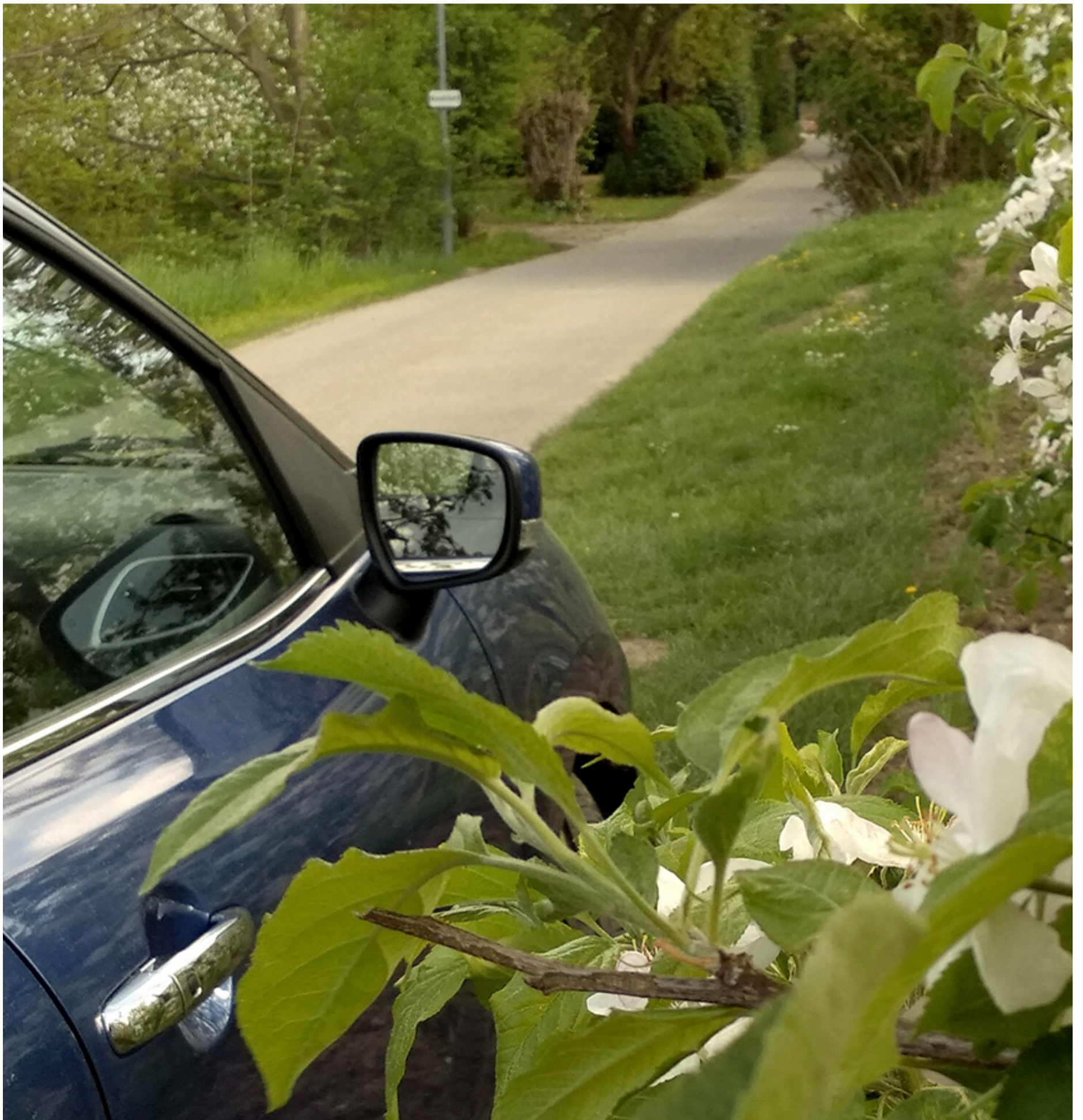


iauto *polska*

Numer 109, 2 maja 2018



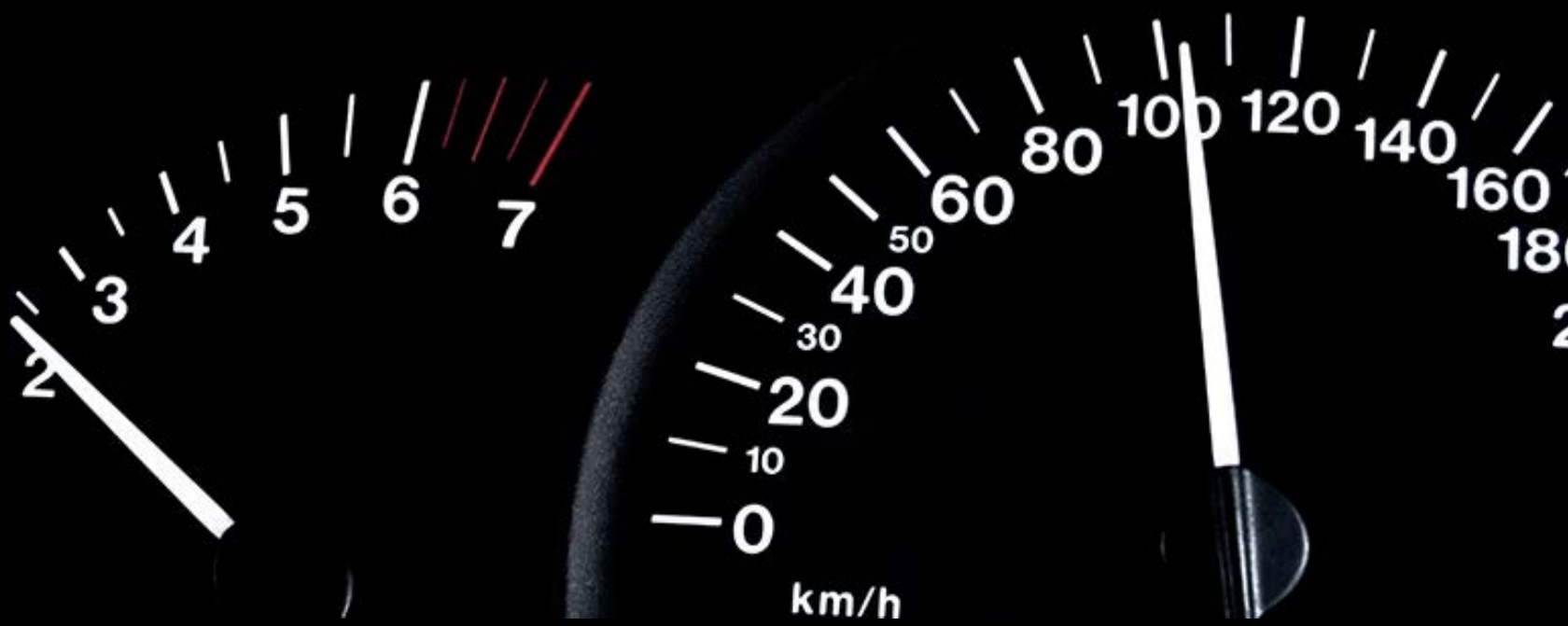
Prawie 70 lat temu powstał cykl wyścigów Formuły 1. Polegało to na rozgrywaniu wyścigów o Wielkie Nagrody w kilku, z czasem kilkunastu krajach świata. Jednoosobowe, otwarte samochody zaprojektowane i budowane tylko do jednego celu - wyścigów. Genialni inżynierowie projektowali coraz szybsze auta, a startujący w nich genialni kierowcy walczyli o zwycięstwo. Dziesiątki wypadków, czasem tragicznych w skutkach, przyczyniły się, z jednej strony, do stworzenia niezwykłego mitu, z drugiej, przyciągały coraz większe rzesze żądnych sensacji kibiców. Pomysłodawcy i organizatorzy osiągnęli swój cel - Formuła 1 stała się przysłowiową kurą od złotych jaj. Najważniejszy menadżer Formuły, Bernie Ecclestone stał się miliarderem zarządzając kalendarzem, regulaminami, reklamami, opłatami licencyjnymi, słowem wszystkim. Kiedy do Formuły 1 weszła telewizja, Formuła 1 stała się szczytem szczytów w sportach samochodowych, a złote jaja urosły niepomierne. Według (niepotwierdzonych) danych organizatorów, na początku XXI wieku relacje na żywo z wyścigów Grand Prix oglądało ponad miliard ludzi. Ten sam przekaz trafiał do widzów w Niemczech,

