziło. Wytyczona trasa zaczynała się w mieście, prowadziła mocno uczęszczaną wylotówką z Warszawy do Modlina. Kolejny etap to szutrowe i błotniste polne drogi prawobrzeża Wisły, skąd wyjechaliśmy na drogę nr 10 tuż przed Sierpcem. Tam była meta.





Pierwszy kontakt z samochodem – bardzo pozytywny. Widać, że sporo uwagi poświęcono ergonomii i estetyce. O tej ostatniej trudno cokolwiek pisać, mnie się podoba, ale nie to piękne, co piękne, więc każdemu podobać się nie musi. A ergonomia, to sprawa ważna, nie tylko wpływa na komfort podróżowania, ale również i na bezpieczeństwo. Ważne jest więc, aby było wygodnie. I jest. Kierownica regulowana w pionie i poziomie, fotele (kierowcy i pilota) dają się ustawić tak, że każdy znajdzie wygodną pozycję, nieco

dłuższe siedzisko i podłokietnik zapewnia komfort przy dłuższej jeździe. Później, już na odcinkach terenowych, fotele okazały się wygodne i należycie stabilizujące pozycję kierowcy. Pilot też nie narzekał. Zagłówki tylnych foteli chowają się w oparcia, więc widoczność w lusterku nie jest utrudniona. Od nowa zaprojektowana deska rozdzielcza jest nie tylko estetyczna, ale i funkcjonalna. Operowanie najróżniejszymi funkcjami za pomocą przełączników, klawiszy czy pokręteł, przycisków na kierownicy czy na →→





kowo mała masa auta (około 1200 kg).

A skoro przygoda, to trzeba zabrać mnóstwo różnych rzeczy. Auto jest pakowne, poza obszernym bagażnikiem jest wewnątrz cały szereg schowków z bardzo przydatną szufladą pod fotelem pasażera.

Duster pokazał, że w każdych warunkach radzi sobie co najmniej nieźle. System stop&go działa, jak zwykle, z minimalnym opóź-

dotykowym ekranie, wymaga krótkiego jedynie zorientowania się co i jak działa. Zwraca uwagę bardzo dobre wyciszenie samochodu. W nowym samochodzie, oczywiście, nic nie skrzypi i ten stan ma się utrzymywać dzięki starannemu montażowi. Nie ma powodów, aby nie wierzyć w takie zapewnienia, materiały i sposób ich wykończenia robią dobre wrażenie. Własności jezdne Dustera nie budzą żadnych zastrzeżeń zarówno na równych nawierzchniach, jak i na drogach gruntowych. Na trasie organizatorzy

przygotowali kilka nieco trudniejszych fragmentów, na których nam udało się nie zakopać. Napęd na obie osie w trybie „auto” całkowicie wystarczał. Nie było potrzeby uruchamiania trybu „lock”. Ale też powiedzmy szczerze – fragmenty terenowe nie były wyzwaniem na miarę Camel Trophy w dorzeczu Amazonki. Co nie zmienia faktu, iż Duster pozwala przeżyć prawdziwą szoferką przygodę w terenie. Na pewno zaletami są prześwit (210 mm), kąt natarcia i zejścia (30 i 33 stopnie) stosun-

nieniem, więc aby ruszyć spod świateł jednocześnie z innymi, należy zwolnić hamulec (lub wcisnąć sprzęgło w wersji z manualną przekładnią) pół sekundy wcześniej. Podobało mi się nowe, elektryczne wspomaganie kierownicy. System dostosowuje siłę wspomagania do prędkości jazdy, nie przeszkadza w wyczuciu auta i dobrze tłumi drgania kierownicy w terenie.

Nowy Duster zachował swój rozpoznawalny wygląd, pomimo iż nadwozie zostało całkowicie





przeprojektowane. Na pierwszy rzut oka – jest taki sam, jak poprzednik. A jednak... Z przodu mocniej zarysowana została osłona chłodnicy, która sięga do przesuniętych maksymalnie na boki reflektorów. Nowy jest układ świateł, z wbudowanymi i podzielonymi na trzy segmenty światłami LED do jazdy dziennej. Maskę, bardziej pozioma z wyraźnymi przetłoczeniami poprawiła wygląd i podkreśla charakter SUV-a. Wyżej została poprowadzona boczna linia nadwozia, bardziej nachylona przednia szyba, niejako jej przedłużeniem są nowe, aluminiowe relingi dachowe. Tył auta z wyraźniej zarysowanymi nadkolami zyskał ciekawy układ świateł z czterema czerwonymi kwadratami. Światła pojazdu zostały skrajnie przesunięte w stronę boków nadwozia. 17-calowe obręcze kół oraz powiększone przednia i tylna osłony podwozia dopełniają charakterystyczną sylwetkę Duster. Robi wrażenie auta dzielnego w terenie i nie drażni agresywnym wyglądem w mieście.

Wszechobecnej elektroniki nie może zabraknąć w żadnym współcześnie oferowanym samochodzie. Duster też ją ma. System Multiview Camera, przydaje się podczas parkowania i jazdy w terenie. Włącza się automatycznie po włączeniu wstecznego biegu lub ręcznie, przyciskiem. Przy włączeniu biegu do jazdy do przodu system zmienia ujęcie na widok z przodu. Kamery boczne są wbudowane w lusterka zewnętrzne i pokazują przednie koła. System wspomagania zjazdu ze wzniesienia (Hill Descent Control) steruje pracą układu hamulcowego i zapewnia stabilność samochodu. Jest też wspomaganie ruszania pod górę (Hill Start Assist); oba ułatwiają jazdę w trudnym terenie. Dodatkowo jest rodzaj żyroskopu, który na ekranie pokazuje kąty nachylenia samochodu. Duster jest wyposażony w system bezkluczykowego dostępu. Po zbliżeniu odblokuje drzwi, a po oddaleniu się od samochodu ponownie blokuje zamki. Oczywiście silnik uruchamia się przyciskiem.

System MEDIA NAV Evolution, znany z aut Renault, z funkcjami funkcję Driving Eco2 i eco-coachingu pomaga w optymalizowaniu stylu jazdy. Nawigacja, jak wiadomo, prowadzi do wyznaczonego celu, radio wycisza się, gdy prowadzimy rozmowę po bezprzewodowym połączeniu telefonu... Większość elektronicznych dodatków jest dostępna w opcjach, oczywiście, ma to wpływ na cenę samochodu. A ceny tego samochodu rozpoczynają się od niespełna 40 tysięcy złotych. Za takie pieniądze można mieć auto skromnie wyposażone z silnikiem benzynowym 1,6, manualną skrzynią przekładniową i napędem na jedną oś. Wybór bogatszych wersji, silnika wysokoprężnego, automatycznej przekładni, napędu na obie osie i kompletu dodatków może wywindować kwotę do poziomu 75 tysięcy złotych. Jak na „tyle samochodu” jest to cena umiarkowana. Ale przecież Dacia, to marka budżetowa i sąsiad nie zzielenieje z zazdrości. Chociaż pewności nie mam... ■

Nowa jakość i charakter



Renault Koleos 2,0 dCi 4X4

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Lubimy duże SUV-y. Taki samochód zadba odpowiednio o kobietę, bo jest doskonale wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania. A jeżeli dodatkowo jest w wyjątkowej wersji – to warto napisać o nim krótkie story. Tym razem będzie o Renault Koleos.

Poprzednia generacja tego modelu obecna na rynku od 2007 roku nie wzbudzała zachwyty i zbierała wiele krytycznych uwag. Nowe wcielenie Koleosa to już zupełnie inny samochód.

Koleos to luksusowy SUV z segmentu D. Uzupełnia gamę crossoverów Renault złożoną z modeli Captur i Kadjar. Samochód został zaprojektowany przez Alexis Martota w ramach prac nad stylistyką nadwozia

obejmujących Talismana i Talismana Grandtour. Najbardziej widoczne podobieństwa, to przede wszystkim przód nadwozia ozdobiony pionowym logo marki Renault, które umieszczone jest na szerokim, chro-



mowanym grillu. Podobieństwo można odnaleźć także w nadkolkach i wyważonych proporcjach, w zredukowanych zwisach, a także w stylistyce przednich i tylnych świateł z charakterystycznym układem świateł full LED. Dynamiczny charakter auta podkreśla spory rozmiar kół. Prestiżowy i elegancki wygląd Koleosa, to zasługa szeregu innowacyjnych zabiegów stylistycznych. Z przodu jest sporo chromowanych elemen-

tów, co dodaje autu prestiżu i elegancji. Kolory nadwozia – a jest ich osiem, doskonale współgrają z linią stylistyczną auta. Koleos to kolejny model z gamy Renault, który oferuje wersję Initiale Paris – synonim elegancji, komfortu i bogatego wyposażenia.

Wnętrze auta jest nie mniej stylowe i niezwykle przestronne. Panoramiczny, szklany, otwierany dach doświetla wnętrze,

a personalizowane oświetlenie ambientowe można dostosować do nastroju i samopoczucia kierowcy i pasażerów. Do wyboru mamy 4 rodzaje stylów wyświetlania i 5 kolorów. Poza tym modułarny bagażnik jest naprawdę spory (od 530-1677 l), a system „Easy Break”, dzięki umieszczonym w bagażniku dźwigniom pozwala jednym ruchem złożyć tylne oparcia siedzeń. Duża liczba praktycznych i przemyślanych schowków sprawia, że auto jest funkcjonalne. Fotele są regulowane w sześciu płaszczyznach, mają podgrzewane siedzenia i oparcia oraz dwustopniową funkcję wentylacji. Pasażerowie na bocznych miejscach z tyłu również mogą korzystać z podgrzewanych foteli. I jeszcze jeden, rzadko spotykany gadżet: uchwyty na kubki mają funkcję podgrzewania lub chłodzenia - do wyboru. Dzięki tabletowi R-LINK 2, z dużym dotykowym ekranem (8,7 →→





calowym), umieszczonym na konsoli centralnej obsługujemy większość urządzeń pokładowych i mamy dostęp do usług online. Z poziomego dotykowego ekranu sterujemy m.in. automatycznym parkowaniem, radiem, nawigacją, czy też komputerem pokładowym. W naszej wersji w wersji Initiale Paris – był jeszcze systemem audio firmowany przez Bose.

Testowałam najlepiej wyposażoną wersję Koleosa, która wyróżnia się między innymi: 19-calowymi „diamentowanymi” obręczami kół, oznakowaniem wersji na osłonie chłodnicy, chromowaną boczną listwą na przednim błotniku. We wnętrzu tej prestiżowej wersji jest tapicerka ze skóry licowej Nappa. Przeszyta i spawanie skórzanej tapicerki na siedzeniach wykonywane ręcznie, są gwarancją precyzyjnego wykończenia. Specjalnie dla tej wersji dostępna jest również karta Renault Hands Free. O wyglądzie Koleosa napisałam sporo, ale miło jest kon-

templować fajnie wyglądające i dopracowane w detalach auto. Kobiety tak mają: wygląd się liczy.

Sercem testowego Koleosa był 177-konny diesel o pojemności 2,0 l zestawiony z przekładnią bezstopniową CVT. Te skrzynie mają różne opinie, ale ta spisywała się doskonale. Co ciekawe, ten ważący prawie dwie tony samochód (dokładnie 1828 kg) dbał o nasz portfel, okazał się bowiem oszczędny, jeżeli chodzi o zużycie paliwa. W teście zużył średnio 7,0 l oleju napędowego na każdych 100 km. W mieście spalanie nie przekroczyło 8,3 l. A przecież nasz Koleos miał jeszcze napęd 4x4. Trochę in minus zaskoczyła nas średnica zawracania – aż 12 m.

Podróżowałam Koleosem w różnych warunkach: po nawierzchniach szutrowych, po krę-

tych drogach, po trasie terenowej i wszędzie auto spisywało się bardzo poprawnie dzięki dużemu prześwitowi i napędowi na cztery koła. Bardzo szybko krętymi drogami nie jeździłam, więc trudno wypowiadać się na temat zachowania Koleosa w tych warunkach. Co prawda koledzy mają zastrzeżenia do pracy zawieszenia: jedni twierdzą, że jest zbyt miękkie, inni, że zbyt twarde, ale mnie jakoś ten fakt umknął. Koleos prowadził się pewnie i stabilnie, a pewności dodawał dołączony napęd 4x4, jak i dobrze reagujący system stabilizujący tor jazdy. Kierowcę wspomagało wiele systemów – właściwie niczego nie brakowało.

Reasumując: Koleos to interesujący model w kategorii SUV-ów, który – co nie jest takie częste dla tego rodzaju samochodów – daje sobie radę także w trudnym terenie nie tylko dzięki napędowi 4X4 ale i prześwitowi wynoszącemu 21 cm. Poza tym auto jest komfortowe, dobrze wyposażone, oszczędne i ma niezły, budzący respekt, wygląd. Ma też konkurencyjną cenę. Najtańsza wersja Zen kosztuje 111 900 zł, nasza testowa, najdroższa 158 200 zł. ■



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

www.autorok.pl



392 stron

AutoRok

1900-2000



Ford Model T

CAR OF THE CENTURY

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



005-0018

REALIZACJA PRZYSZŁOŚĆ

Unikatowe wydanie limitowane
dostępne na
www.autorok.pl

Czy coś się zmieni?

TEKST: KLAUDIUSZ MADEJA
ZDJĘCIE: SERWIS PRASOWY

Na początku roku Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk i Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur ogłosili, że od 3 listopada system opłat drogowych viaTOLL przejdzie pod całkowitą obsługę państwa.