Japonii, USA czy Brazylii. Od lat relacje kolejnych wyścigów mogą oglądać widzowie nad Wisłą. Po epizodach z lat 90. ub. wieku w TVP, już w XXI wieku relacje dostępne były w TV4, później w Polsacie, a obecnie na jednym z kanałów Eleven. Wyścigi czasem znakomite, czasem takie sobie, wzbogacone są polskim komentarzem.

Komentowanie sportowych relacji telewizyjnych na żywo jest zajęciem wielce stresującym. Trzeba znać kulisy dyscypliny, rozpoznawać głównych bohaterów, umieć wyjaśnić zawiłości regulaminowe, ułatwić zrozumienie strategii czy taktyki poszczególnych zespołów, słowem trzeba mówić dlaczego dzieje się to co, się dzieje. I jeszcze trzeba powstrzymać własne emocje, być bezstronnym i nie opowiadać tego, co każdy może zobaczyć na ekranie. Wszystko to oraz dykcja, mikrofonowy głos i znajomość języka polskiego, to za mało, aby być naprawdę dobrym komentatorem. Trzeba być osobowością i mieć widzom coś więcej do powiedzenia. A z tym bywa różnie.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Wbrew schematom - str. 4

SUV by Alfa Romeo- str. 8



Motoryzacja

Krótkie spięcie - str. 14

Wywiad

Uwielbiam drogę z zakrętami - str. 18



Sport

Wyścigi w Poznaniu - str. 24

Hungaroring - 1 odsłona - str. 30

Inauguracja w Świdnicy - str. 34

Polacy po Katarze - str. 38



Babskie Gadanie

Uprzejma czy przezorna? - str. 40

Kalendarium

Kalendarium M. Rzońcy - str. 42





Wbrew schematom

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Tytuł tego tekstu wynika z tego, że Baleno w wersji SHVS, czyli hybrydowej, sprawdził się – i to zupełnie dobrze – również podczas dalszych podróży, a nie tylko w mieście, do którego został stworzony.

Starsi zapewne pamiętają ten popularny model produkowany 20 lat temu, młodszy znają tylko współczesną wersję – kompaktowe Baleno oferowane wyłącznie w wersji hatchback. To auto bardzo chętnie kupowane jest przez tych, którzy lubią markę Suzuki. Baleno ma ponad 20 proc. udziału w sprzedaży Suzuki

na polskim rynku. Ten model różni się od pozostałych w ofercie marki – jest zupełnie inny i warto to docenić.

Poza tym, miło patrzy się na to auto, choć stylistyczne fajerwerki są mu obce. Nie ma żadnych spektakularnych elementów w linii



nadwozia, żadnych ozdóbek i, chociażby, ciekawie narysowanych świateł. Poprawność i rzetelność w podejściu do designu, to zaleta tego samochodu. Zwraca uwagę jedynie twarz auta; atrapa chłodnicy i szeroki przedni zderzak dodają Baleno pewności siebie i zyskują mu sympatię. Z tyłu wyraźnie pochylona tylna szyba, nad którą umieszczono małą lotkę, wyróżnia samochód spośród innych hatchbacków. Zagładamy do bagażnika i miła niespodzianka. Jak na miejski samochód 355 litrów pojemności (z systemem wyjmowanej podwójnej podłogi) to w sam raz. Spokojnie mieszczą się trzy duże torby i dwa plecaczki oraz sporo drobiazków. Po złożeniu tylnej kanapy można tę przestrzeń zwiększyć trzykrotnie.

Wsiadamy do wnętrza i wszystko jasne, nic nas nie zaskakuje. Po kilkunastu sekundach jedziemy z już wyregulowaną odpowiednio klimatyzacją, nastawionym radiem i zapalonymi światłami. To zasługa tradycyjnie i ergonomicznie zaprojektowanego wnętrza, a wszystkie przyciski i przełączniki obsługujemy intuicyjnie, bo są umieszczone tam, gdzie się ich spodziewamy. W kokpicie brak elementów wyróżniających się,

zwraca uwagę jedynie ta część deski rozdzielczej, na której umieszczony jest duży, dotykowy. 7-calowy ekran dotykowy, podzielony jest na cztery części, czyli: nawigacja, radio, telefon i smartfon. Informacje, które ukazują się na wyświetlaczu są pokazywane czytelnie i ciekawie graficznie, choć czasem, dla mnie, zupełnie nieprzydatne, jak np. wykorzystanie momentu obrotowego.

W kokpicie Baleno miejsca jest tyle, ile potrzeba, fotele wygodne, choć brakuje im nieco mocniejszego wyprofilowania, zwłaszcza bocznego. Trochę małe – jak dla mnie – powierzchnie przeszklone, a brak doświetlenia wnętrza, w połączeniu z ciemną tapicerką sprawia, że jest trochę smutnawo w Baleno. Widoczność do tyłu nie jest rewelacyjna, ale testowany egzemplarz wyposażony został w kamerę cofania, co znacznie ułatwiało manewry.

Najbardziej pozytywnie zaskoczyło mnie, jak na miejski samochód klasy B, wyjątkowo bogate wyposażenie. Był dotykowy ekran z kamerą cofania i nawigacją, automatyczna klimatyzacja, bixenony, ledy do jazdy dziennej, 16-calowe →→



felgi aluminiowe oraz adaptacyjny tempomat i radar z systemem wspomagania hamowania awaryjnego, a także możliwość bezkluczykowego dostępu do samochodu. Reasumując: wyposażenie jak w aucie z wyższego segmentu.