To właśnie Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) będzie zarządzała systemem viaTOLL. Trwający przetarg na prywatnego operatora został odwołany. Skupienie zadań w rękach jednego podmiotu państwowego zwiększy bezpieczeństwo danych, poprawi działanie

całego systemu i obniży koszty. Ponadto planujemy wykorzystanie infrastruktury do innych zadań, takich jak zwalczanie wyłudzeń podatku VAT, czy stworzenie systemu wag preselekcyjnych – zapowiada Główny Inspektor Alvin Gajadhur i dodaje: System będzie oczywiście

w przyszłości rozbudowywany o kolejne płatne odcinki, ale teraz koncentrujemy się na sprawnym jego przejęciu.

Mamy więc kolejny przypadek, w ciągu ostatnich 2 lat, przejęcia przez państwo czegoś, co prowadził dotąd prywatny operator. W jego interesie było efektywne pobieranie opłat i włączanie nowych odcinków do systemu. Przypomnijmy, że w ramach Krajowego Systemu Poboru Opłat (KSPO), są pobierane opłaty od pojazdów powyżej 3,5 t dmc w systemie viaTOLL oraz samochodów osobowych (poniżej 3,5 t dmc) na dwóch odcinkach autostrad zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA):

A2 pomiędzy Konem a Strykowem

A4 pomiędzy Wrocławiem a Gliwicami

Pozostałe odcinki płatnych autostrad są we władaniu prywatnych operatorów:

A1 z Gdańska do Torunia (Gdańsk Transport Company) z umową do 2039 r.

A2 ze Świecka do Konina (Autostrada Wielkopolska S.A.) z umową do 2037 r.

A4 Mysłowice – Kraków (Stalexport Autostrada Małopolska S.A.) z umową koncesyjną do 2027 r.

Jak widać, nieprędko rozstaniemy się z różnymi operatorami, którzy co jakiś czas podnoszą stawki za przejazdy. Na dodatek od lat negocjacje GDDKiA z powyższymi podmiotami prywatnymi, na temat wspólnego poboru opłat i interoperacyjności systemów, nie przynoszą



rezultatu. W tym także możliwości wnoszenia opłat przez pojazdy do 3,5 t masy całkowitej za pomocą urządzeń pokładowych viaAuto. Trudno się teraz spodziewać przełomu, nawet przy pędzie obecnej władzy do czynienia państwowym, czego się da. Ci prywatni operatorzy mają bowiem w umowach takie kwoty odstępnego, że nikt nie jest w stanie ich „wykupić”. Byłoby to nieopłacalne, albo inaczej skrajnie niegospodarne, jak się w prawniczym języku mówi.

Co z tego wyniknie dla wszystkich? Prawdopodobnie to, że wkrótce znów zaczną się kolejki przed placami poboru opłat (bramkami, albo szlabanami, jak niektórzy mówią) w okresie wzmożonych wyjazdów. Świątecznym w tunelu są założenia Europejskiej Usługi Poboru Opłat (EETS), aby wszelkie urządzenia wykorzystywane



do poboru opłat drogowych były ze sobą kompatybilne, niezależnie od tego, jakiego rodzaju obowiązuje w danym kraju członkowskim (radiowy, satelitarny, mieszany). Docelowo w całej UE, za pomocą jednego urządzenia pokładowego OBU (ang. - on board unit), jednej umowy i jednego konta użytkownika, będzie można opłacać należności za przejazd płatnymi drogami. W przypadku pojazdów ciężarowych, mówi o tym także, opublikowany w maju 2017 r., Pakiet Mobilności. Oczywiście w tym przypadku ważne są uproszczenia dla wszelkich pojazdów, bo przecież wszyscy stoimy w kilkukilometrowych korkach do placów poboru opłat.

Kiedy? To najważniejsze pytanie zadaje sobie wielu z nas. Chyba nieprędko. Wstępne założenia są takie, aby to nastąpiło w latach 2020 – 2021. Jednak mnogość systemów i opłat na terenie Unii jest tak duża, że skuteczne wprowadzenie jednego, uniwersalnego urządzenia elektronicznego może nie być takie proste. Firmy transportowe korzystają często z usług operatorów kart paliwowych, którzy proponują taką możliwość. Za ich pośrednictwem płaci się również za drogi,

mosty, tunele. Dla prywatnych użytkowników takiej oferty nie ma.

Pozostaje nam czekać. Na wygodny sposób płacenia, ale także na efekty reprivatyzacji polskiego systemu poboru opłat. Od początku działania systemu viaTOLL, koszty poboru oscylowały wokół 15 % przychodów. Czy ITD poprawi ten wynik? Będzie to trudne do wyliczenia. Nie wiemy, ile osób zostanie zatrudnionych dodatkowo w Inspekcji. Zresztą rozszerzenie jej zakresu obowiązków też wpłynie na koszty. Poczekajmy do 2019 r., gdy dostaniemy pierwsze podsumowania. Może też do tego czasu poznamy szczegóły działania EETS. Warto wspomnieć, że przy okazji jednolitego urządzenia pokładowego do opłat drogowych, mówi się też o europejskim systemie satelitarnym Galileo. Jak widać, wszystko na razie jest w fazie realizacji. Jeśli dodamy do tego brak trzeciego pasa na niektórych odcinkach naszych autostrad, o którym mówiło się jeszcze w trakcie ich budowy, to musimy się chyba nastawić na kolejny sezon, w którym sporo czasu spędzimy w zatorach i korkach. ■





*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/**

Kolem světa Žigulem

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

Część czwarta – Ameryka południowa

9 października

Cartagena, stare miasto portowe w Kolumbii. Zajmujemy się odzyskaniem Žigulika, a czasem spacerujemy po mieście. Tak, rzeczywiście, jesteśmy w Kolumbii, narkotyki,

a zwłaszcza kokainę, oferują nam na każdym kroku

11 października

Wczoraj Žigulik dotknął Kolumbii. Ale tylko na kilka minut. Potem przyszedł urzęd-

nik i musieliśmy włożyć go i inne samochody do kontenerów i ponownie je zaplombować. Dzień wcześniej on blokował więcej kontenerów z Panamy z powodu możliwego przewożenia broni w kontenerach. Teraz





wszystko jest w porządku, więc dziś znowu walczymy, znów płacimy za inspekcję i mamy nadzieję, że się uda. Choć nikt tu nigdy nic nie wie

12 października •

Zigulik wyjechał z portu. Wyruszymy dalej. Teraz mamy przed sobą ostatni wielki kontynent. Czeka nas 16 000 km przez całą Amerykę Południową.

16 października

Kilka dni temu było dokładnie pół roku od naszego startu.

Świętujemy ten słynny moment, jadąc przez piękną kolorową i pagórkowatą Kolumbię. Jedziemy wolno, ale to ma znaczenia. Widoki są piękne i wzdłuż drogi na każdym roku sprzedają owoce z ogrodów. To jest świetne. Zwłaszcza polubiliśmy ananasy i megabanany platan. Ponieważ jesteśmy dumnymi członkami straży pożarnej w Česticach, staraliśmy się zaprzyjaźnić ze strażą pożarną w Kolumbii. Z naszym mizernym Hiszpańskim było to trudne ale daliśmy radę.

18 października

Kawę zaparujemy codziennie, więc poszliśmy zobaczyć, skąd się bierze. Zatrzymaliśmy się przy jednej z plantacji. Pokazali nam cały proces od uprawy krzewów, poprzez zbieranie świeżych ziaren, ich obróbkę do nalewania kawy. Uczestnicy wycieczki wzięli udział w konkursie zbioru dojrzałych owoców. Wygraliśmy. Czesi po prostu rządzą światem

19 października

Dzisiaj opuściliśmy Kolumbię i wjechaliśmy do Ekwadoru. Zaraz za granicą przed nami samochód włączył światła awaryjne i zwolnił po prawej stronie. Kiedy zaczęliśmy go wyprzedzać, nagle skręcił w lewo i w niego uderzyliśmy. Policjantów, podobnie jak w Meksyku, tu się do wypadków nie wzywa. Błotnik nam profesjonalnie wyprostował mechanik. Za światła i trochę pokrzywione zawieszenie kierowca Martinez nam zapłacił. Poza tym Filip lubi trzymać drugi klucz w zamku w drzwiach. Klucze w zamku były i w czasie wypadku. Klucz się złamał, a po kilku godzinach, kiedy szukaliśmy kluczy, to już ich nie znaleźliśmy. Teraz Zigulik jest znowu symetryczny, oba przednie błotniki są pogniecione.

20 października •

Auto nam ciągle jeździ, więc drugi dzień odkrywamy Ekwador. Byliśmy w jednym z najpiękniejszych kościołów, w którym płynął strumień i który znajdował się w jaskini. Po południu wspięliśmy się do kraterowego jeziora Laguna Cuicocha. →→



Peter kupił poncho i naprawił zepsute światła. Nasz Žigulik to znowu хорошо машина!!!

25 października ·

W środku Ekwadoru znaleźliśmy, to znaczy, znalazły nas, dwie samotne czeskie dziewczyny. Martina i Klara chciały się trochę przejechać. Nie byliśmy pewni jak w czwórkę zmieścimy się w Žiguli, szczególnie w górach, kiedy Žigulik miał z nami wystarczająco ciężko. Upchaliśmy się w samochodzie jak sardynki i spróbowa-

liśmy przejechać kilka kilometrów do najbliższego miasta. Z kilku kilometrów zrobiło się na kilkaset kilometrów. Z fajnymi dziewczynami podróż była super, po trzech dniach jazdy i sześciu godzinach czekania na granicy, wysadziliśmy nasze podróżniczki w Peru, one ruszyły w swoją stronę a my pospiesziliśmy na południe.

29 października ·

Przez ostatnie dwa dni nabijamy kilometry, jedziemy mniej więcej wzdłuż Oceanu Spo-

kojnego. Droga wiedzie przez pustynię. Widzimy tylko piasek, a czasem wioskę rybacką.

31 października

Nazca. Spaliśmy na pustyni i obudziliśmy się przy jakichś rysunkach. Co to może być?

1 listopada

Pomału wjeżdżamy w góry. Wspinamy się i wspinamy, a duża wysokość naszemu Žiguli nie służy. Powyżej 3000 metrów nad poziomem morza traci moc i pojawiają się problemy z gaźnikiem. Brakuje tlenu i bardzo się przegrzewa. Często stajemy i dajemy mu ostygnąć. Wymieniliśmy filtr powietrza i świece. Pomogło to tylko częściowo. Powoli zmierzamy do przodu, a teraz jesteśmy na wysokości około 4500 metrów nad poziomem morza, gdzie nawet lamy patrzą, czym jedziemy.

2 listopada

Przejazd przez Peru jest całkiem trudny. Często stajemy i schładzamy, ale jakoś jedziemy do przodu. Byliśmy w Cuzco a teraz dotarliśmy nad Jezioro Titicaca.

4 listopada

W Kolumbii kupiliśmy zapasy kawy, ponieważ każdego dnia musimy codziennie napić się świeżej kawy. Nawet przy jeziorze Titicaca na wysokości powyżej 3800 metrów.

6 listopada

Przylądek nad jeziorem Titicaca. Jedno z najprzyjemniejszych miejsc na nocleg i serwis, które do tej pory znaleźliśmy zanim nie nadciągnęła burza,





i grad i błyskawice zaczęły latać dookoła nas.

10 listopada

Salar Uyuni – największa kopalnia soli na świecie. Po prostu pustynia. Wszędzie biało.

11 listopada

Spaliśmy na boliwijskiej pustyni, na cmentarzysku pociągów. Pociągi, które wiele, wiele lat temu pracowały dla miejscowych kopalni, zostały porzucone na wiele lat i zanim złodzieje je do końca rozbiorą albo piasek je całkowicie zasypie, służą nam chroniąc od pustynnego wiatru.

13 listopada

Wysokogórskie przejście graniczne między Boliwią

a Chile wiedzie przez piękną krainę wysokich wulkanów i równin solnych. Droga między wulkanami jest niesamowita. Granica też. Boliwijczycy się nie przejmują. Czekaliśmy półtorej godziny, aby wrócili z obiadu

i ostatecznie musieliśmy sami otworzyć szlaban.

14 listopada

Słońce paliło się, a my w północnym Chile przejechaliśmy przez przez opuszczone mia- →→





Teraz miasto jest utrzymywane jako pamiątka wszystkich etapów krótkiej historii Chacabuca.

15 listopada o 19:27

Spędziliśmy dwa dni w pięknym i bardzo przyjaznym chilijsko-czeskim gospodarstwie Quesería artesanal Don Nelson. Ręcznie robione domowe sery, jogurty i inne produkty mleczne są doskonałe. Trochę daleko, ale jeśli tu przyjedziesz, nie pożałujesz !!!

17 listopada

Chile to długi, wąski kraj. Ciągnie się jak makaron wzdłuż zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej przez ponad 4000 kilometrów. W ten sposób można tutaj znaleźć wszystko. Wyprażone słońcem pustynie na północy z idealnymi warun- →→

sto. Na własnej skórze poczuliśmy, że warunki życia tutaj na pustyni są bardzo trudne. Miasto Chacabuco zbudowano dla pracowników kopalni i przetwórci surowców do produkcji azotanów w końcu XIX wieku. Po kilku latach, wydobywanie

zakończono i przez wiele lat miasto było opuszczone, aż do wczesnych lat siedemdziesiątych, kiedy opuszczone miasto zostało wykorzystane jako obóz pracy dla więźniów politycznych. Po dwóch latach obóz został zamknięty i opuszczony.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



kami do obserwacji gwiazd, wysokie zaśnieżone góry, zielone wzgórza z wodospadami, a na południu bardzo zimno i deszczowo.

Mamy nadzieję, że pogoda się poprawi, bo za kilka dni czeka nas jedna z najpiękniejszych dróg – Carretera Austral i chcielibyśmy zobaczyć coś po drodze, a nie tylko mgłę i deszcz.

20 listopada

Carretera Austral, droga, która miała udostępnić całą południową część Chile. Droga przebiega między wysokimi górami, zatokami morskimi i górskimi jeziorami. Czasami nawet po wodzie. Mówi się, że jest to jedna z najpiękniejszych dróg świata. I to prawda, chociaż Żigulikowi ta trasa, raczej dla samochodów terenowych, nie bardzo się podobała.