Testowane Baleno było wyposażone w silnik benzynowy o pojemności 1.2 litra, moc 90 KM, z innowacyjną jednostką SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Suzuki). Suzuki nazywa ten silnik hybrydą. Co wyróżnia Suzuki Baleno SHVS? Nie jest taka typowa hybryda, którą znamy np. z Toyoty. Nie jest to także plug-in. Jest to tak zwany mild hybrid. W praktyce więc nie zobaczymy wyłączonego silnika spalinowego jak ma to miejsce w wielu innych hybrydach. W tym przypadku układ ISG (Integrated Starter Generator) wspomaga działanie systemu start-stop oraz jest alternatorem i rozrusznikiem. Pomaga także silnikowi spalinowemu podczas przyspieszania. Prąd jest magazynowany w akumulatorze litowo-jonowym. Zgromadzona energia jest przekazywana podczas przyspieszania, gdy jest największe zapotrzebowanie na paliwo. Auto przyspiesza do setki aż w 12 sekund, ale zupełnie nie przeszkadza to w mieście, które jest

żywołem Baleno. Natomiast na drogach szybkiego ruchu i przy manewrach wyprzedzania czy wymijania, przydało by się więcej mocy. Spalanie naprawdę niewielkie – w trasie spokojnie 4,7 litra na 100 km. Taki średni wynik uzyskaliśmy podczas 1200 km przy autostradowych prędkościach. W mieście – 5,5 litra na 100 km. Producent podaje znacznie niższe wartości, ale są one mało realne. Mnie się nie udało. Z silnikiem współpracuje pięciostopniowa, manualna skrzynia biegów. Brak szóstego biegu odczuwalny jest przy autostradowych prędkościach. Dobre wiadomości dla użytkowników Baleno to: komfortowe zawieszenie, precyzyjny „lekki” układ kierowniczy ułatwiający manewry w mieście, systemy wspomagające jazdę.

Ceny Baleno zaczynają się od 43 900 zł za wersję Comfort z silnikiem 1,2 DualJet 2WD, a nasza testowa wersja to wydatek 65 900 zł. Baleno to bardzo poprawny miejski samochód, którym jazda sprawia przyjemność. Poza tym japoński kompakt jest oszczędny i posiada bardzo bogate wyposażenie. To ciekawa oferta na rynku, choć wydaje się, że wciąż trochę niedoceniona. Pomimo to Baleno sprzedaje się dobrze. ■

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

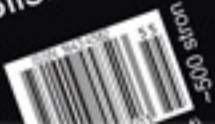
1900-2000



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

SUV by Alfa Romeo



Alfa Romeo Stelvio

TEKST: TOMASZ CIECIERZYŃSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Świat SUV-ami stoi, powiedział mój przyjaciel, gdy wsiadaliśmy do Stelvio, pierwszego SUV-a w dziejach stuletniej marki Alfa Romeo. „Nie jestem zwolennikiem SUV-ów” - i w tym momencie ugryzłem się w język.

Od pewnego czasu stale zwiększa się liczba SUV-ów, podobają się one wszędzie, czy to jest Ameryka, Australia czy Europa, czy są to Chiny, USA, Rosja czy Polska.

Stają się coraz bardziej modne i opanowują rynek dosłownie wszędzie. Ich sprzedaż wynosi już ok. 30 % wszystkich sprzedawanych samochodów. Czy ludziom przejadły się sedany, hatchbacki,



kombi czy kabriolety? Nie wszystkim, ale kierowcy doceniają w SUV-ach przestronność, funkcjonalność, łatwość wsiadania, bezpieczeństwo, wysokość siedzenia, a przez to lepszą widoczność i spoglądanie na świat z góry. Ważna jest także mała utrata wartości, no i prestiż, jakiego nie daje żaden inny rodzaj samochodów, z wyjątkiem może luksusowych limuzyn i aut supersportowych. Ale także producenci takich samochodów nie zasypują gruszek w popiele i pomyślały już o SUV-ach. Lamborghini zaprezentowała na genewskim salonie pierwszego w dziejach firmy SUV-a Urus, Ferrari zapowiedziało za rok, może dwa także pierwszego w dziejach firmy SUV-a. Także Maserati oferuje ten typ (model Levante). Następna była Stelvio. Ale Włosi z Alfey Romeo zapowiedzieli już przyszłoroczny debiut SUV-a klasy wyższej, Alfey Romeo Kamal, a za dwa lata kompaktowego SUV-a na bazie Giulietty.

Blżej przyjrzałem się Alfey Romeo Stelvio, ponieważ mój przyjaciel chciał nabyć taki samochód, ale wahał się co →→

wybrać, Diesla, czy benzynę. Przetestowaliśmy więc obie wersje i moje wrażenia są następujące. Alfa Romeo Stelvio jest doskonała, zaprojektowana została z niebywałą starannością i przekonany jestem, że może śmiało konkurować z niemieckimi rywalami. Przy odpowiednich działaniach marketingowych model ten także może osiągnąć poziom bliski 50 % produkcji marki, podobnie jak to było z pierwszym SUV Maseratti Levante, który

osiągnął prawie 60 % sprzedaży wśród wszystkich modeli Maseratti.

Pierwsze porównania

Stelvio, mająca za rywali Jaguara F-Pace, Maseratti Levante, BMW X3 czy Audi Q5 góruje na nimi urodą i lekkością linii nadwozia. Ale uroda ma swoją cenę, widoczność do tyłu z powodu niskiej szyby jest nienajlepsza i tu Stelvio ratuje się





dużymi lusterkami bocznymi, a i kamera cofania jest konieczna. Alfa Romeo Stelvio posiada wiele elementów zapożyczonych z Giulli, a można wręcz powiedzieć, że jest podniesioną i nieco obszerniejszą pięciodrzwiową jej wersją. Podobna do Julii jest karoseria i podobne jest wnętrze z charakterystycznym ukośnym pojemnym podłokietnikiem. Oba auta wykorzystują tę samą platformę, sztywną, ale bardzo lekką. Stelvio jest samochodem lżejszym od podobnych SUV-ów konkurencji co najmniej o 100 kg. To efekt dużej ilości aluminium, z jakiego zrobione są pewne elementy Stelvio. Dach, maska przednia, kłapa bagażnika, drzwi i błotniki, także blok silnika i głowica, oraz wahacze... Z kolei wał napędowy jest zrobiony z włókna węglowego. Obniżony środek ciężkości i rozkład mas 50:50 oraz wzdłużne położenie silnika i skrzyni biegów świetnie wpływają na osiągi i prowadzenie się samochodu.