23 listopada

Lodowiec Perito Moreno. O wiele większy, niż się spodziewaliśmy, chociaż po zdjęciach tego nie bardzo widać. Jesteśmy w południowej Patagonii. Jest zimno i wiatr też o wiele mocniejszy, niż się spodziewaliśmy. Udaje nam się rozgrzewać. Rum jest tu tańszy, niż się spodziewaliśmy

26 listopada

Torres del Paine – klejnot wśród parków narodowych Patagonii. Lubimy jeździć Żiguli, ale tutaj kilka kilometrów w okrutnym wietrze przeszliśmy. I na pewno było warto. Jeśli podobają się Wam nasze zdjęcia, bądźcie czujni. Przygotowujemy świetny kalendarz na przyszły rok. Będzie zawierał najlepsze zdjęcia z całego świata, z całej naszej wyprawy.



28 listopada

Palimy zwycięskie cygara! Po 48 500 kilometrach od Czesticy jesteśmy na końcu świata w Ziemi Ognistej. Ubieramy ostatnią czystą bieliznę i na północ. Za trzy tygodnie wypływamy z Montevideo do Europy, a pod koniec stycznia jesteśmy w Czesticach

1 grudnia

Ziemia Ognista to wyspa i najbardziej wysunięte na południe

miejsce, do którym mogliśmy się dostać. Wysokie góry, drzewa rosnące z powodu silnych wiatrów w łuku, zima i pingwiny.

Miasto Ushuaia jest się na końcu drogi, ale pojechaliśmy dalej drogą gruntową na południe, jak daleko się dało. Dotarliśmy do stacji meteorologicznej i było to najbardziej na południe, gdzie byliśmy.

4 grudnia

Droga przez Argentynę to tysiące kilometrów prostej

przez pampasy, czyli nic interesującego. A jednak to nie jest całkiem nudne. Wzdłuż drogi są ciekawe rzeczy, na przykład wulkaniczne jeziora lub kolonie pingwinów na wybrzeżu. Już grudzień, powoli wprowadzamy świąteczną atmosferę. Wczoraj sałatka ziemniaczana na obiad.

6 grudnia

Kalendarz na rok 2018 z wyborem najlepszych zdjęć od Czesticy do Patagonii Żigu- ➔➔





likem jest gotowy. Za pomoc dla wyprawy 150 CZK można mieć nasz piękny kalendarz z wyborem najlepszych zdjęć

z naszej podróży. Zamówienia mailem na kolemsvetazigulem@gmail.com albo odbiór osobisty w Czesticach lub w sklepach

TELUX w Týnišće nad Orlicí lub w Kostelcu nad Orlicí.

10 grudnia





Data wypłynięcia naszego statku z Montevideo stale się zmienia, teraz wygląda na **26 grudnia**

Zamiast czekać w porcie, jedziemy na północ Argentyny, trochę się ogrzać w lasach tropikalnych na granicy Argentyny i Brazylii, gdzie ukrywają się ogromne wodospady Iguacu. Droga jest długa a temperatura do 40° jest trudna dla Żiguli. Wczoraj zatrzymaliśmy się w ruinach misji jezuickich w San Ignacio.

13 grudnia

Wodospady Iguacu, perła

Ameryki południowej. 280 wodospadów w tropikalnym lesie, 1756 m³ wody na sekundę, co stanowi około 220 razy więcej wody niż w rzece Divoká Orlica w Czesticach:

18 grudnia

Powinniśmy być dawno na statku w drodze do domu, ale nie jesteśmy. Wciąż jesteśmy w Urugwaju i czekamy na opóźniony statek. Tymczasem wczoraj byliśmy w pięknym portowym mieście Colonia del Sacramento.

4 stycznia

Płyniemy do Europy! Mamy krótki postój w Rio de Janeiro. Nasz statek jest naprawdę duży, mieści 6600 samochodów. 26 członków załogi z Bułgarii i Filipin oraz trzech pasażerów. Wspólnie świętowaliśmy Nowy Rok i płyniemy z portu do portu.

22 stycznia

Po długich 25 dniach na morzu jesteśmy na wodach europejskich, a więc prawie w domu.

Jutro wylądujemy w Antwerpii, założymy zimówki i o godzinie 4 po południu można nas witać w Czesticach. ■



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.

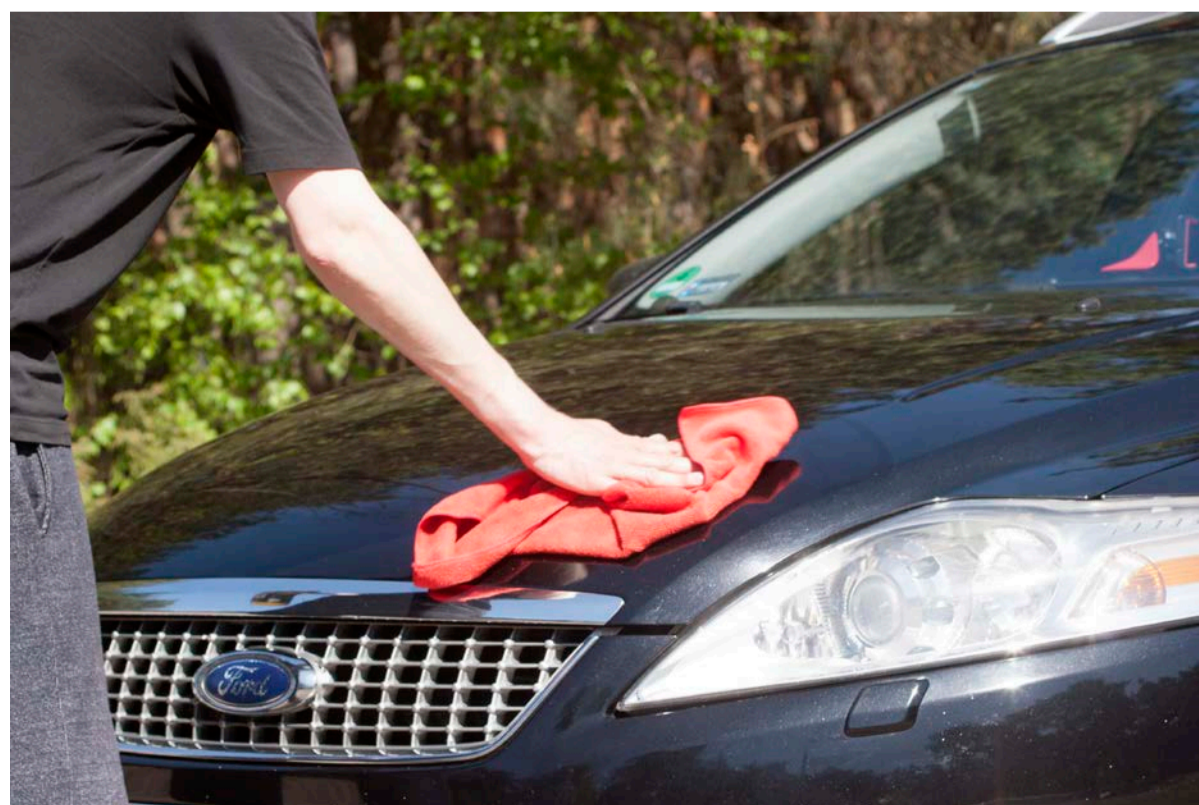
Do testów wybraliśmy samochód dziesięcioletni, w miarę mocno zabrudzony po →→



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 Mezyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński +48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



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. ■



Nic nie widzę. Wszędzie biało!

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Rankiem, jak pewnie zauważyliście, czas biegnie znacznie szybciej. Dlaczego? Naprawdę zupełnie nie mam pojęcia dlaczego tak jest. Po pierwsze: zanim założę wszystkie warstwy zimowej garderoby, mija pół godziny. Po drugie: czapka, szalik, rękawiczki, a szczególnie te ostatnie często potrafią się sprytnie ukryć. Pomimo intensywnych poszukiwań nie udało mi się ich zlokalizować, a czas jechać do pracy. Na moim parkingu zazwyczaj stoją zaparkowane auta, ale dziś... jest zupełnie inaczej. Wszystko zasypane. Moim oczom ukazało się moje kochane autko otulone śnieżnym puchem. Nie mam rękawiczek, ale także nie mam wyjścia. Odśnieżania czas się zaczął. O ile z białym puchem poradziłam sobie w miarę szybko, to z ukrytą pod nim warstwą twardego lodu już bardzo słabo. Na szybko udało mi się wskrobać jedynie mały, okrągły otwór, ale z taką widocznością to raczej daleko nie zajadę. Na pewno osobisty kierowca zostawił coś do odmrażania. Ręce zmarznięte, czas mocno mnie już goni, więc ruszam. Widok jak w okręcie podwodnym.

I wcale nie chodzi o to, że taki spektakularny, tylko że taki ograniczony. I do tego jak przyspieszyłam, zasypałam śniegiem siebie oraz auto jadące za mną. Na dokładkę jeszcze szyby od wewnątrz zaparowały. Koniec, nic nie widzę...

PS.
Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, dobra widoczność to podstawa bezpieczeństwa. Dlatego zanim włączymy się do ruchu musimy dokładnie odśnieżyć auto, odmrozić szyby oraz światła. To gwarantuje nam, że podróżowanie i jazda zimowa będzie sprawiała nam radość i przyjemność. I jeszcze jedno – nie wolno tego wszystkiego robić z uruchomionym silnikiem. Powodzenia. ■



Wydarzenia i rocznice: luty 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Agnelli – dwóch panów Giovanni

13 sierpnia 1866 roku w miejscowości Villar Perosa we włoskim Piemoncie przyszedł na świat Giovanni Agnelli. Po studiach w Collegio San Giuseppe w Turynie rozpoczął karierę w wojskowości, ale porzucił ją i powrócił do rodzinnej miejscowości, by zostać w niej (w 1895 r.) – podobnie jak kilkadziesiąt lat wcześniej jego ojciec Edoardo – burmistrzem.



Miał jednocześnie biznesowy zmysł dostrzegając duży potencjał w pojawiających się tu i ówdzie projektach „bezkonnych powozów”. Znalazł się więc – w lipcu 1899 roku – w grupie inwestorów, którzy powołali do życia Fabbrica Italiana Automobili Torino. To był interes życia. Giovanni zainwestował wówczas kwotę odpowiadającą dzisiejszym (zaledwie) 12 tysiącom dolarów, rok później został w tej firmie dyrektorem zarządzającym, a w 1920 roku prezesem.

Pierwsza fabryka FIAT-a otworzona została w 1900 roku. 35 robotników zbudowało wówczas 24 pojazdy. Trzy lata później, gdy oficjalnie zaczęto używać marki Fiat w oznaczaniu samochodów, zbudowano 135 sztuk, a w 1906 roku produkcja osiągnęła poziom 1149 egzemplarzy.

Giovanni Agnelli miał także życie prywatne, a w nim (w 1892 roku) pojawił się syn, któremu nadano po dziadku imię Edoardo. On także został przemysłowcem oraz pasjonatem piłki nożnej. To on sprawił, że rodzina Agnellich zawiązała ścisły, liczony w dekadach, związek z klubem Juventus Turyn. Do zasług Edoardo należy zaliczyć także założenie modnej, nadmorskiej miejscowości wypoczynkowej Sestriere. Niestety, nie dane mu było dożyć późnej starości – zginął w katastrofie lotniczej w 1935 roku. Pozostawił jednak po sobie potomka. Urodzony 13 marca 1921 roku syn otrzymał →→