Eleganckie i sportowe wnętrze:

W Stelvio siedzi się wyżej niż w Giulli, ale za kierownicą czujemy się bardziej jak w luk-

susowym samochodzie osobowym. Eleganckie wykończenie wnętrza: skóra, prawdziwe drewno i aluminium. Schowki i kieszenie w drzwiach wyłożone miękką tkaniną. Materiały wykończeniowe są doskonałej jakości. Sportowy charakter podkreślają fotele z regulowaną podpórką ud i wyprofilowanym trzymaniem na boki. Podgrzewane, sterowane elektrycznie i oczywiście z funkcją zapamiętywania ostatnich ustawień. Estetyczna i funkcjonalna kierownica doskonale leży w dłoniach. Podobnie jak fotele jest pod-





grzewana. Przycisk Start/Stop umieszczony jest w kierownicy. Pod kierownicą, przytwierdzone do kolumny, aluminiowe łopatki zmiany biegów. Estetyczna deska rozdzielcza o płaskim kształcie z tradycyjnymi okrągłymi zegarami i 7-calowym wyświetlaczem TFT między zegarami. W części środkowej deski rozdzielczej ekran z wyświetlaczem o przekątnej 8,8 cala, z systemem nawigacji 3D i kamerą cofania. W sumie kokpit czytelny i łatwy w obsłudze. Zakochałem się w tym samochodzie patrząc na niego z zewnątrz, spotęgowało się to gdy siedziałem w środku.

Trzeba się przyzwyczać do lokalizacji przycisku Start/ Stop, ale szybko się okazuje, że jest to wspaniałe miejsce. W pierwszych sekundach jazdy może przeszkadzać niezwykle czuły i szybki układ kierowniczy, który w miarę jazdy coraz bardziej się podoba. Zresztą wszystko zaskakuje bardzo pozytywnie. Komfort jazdy, dynamika silnika, fenomenalne trzymanie się drogi i brak przechyłania się w zakrętach. Czuje się, że w skonstruowanie i zestrojenie zawieszenia włożono tu olbrzymi wysiłek. Każdy →→





pokonywany zakręt, każde wciśnięcie pedału gazu sprawia wielką przyjemność. Dawno już w samochodzie nie czułem się tak pewnie, jak w Stelvio.

Oczywiście wypróbowaliśmy działanie trzech trybów jazdy. Zmiana trybu jazdy wyświetlana jest w różnych kolorach na wyświetlaczu. Zmienia ona m.in. działanie napędu i układu kierowniczego. Automatyczna skrzynia biegów firmy ZF przypomina działanie skrzyń biegów BMW. Bardzo przyjemna w „normalnej” jeździe, w której nie wyczuwało się zmiany biegów. Inaczej działała w trybie dynamicznym, zmiany przełożeń następowały błyskawicznie z delikatnym, sympatycznym uderzeniem. Dużą przyjemność dawała także manualna zmiana biegów łopatkami pod kierownicą i mimo, że niechętnie robię to w automatach, to w Stelvi nie mogłem przestać.

Okazuje się, że system ESP nie jest wyłączalny nawet w trybie Dynamic. Ponieważ zrobiło się ślisko to próbowałem sprawdzić, czy ten samochód jeżdżący głównie z napędem na tylną oś jest nadsterowny. Trzeba było włożyć dużo wysiłku, zanim udało się przejechać kilka zakrętów z ledwo wyczuwalnym uślizgiem i jest to zasługa permanentnie działającego ESP. Stelvio posiada napęd na 4 koła (Q4), ale generalnie napędzane są koła tylne. Przednie włączają się w momencie utraty przyczepności kół tylnych i wtedy na przód przekazywana jest do 50 % mocy. Jazdę benzynową Stelvia skończyliśmy z przeświadczeniem, że jeździliśmy samochodem niezwykłym! Najprzyjemniej prowadzącym się

i najbardziej sportowym SUV-em z jakimi mieliśmy do czynienia, w dodatku ładnym i starannie wykończonym.

Diesel czy benzyna

Obie wersje posiadały praktycznie wszystko, o czym moglibyśmy marzyć i były bogato wyposażona w zaawansowane systemy asystujące



kierowcy. Wrażenia z jazdy jednym i drugim samochodem były bardzo dobre. Jeżeli w naszym charakterze jest jazda na wyższych obrotach i delectowanie się przyspieszeniami to radziłbym wersję benzynową. W wersji z silnikiem Diesla przyspieszenia są około sekundy gorsze, ale mocniejszy moment obrotowy powoduje także bardzo przyjemną jazdę. Przyjemna jest także cena, Diesel kosztuje ok. 10 tysięcy mniej, niż wersja z silnikiem benzynowym, a zużycie paliwa mniejsze. Były długie rozmowy, czy w ogóle kupić Alfę Romeo? Bo losy marki były kręte, jak przełącz od której pochodzi nazwa modelu. Alfa miała wspaniały wkład w historię motoryzacji. Produkowała piękne samochody, które miały sukcesy sportowe, ale miała także potknięcia zwłaszcza jakościowe i powstał stereotyp myślowy o złej jakości i awaryjności. Oczywiście porównaliśmy Stelvio z samochodami konkurencji, z Audi Q5 2,0 TDI i i BMW X3. Ceny podobne, za Stelvio w wersji podstawowej należy zapłacić 193 700 złotych, ale Stelvio jest lepiej wyposażona i, w dodatku, ma najlepsze osiągi z tej trójki. Wygrywa z nimi także trakcyjnie, przy tym nie ustępuje wykończeniem. Na nas Stelvio zrobiło jak najlepsze wrażenie, podobało się w niej dosłownie wszystko, zarówno w wer-



sji benzynowej jak i wysokoprężnej. No może prawie wszystko, bo nieco przeszkadzał głośny dźwięk silnika Diesla w momencie ruszania, który cichnie w czasie jazdy. Zapadła decyzja o zakupie Stelvio, tylko pozostało pytanie którą

wybrać? Były różnice zdań czy z silnikiem Diesla czy benzynowym? Była także dyskusja na temat foteli przednich. Czy wybrać za dopłatą fotele sportowe, czy relatywnie płaskie fotele seryjne?



Kupiona

Z salonu Alfa Romeo Bołtowicz wyjechaliśmy Stelvią z silnikiem Diesla 2,2 litra pojemności o mocy 210 KM (są także wersje 150 i 180 KM). Jedzie momentem obrotowym, biegi, w trybie oszczędnym, zmieniają się na niskich obrotach, natomiast w trybie sportowym Alfa potrafi nabrać niebywałego wigoru i zachowuje się jak samochód sportowy. Fotele zostały standardowe. ■

Krótkie spięcie



TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Najbliższe lata w motoryzacji będą zdominowane przez napędy elektryczne. Nawet jeśli okaże się, że elektryfikacja przyniosła więcej szkody, niż ekologicznego pożytku. Odwrotu nie ma, w napęd elektryczny samochodów zaangażowali się nie tylko ich producenci, ale firmy branż energetycznej i elektronicznej, fundusze kapitałowe i politycy.

Samochody elektryczne mają być rozwiązaniem problemu z emisją dwutlenku węgla i innych szkodliwych związków do atmosfery. Samochód zasilany czystą energią w czasie eksploatacji nie emituje szeregu szkodliwych czy niekorzystnych dla środowi-

ska naturalnego i ludzi związków. To niewątpliwa zaleta tego rodzaju napędu. Korzystne jest również i to, że moment obrotowy w silniku elektrycznym dostępny jest w całym zakresie obrotów, dla mniej zaawansowanych kierowców jazda jest łatwiejsza. Autobusy, tramwaje,



koleje miejskie czy samochody elektryczne mają sens w miastach, dlatego też wiele metropolii wyznacza strefy jedynie dla takich samochodów i zakazuje lub ogranicza możliwość poruszania się aut z napędem spalinowym. Wizja ulic bez spalin jest bardzo pociągająca, jednak brak smogu i spalin tu, gdzieś indziej musi przynieść ekologiczne szkody wynikające z produkcji energii elektrycznej, niezbędnej do ładowania tysięcy akumulatorów. Zwłaszcza tam, gdzie tę energię wytwarza się z węgla kamiennego czy, co jeszcze gorsze, brunatnego. Wielkie, i wciąż niedoszacowane szkody ekologiczne przynosi produkcja akumulatorów i wydobycie surowców do ich wytwarzania. Ostatnio ukazały się dwa raporty dotyczące samochodów elektrycznych i ich wpływu na środowisko naturalne. Według jednego, ów wpływ jest zbawienny i radykalnie zmniejsza negatywne skutki środowiskowe, według drugiego, wcale tak nie jest.

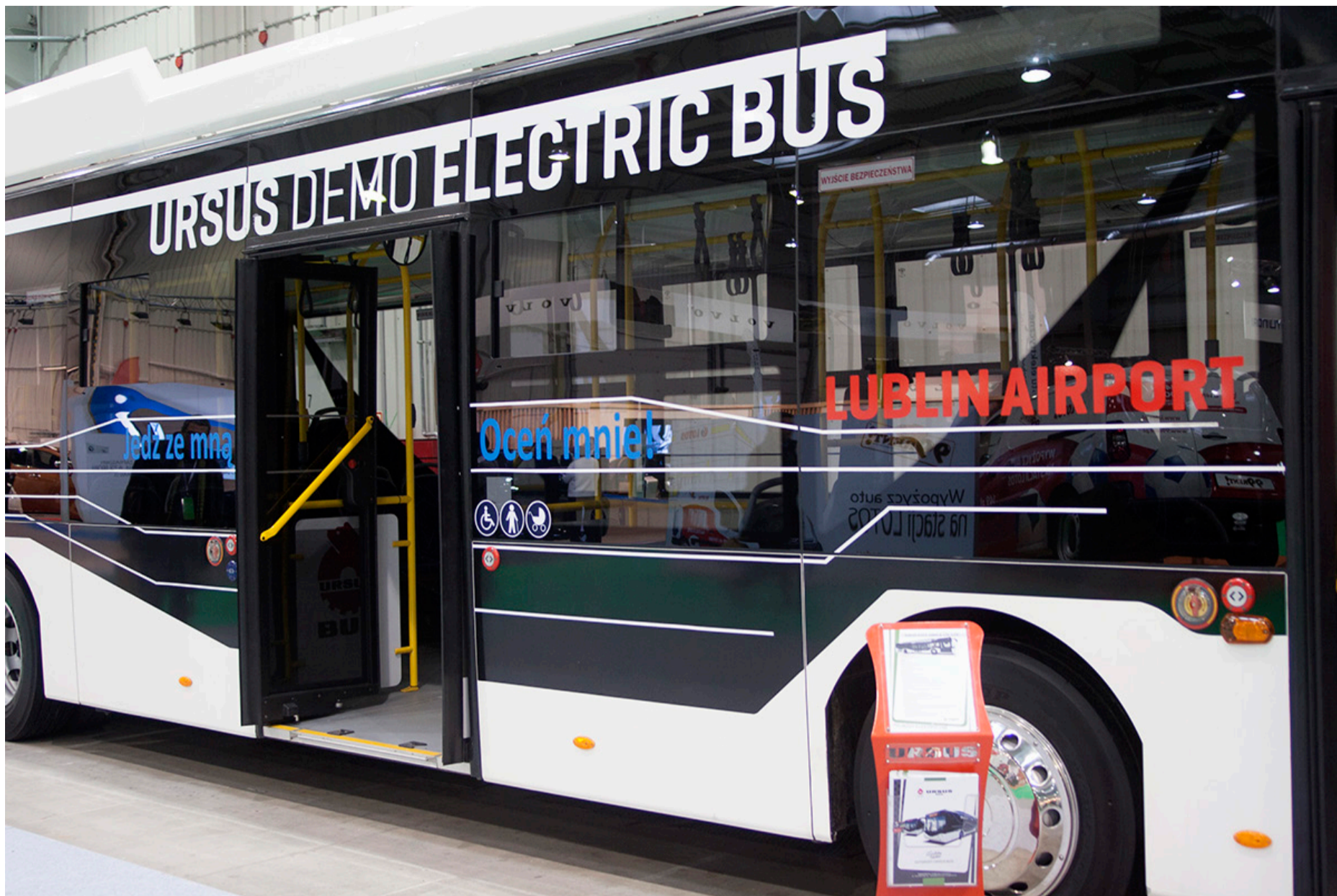
Europejska Fundacja na rzecz Klimatu (Fondation pour la Nature et pour l'Homme), organizacja zrzeszająca podmioty sektora elektromobilności Avere-France oraz Grupa Renault przedstawiły raport, z którego wynika, że napęd elektryczny w samochodach jest, w przeciwieństwie do napędu spalinowego, znacz-

nie korzystniejszy dla środowiska. Samochody elektryczne, w całym cyklu od produkcji do złomowania, generują przynajmniej dwukrotnie mniej zanieczyszczeń powodujących globalne ocieplenie. W raporcie zwrócono uwagę, że około 40% gazów cieplarnianych generowanych przez auta elektryczne powstaje w czasie produkcji baterii. Podkreśla się więc konieczność znacznego ograniczania szkód przy wydobyciu surowców niezbędnych do produkcji (m. in. litu, kobaltu czy niklu), postępu technologicznego w procesach produkcji i w

samej konstrukcji baterii oraz udoskonalenia recyklingu.

Z kolei Instytut Badań nad Środowiskiem i Energią w Heidelbergu wspólnie z niemieckim ADAC przeprowadzili badania wpływu samochodów na środowisko naturalne. Pod uwagę brane były wszelkie koszty środowiskowe, począwszy od wydobycia surowców do produkcji wszystkich komponentów, przez ilość wytwarzanej energii i surowców w procesach produkcyjnych, zużycie paliw kopalnych i akcesoriów w czasie eksploatacji, aż do demontażu i utylizacji lub powtórnego wykorzystania części wycofanego z użytku samochodu. Z opublikowanego raportu wynika, że najmniejsze szkody czynią samochody z silnikami Diesla. →→





Wcześniejsze badania szwedzkiego Instytutu Środowiska wykazały, że wyprodukowanie akumulatora o pojemności 40 kWh powoduje emisję do atmosfery 8 ton dwutlenku węgla. A według ekspertów Światowego Forum Ekonomicznego dopiero po przejechaniu dystansu 125 tysięcy kilometrów samochody elektryczne stają się mniej szkodliwe od napędzanych silnikami

wysokoprężnymi. Dane te dotyczą rynku niemieckiego, gdzie około 30% energii elektrycznej wytwarzane jest ze źródeł odnawialnych.