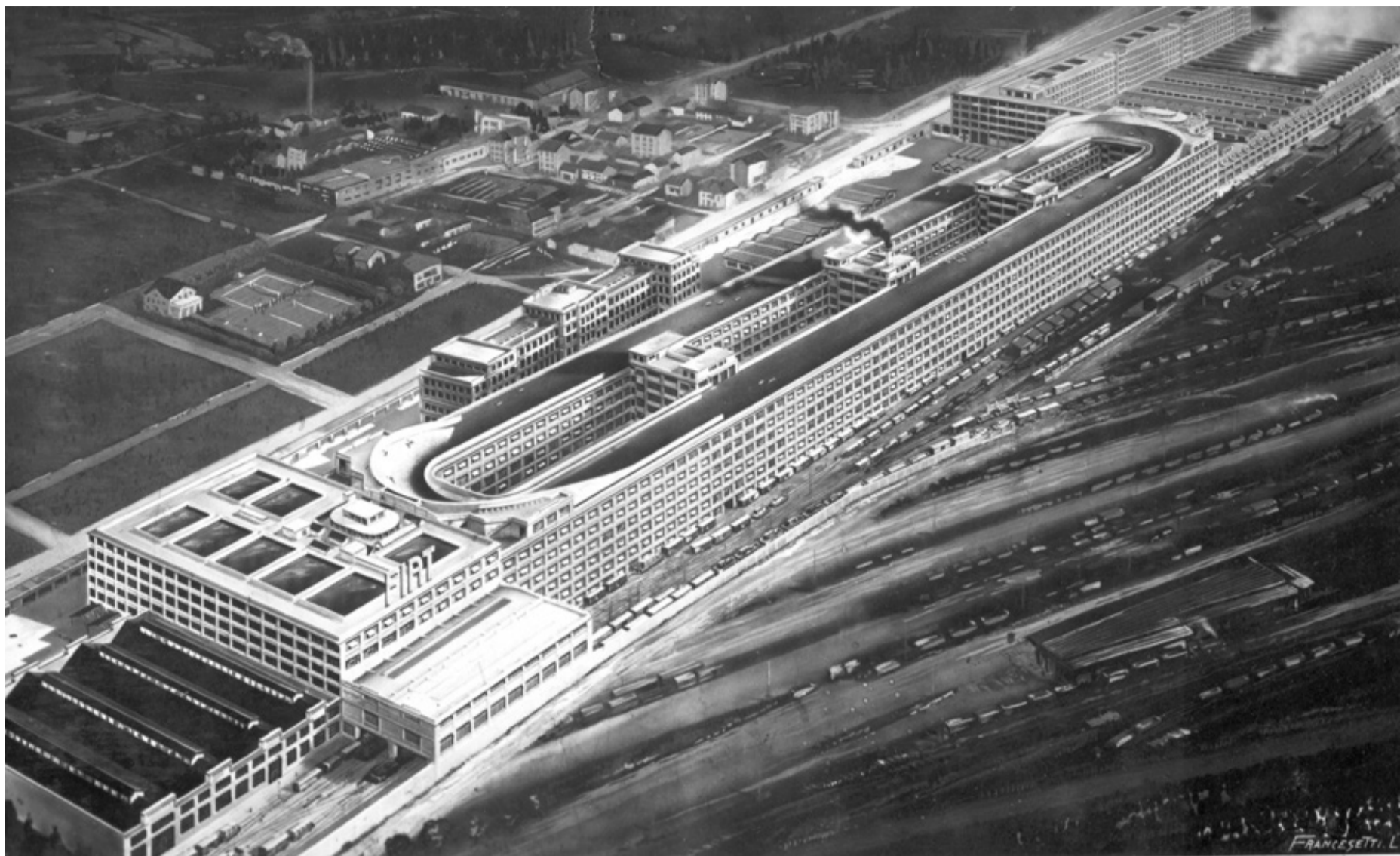




imię... dziadka, czyli Giovanni. Z czasem, by nie mylono go z (żyjącym przecież) prezesem FIAT-a zyskał przydomek „Gianni”. Gianni, wychowany w zamożnym domu, otrzymał staranne wykształcenie prawnicze (dzięki czemu

nazywano go także później „L'Avvocato” (adwokat). W latach 30-tych wyjechał do Detroit, by dogłębnie przyjrzeć się amerykańskiemu przemysłowi samochodowym (podobno senior Agnelli przyjaźnił się z Henry Fordem). Tam też





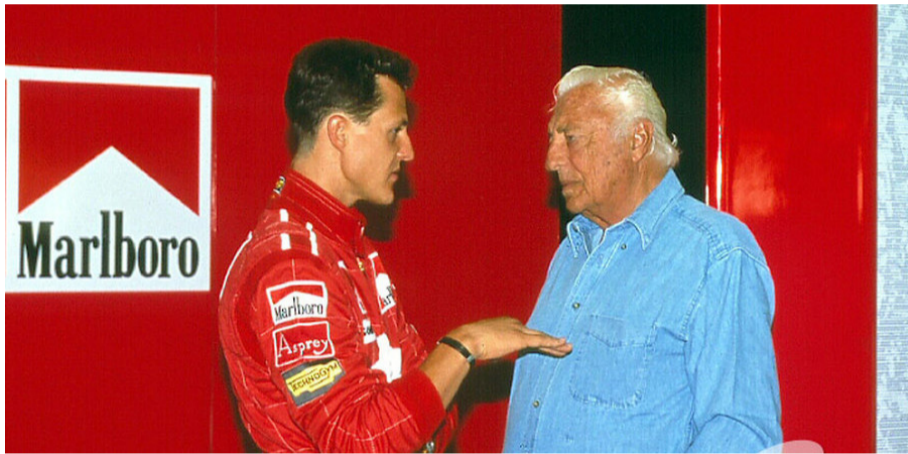
zyskał sławę playboya flirtując z aktorkami, jeżdżąc szybkimi samochodami i żeglując jachtem.

Niewiele wiadomo o jego losach w czasie II wojny światowej. Lakoniczne informacje potwierdzają jedynie, że Gianni założył mundur i walczył na froncie.

Ogromny przełom w karierze Gianniego oraz w ogóle historii FIAT-a nastąpił →→



po śmierci Giovanniego Agnelli w 1945 roku. Do tej pory była to solidna, rodzinna, przynosząca przyzwoite dochody, ale jednak lokalna, włoska firma. Giovanni „L'Avvocato” rozpoczął budowę prawdziwego, imperium przemysłowo-finansowego na skalę międzynarodową. FIAT pod jego kierownictwem rozpoczął inwestycje m.in. w telekomunikacji, budownictwie czy sektorze bankowym. Stał się udziałowcem lub właścicielem innych włoskich marek samochodowych – Alfa Romeo, Lancia, Maserati czy Ferrari. FIAT stał się największym prywatnym pracodawcą w kraju.



Agnelli nie bał się aliansów z krajami komunistycznymi sprzedając licencje na swoje samochody do Polski czy ZSRR. Podczas kryzysu naftowego w latach 70-tych nie wahał się podobno, by zwrócić się o pomoc finansową do libijskiego



dyktatora Muammara Kaddafiego... W każdym razie, Giovanni w trakcie swego życia wspiął się na szczyty – zgromadził wartość miliardy fortunę, znał osobiście wiele głów państw, obracał się w wyborowym towarzystwie. Prowadził elegancki, chociaż czasem nazbyt ekstrawagancki styl bycia (np. zegarek noszony na mankietach koszuli), ale nie słyszało się o skandalach towarzyskich czy obyczajowym z jego udziałem, o co – mając taki majątek – nietrudno... Podobnie, jak jego ojciec, Gianni uwielbiał piłkę nożną, a najbardziej klub Juventus Turyn, którego był właścicielem.

Giovanni Agnelli zrezygnował ze stanowiska prezesa FIAT-a w 1996 roku, ale pozostał prezesem honorowym do swej śmierci, która nadeszła 25 stycznia 2003 roku.

„Bestia” zamiast koni

Przez całe stulecia pojazdami królów i jego rodziny, jak też osób szlachecko urodzonych były karety (karety); bogato zdobione, zawsze najbardziej luksusowo wykonane i wyposażone najlepiej jak to było możliwe pojazdy, ciągnięte przez konie.

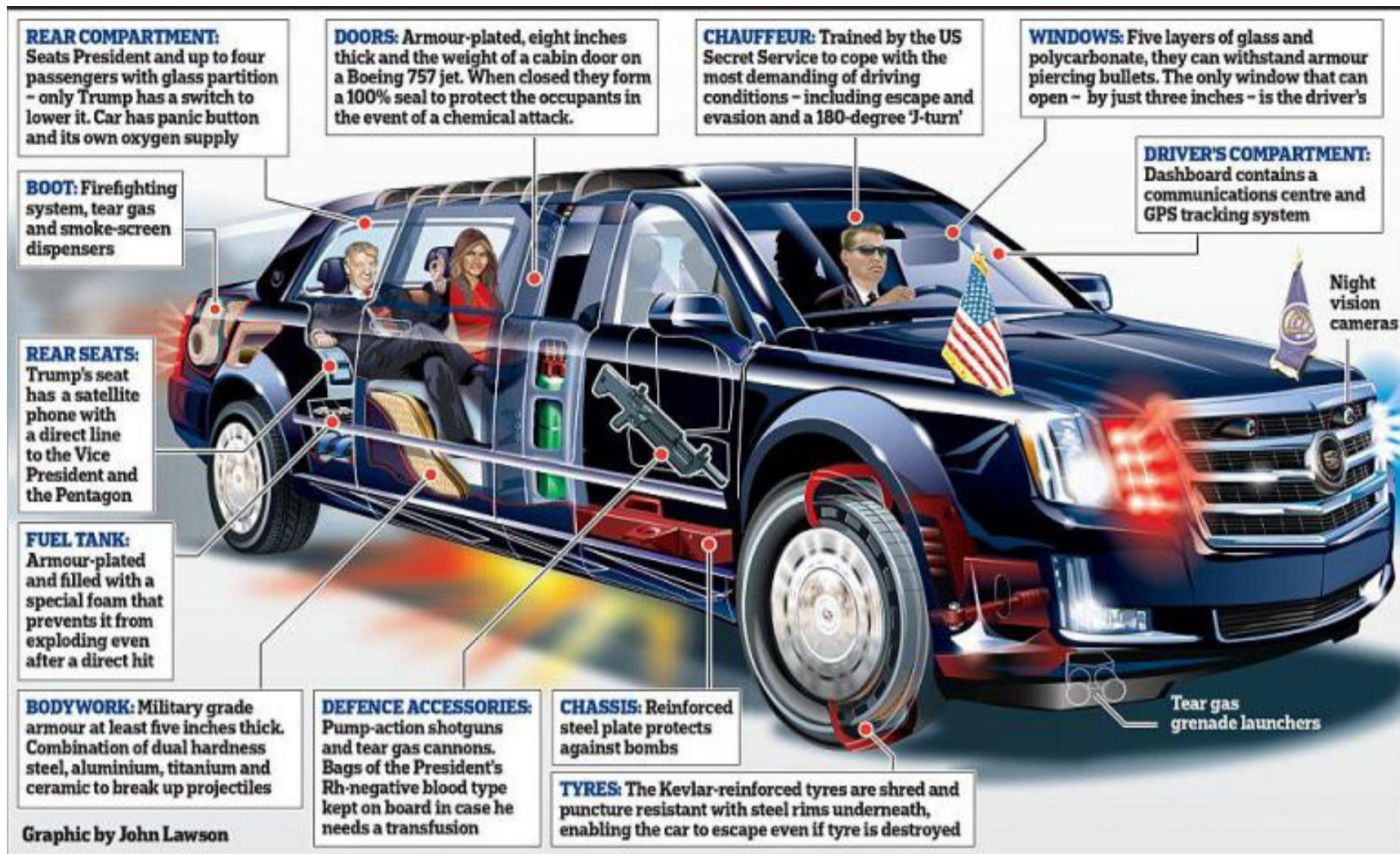
29 stycznia 1843 roku w miejscowości Niles w stanie Ohio urodził się William McKinley. Nieco ponad pół wieku później, w 1897 roku, zostanie 25 prezydentem USA. Jego urzędowanie na tym stanowisku nie miało jakiegoś szczególnego związku z motoryzacją, poza jednym faktem: McKinley stał się pierwszym prezyden-





tem USA (a niewykluczone, że pierwszą „głową” jakiegokolwiek państwa na świecie), która jeździła „bezkonnym” pojazdem. Nie jest znana dokładna data tego zdarzenia. Wiadomo jedynie, że →→





stało się to za jego prezydentury, a przejażdżka odbyła się pojazdem napędzanym parą, Stanley Steamers. Konstruktorami byli bracia bliźniacy Francis Edgar oraz Freelan O. Stanley, którzy we własnej firmie Stanley Motor Company produkowali je do końca lat 20-tych XX wieku. (W 1906 roku ustanowili oni swym samochodem ówczesny rekord prędkości przejeżdżając jedną milę w 28,2 sek, co w przeliczeniu daje ponad 205 km/godz!).

We wrześniu 1901 roku, tuż po objęciu drugiej kadencji, McKinley ginie od kuli zamachowca. Jego stanowisko obejmuje dotychczasowy wiceprezydent Theodore Roosevelt (zbieżność nazwisk z prezydentem Franklinem Delano Rooseveltem przypadkowa), który w 1906 roku zostanie laureatem pokojowej Nagrody Nobla. On także jeździł Stanley Steamerem, chociaż podobno nadal preferował powozy konne. I dopiero jego następcą William H. Taft (prezy-

dentura 1909-13) zastąpił konie w stajniach Białego Domu samochodami. Były to dwa napędzane gazem Pierce-Arrows oraz White Model M Stanley Steamer. (Ale dopiero w 1951 roku Kongres oficjalnie wykreślił konie oraz stajnie z budżetu Białego Domu).



Franklin D. Roosevelt (prezydent w latach 1933-45) był z kolei pierwszym prezydentem podróżującym samochodem zbudowanym specjalnie wg specyfikacji ustalonej przez Secret Service (opancerzony Lincoln

„Sunshine Special”). Ale w samochodowej flocie prezydenta znalazł się też opancerzony Cadillac, skonfiskowany przez Departament Skarbu gangsterowi o nazwisku... Al Capone.

Jedynym prezydentem-pechowcem okazał się John F. Kennedy zastrzelony przez zamachowca, gdy przemierzał ulice Dallas w kabrioletcie Lincoln Continental.



Natomiast producentem szczycącym się wyprodukowaniem największej liczby prezydenckich limuzyn jest Cadillac. Poza tym niewiele wiadomo o współczesnych samochodach wożących przywódców USA. W 2001 roku tajne służby wymusiły, by ze względów bezpieczeństwa wszystkie tego typu limuzyny po wycofaniu z eksploatacji były niszczone.

Obecnie prezydenckie pojazdy nazywane są Cadillac One, a potocznie „Bestią” lub „Jeżdżącą fortecą”. Budową zajmuje się General Motors. Najnowsza wersja auta powstała na ramie ciężarówki Chevrolet Kodiak i jest tylko zewnętrznie stylizowana na Cadillaca. Wiadomo ogólnie, że pojazd jest odporny na ostrzał broni maszynowej,

wybuchy miny-pułapki czy atak gazowy. Ma 5,5 m długości, 1,77 m wysokości i silnik wysokoprężny Duramax o pojemności 6,6 l. Podobno waży ponad 9 ton, pali ok. 30 litrów na 100 km i rozpędza się do 60 mil/godz w 15 sekund, ale kto by tam w to wierzył...

Nakoniec warto przypomnieć dwie wielkie wpadki agentów Secret Service obsługujących Cadillac One. O tych wiadomo, bo wydarzyły się w obecności mediów. W maju 2011 roku prezydencka limuzyna (bez najważniejszej osoby w środku) zawiesiła się na progu wyjeżdżając z amerykańskiej ambasady w Dublinie. Dwa lata później w Tel Avivie kierowca unieruchomił samochód tankując do niego – zamiast olej napędowy – benzynę... ■





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