Francja do 2040 r. zamierza wprowadzić zakaz sprzedaży samochodów spalinowych, podobne decyzje podejmują inne kraje europejskie, a producenci samochodów zapowiadają zaprzestanie produkcji silników wysokoprężnych. A w Polsce? Dwa lata temu wicepremier zapowiedział, iż na polskich drogach będzie milion samochodów elektrycznych. To brzmiało niezłe: w Polsce będzie produkowany nasz, polski samochód. Nowoczesny, elektryczny. Co prawda na terenie Polski produkuje się samochody, ale ani fabryki, ani produkowane tam pojazdy polskie nie są. Ale co tam, Polak potrafi.



Stworzenie polskiego samochodu elektrycznego powierzono specjalnie powołanej spółce ElektroMobility Poland. Jak dotąd spółka ogłosiła konkurs na pro-



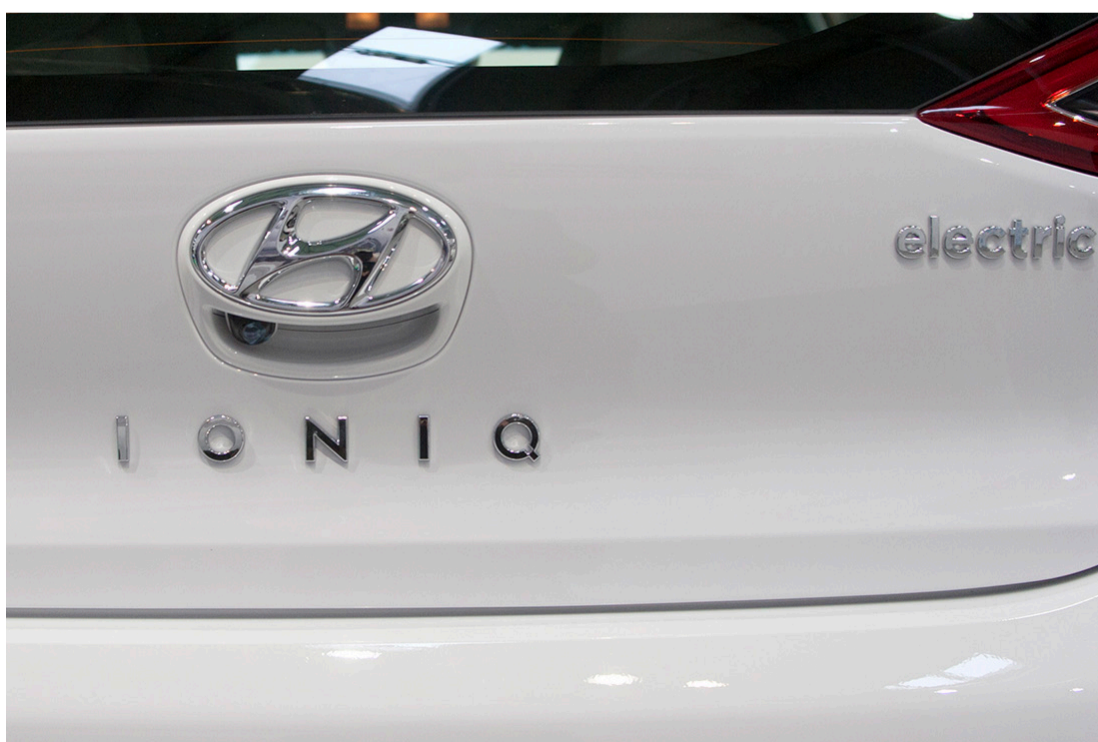
jekt samochodu elektrycznego, pierwszy etap pokazaliśmy, kolejne litościwie pominęliśmy milczeniem. Znacznie sprawniej zmieniali się kolejni prezesi. Nowy prezes zapowiedział, że cel spółki zostanie osiągnięty w 2019 roku. Ma powstać dokumentacja techniczna i pierwsze wersje prototypów samochodu elektrycznego. ElektroMobility Poland poszukuje partnera do uruchomienia produkcji, zapewniając iż starannie takich kandydatów zweryfikuje. Ma to być proste auto miejskie o zasięgu około 150 km. Warto przy tym zauważyć, że obecnie produkowane samochody mają zasięg dwukrotnie większy. Wielkoseryjna produkcja samochodów, to nie kaszka z mleczkiem, czego dowodem może być fabryka Tesli – gdyby nie kroplówka z kasy miliardera, dawno byłaby plajta. Jakoś trudno sobie wyobrazić, aby powstała nowa fabryka, a uznani producenci w kolejce się nie ustawiają. Ale ElektroMobility Poland optymistycznie podpisuje listy intencyjne na sprzedaż samochodów elektrycznych. Zakup auta, którego nie ma, zadeklarowały PGE Polska Grupa Energetyczna SA, Energa SA, Enea SA, Tauron Polska Energia SA oraz TVP SA.

Zapowiedź miliona elektrosamochodów można było między bajki włożyć już w chwili jej ogłoszenia, po dwóch latach mrzonka nadal pozostaje mrzonką. W lutym podpis prezydenta zakończył proces legislacyjny ustawy o elektro-

mobilności. Ustawa daje pewne przywileje posiadaczom i zachęty finansowe dla nabywców samochodów elektrycznych. Ma powstać Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, który będzie wspierać finansowo budowę infrastruktury i zakupy aut z napędem elektrycznym.

Piaskiem w tryby maszynerii polskiej elektromobilności jest to, że w ostatnich latach praktycznie położono firmy budujące i eksploatujące ферmy wiatrowe wytwarzające energię elektryczną – inwestorzy w międzynarodowych sądach będą domagali się odszkodowań za niewywiązywanie się z zawartych z nimi umów.

Tak się składa, iż udziałowcy tych spółek to też producenci aut elektrycznych, którzy uczestniczą w ogólnoeuropejskim projekcie budowy sieci stacji ładowania. Właśnie z planów wyłączono drogi w Polsce. Jako powody podaje się jednostronne niedotrzymywanie przez polskie podmioty umów, niekorzystne zmiany prawa i brak stabilnych warunków inwestycyjnych... Z jednej strony rząd twierdzi, że stawia na elektromobilność i czysty ekologicznie transport, z drugiej, paraliżuje rozwój producentów energii odnawialnej. Świat pędzi, samochody elektryczne różnych firm i różnych segmentów są coraz lepsze, mają coraz większy zasięg i powoli spadają ich ceny. Wizja stworzenia polskiego samochodu elektrycznego kojarzy się, nie wiedzieć czemu, z niesławnym supersamochodem Arrinera. Jest, ale go nie ma. ■



Uwielbiam drogę z zakrętami

Andrzej Dąbrowski – człowiek orkiestra. Gra na perkusji, śpiewa jazzowo i rozrywkowo, komponuje, ściga się samochodami, pisze reportaże, fotografuje i we wszystkich tych dziedzinach zdobywał – i nadal zdobywa – nagrody. Poza tym romantyk, pięknie śpiewa najpiękniejsze polskie piosenki. Ma 80 lat. – „Cieszę się, że Akademia zdążyła i mogłem nagrodę odebrać osobiście” - komentował ze śmiechem Andrzej Dąbrowski, odbierając kilka dni temu Złotego Fryderyka w kategorii muzyka jazzowa. Publiczność zgotowała mu kilkuminutową owację na stojąco. Z Andrzejem Dąbrowskim rozmawia Anna Lubertowicz-Sztorc.

Przyznajesz się do swojego wieku?

Oczywiście. Co prawda dziwię się, że ja jeszcze żyję, bo podobno średni wiek mężczyzny w Polsce to 73 lata. Ale na nic nie narzekam i jestem w dobrej kondycji. Dołują mnie tylko pogrzeby przyjaciół np. na jednej z moich płyt, gdzie grałem w kwartecie, zostałem już tylko ja. Czekam w kolejce ...

Na razie to stoisz w kolejce po liczne nagrody, które zdobywasz w muzyce, rajdach samochodowych, fotografii, ciągle masz wielu chętnych do współpracy. Czyba nie masz na co narzekać?

Rzeczywiście nadal startuję w rajdach, koncertuję, nagrywam, organizuję wystawy fotograficzne. Dostaję wiele zaproszeń, maili, tak, że czasem muszę migać się od tych wszystkich działań, bo brakuje mi czasu. Dobrze, że moja żona pozwala mi na te wszystkie wariactwa.



Jak sobie dajesz radę we współczesnym show-biznesie?

Managera nie mam i radzę sobie ze wszystkimi problemami sam. Dzwoniące telefony, terminy, propozycje, negocjowanie kwestii finansowych i jeszcze wielu innych – to mnie dobija. Ale wiesz, że ja zawsze tak trochę z boku stoję, bo nie piję alkoholu, po koncercie idę prosto do hotelu, a następnego dnia rano jadę do domu. Zawsze tak było. Jestem takim domowym człowiekiem,

dom jest dla mnie bardzo ważny.

Porozmawiajmy w takim razie o Twoich licznych aktywnościach. Zacznijmy od perkusji. Byłeś pierwszym dyplomowanym perkusistą w Polsce. A wszystko zaczęło się w Krakowie...

Tak, urodziłem się w Wilnie, ale Liceum Muzyczne i Państwową Wyższą Szkołę Muzyczną ukończyłem w Krakowie. To było cudowne miasto, w Krakowie mieszkali wówczas prawie wszyscy znani jazzmani bo i Kurylewicz, Trzaskowski, Namysłowski, Komeda, Karolak, Stańko, Muniak, Śmietana. Trudno wymienić wszystkich. Koncertowałem później z nimi w znanych klubach jazzowych Europy i Ameryki. Na tamte czasy, to były ogromne sukcesy. Poza tym w Krakowie była Piwnica pod Baranami z Piotrem Skrzyneckim, a tygodnik „Przekrój”, z którym współpracowałem, cieszył się ogromnym prestiżem. Teraz rzadko bywam w Krakowie, niestety.

Później jednak przenieśliście się do Warszawy. Dlaczego?

W 70 latach przenieśliśmy się do Warszawy, bo tam realizowaliśmy nagrania, muzykę do filmów, wszystkie wyjazdy zagraniczne trzeba było załatwiać w Warszawie, więc sytuacja zmusiła mnie do przeniesienia się do stolicy. Rodzice zostali w Krakowie.

Podobno perkusję sprzedaliście kilka lat temu?

Do niedawna jeszcze grałem na perkusji, ale perkusję sprzedałem. 50 lat grania wystarczy. Za pieniądze, które uzyskałem kupiłem amortyzatory do mojego sportowego Peugeota 106, którym się ścigałem na rajdach.

Perkusista

W ankietach miesięcznika „Jazz” uznany w latach 1958 - 1964 za najlepszego polskiego perkusistę jazzowego. Niemiecki „JazzPodium” ogłosił go najlepszym perkusistą „Bloku Wschodniego”. Koncertował w znanych klubach jazzowych Europy i Ameryki. W ankiecie Jazz Forum w 2013 roku zajmował nadal miejsce w pierwszej dziesiątce. Grał, akompaniował i nagrywał z najlepszymi w Polsce i za granicą.

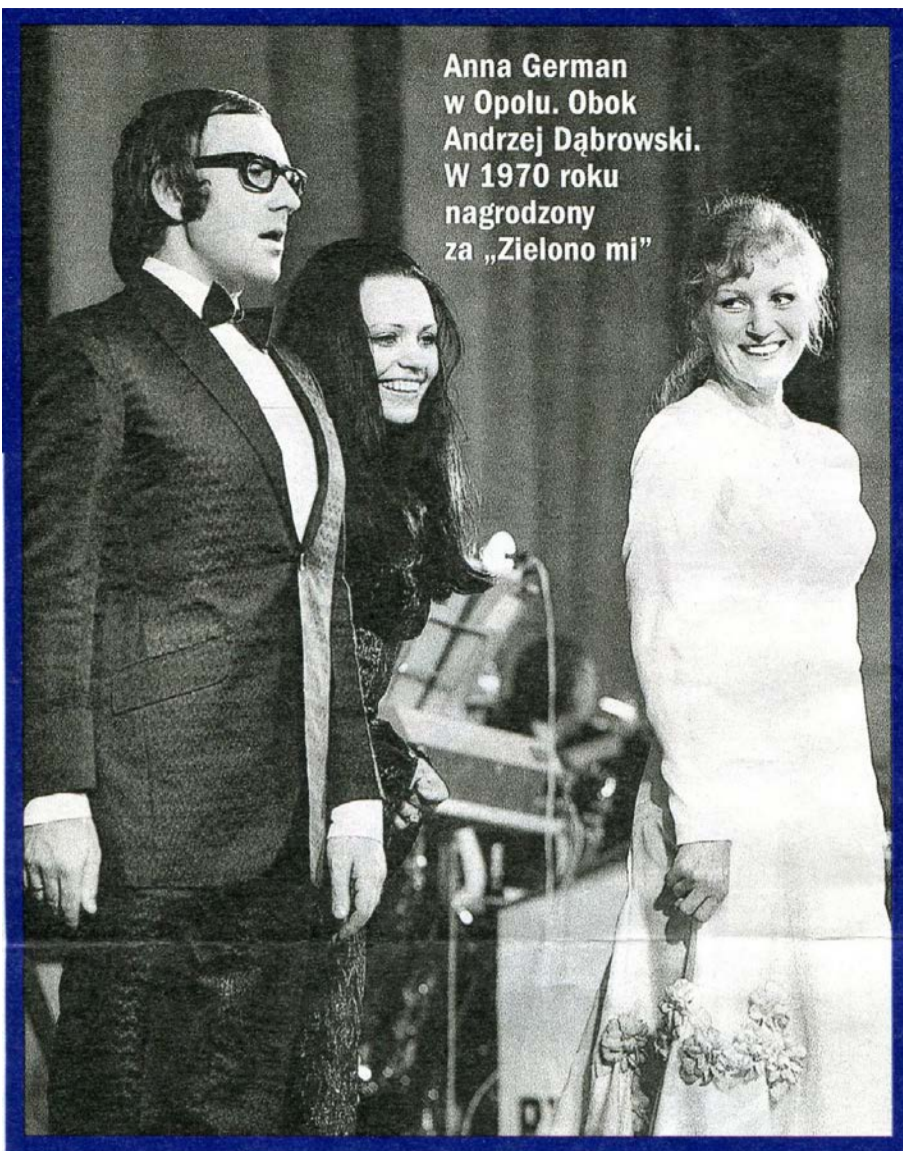
Wokalista jazzowy

Karierę wokalisty jazzowego rozpoczął w 1965 r. koncertem w Krakowskiej Filharmonii. Potem śpiewał jazz w Skandynawii i w Norwegii, także w Polsce na Jazz Jamboree, również w klubach i na festiwalu w Pradze. Nagrał wiele standardów dla Polskiego Radia. W ankiecie Magazynu Jazz Forum 1971-1972 został wybrany najlepszym wokalistą jazzowym Polski, a w europejskim rankingu plasował się na drugim miejscu między George Fajem, a Jonem Hendricksem. Był też etatowym muzykiem Orkiestry Polskiego Radia w Krakowie.

Karierę wokalisty jazzowego rozpoczęłeś w Krakowie, a co potem się działo?

Śpiewałem na festiwalach w Saint Louis (USA) i w Indiach (Calcutta). W 1995 r. nagrałem CD standardów jazzowych „Time for love”, gdzie sam akompaniowałem sobie na perkusji. Nadal, na różnych koncertach śpiewam swoje ulubione standardy. →→





W takim towarzystwie i z takimi sukcesami świat stał przed Tobą otworem...

Owszem bardzo dużo podróżowałem, poznałem wielu znanych, ciekawych ludzi. Z Ptaszynem Wróblewskim zwiedziłem Indie, to była fascynująca podróż. Grałem i śpiewałem także na statkach pasażerskich, które pływały po Ameryce

Piosenkarz

Jako piosenkarz rozpoczął karierę w 1970 r. od nagrania piosenki "Zielono mi". Zdobył trzy razy główne nagrody festiwalu Piosenki Polskiej w Opolu („Zielono mi"-1970, „Do zakochania jeden krok" - 1972, „Niewczesna miłość" -1974,) a inne liczne przeboje zjednały mu wielu słuchaczy, którzy przyznali mu tytuł Radiowego Piosenkarza Roku.

Jest kompozytorem 21. utworów. Koncertował w całej Europie, w USA z Urszulą Sipińską, a także w ZSRR z Anną German.

Południowej i Karaibach. Poznałem np. Omara Sharifa, który prowadził na statku klub bridgeowy, od Ginger Rogers wymogłem dedykację dla „Przekroju". Jackie Steward przyjął moją płytę z okładką rajdowego Fiata.



Rajdy i wyścigi samochodowe to Twoja pasja. Ścigasz się do tej pory i to z sukcesami...

To ściganie samochodami to moja największa radość i pasja. Zaczęło się w roku 1957 w Krakowie, podczas Rajdowych Mistrzostw Polski, w których zdobyłem tytuł wicemistrzowski. To był mój pierwszy poważny start, miałem wówczas 19 lat. Zaczynałem trenować pod skrzydłami Automobilklubu Krakowskiego wspólnie z Sobiesławem Zasadą. Ostatnio zmierzyłem się z nim w jubileuszowej, 50-tej edycji Rajdu Żubrów. W Klasyfikacji generalnej byłem drugi, za Zasadą.

Wspominałeś, że tym rajdem skończysz karierę rajdowca...

Jeszcze nie jestem pewny. Ciągle osiągam dobre czasy, dziwi mnie to bardzo, bo ja przecież nie



Rajdowiec

Jak tylko pozwalały mu na to czas i finanse startował w samochodowych mistrzostwach Polski. Brał czterokrotnie udział w Rajdzie Polski. W 1957 roku, jako 19-latek, zdobył tytuł wicemistrzowski. Był w rajdowym teamie FSO, wielokrotnie wywalczył tytuł Mistrza Polski Dziennikarzy. Ma za sobą dwa sezony startów w Pucharze Cinquecento.

trenuję, wsiadam w samochód i jadę na rajd. Jak jestem na odcinku zamkniętym, to jest adrenalina, koncentracja, walczę o każdą sekundę. Sport samochodowy to moja największa pasja. Szkoda, że czasy były trudne, kiedy zaczynałem osiągać sukcesy. Ale 60 lat temu sport motorowy w Polsce był w powijakach. Prowadzenie auta nadal mnie jednak bawi. Uwielbiam drogę z zakrętami. Ale jeżdżę spokojnie, nie płacę mandatów i przestrzegam przepisy.

Rajdowych sukcesów ostatnio miałeś sporo...

Tak, np. na Grand Prix Fiata dla 56 dziennikarzy motoryzacyjnych, w klasyfikacji gene-

ralnej byłem 21, w połowie stawki, a startujący zawodnicy byli ode mnie o 40 lat młodszy. Na Rajdzie Festiwalowym w Opolu byłem drugi w klasie dziennikarzy. Z okazji 40-lecia Auto Klubu Dziennikarzy Polskich odbyło się Warszawskie Kryterium Bizonów, zająłem w nim pierwsze miejsce.

S

Ile w Twoim prywatnym życiu miałeś samochodów?

47 prywatnych aut od 60-tego roku. Zawsze myślę, że to będzie ten ostatni, ale po dwóch, trzech latach szukam czegoś nowego nadającego się do sportu. Jakbym miał pieniądze, to pewnie zainwestowałbym w jakieś fajne auto do ścigania się, lub bym je wynajmował i jeździł na rajdy. Dzięki rajdom, wyścigom i dziennikarstwu motoryzacyjnemu zwiedzałem świat, byłem np. w Korei Południowej, jeździłem po torze Motegi w Japonii i po wielu innych torach wyścigowych na świecie.

Twoje hobby też jest związane z motoryzacją?

Tak, uwielbiamy z żoną podróżować samochodem kempingowym. Pierwszy taki samochód zbudowałem sam, potem na auto kempingowe przebudowałem Mazdę, a teraz mam już profesjonalne auto tego typu. Zwiedziliśmy z żoną →→



spory kawałek świata. Jedziemy sobie na miesiąc – to jest wspaniała przygoda, swoboda, wolność, niezależność. Poza tym uwielbiam majsterkować i np. pierwsze samochody kempingowe zabudowałem właściwie sam. W domu też zawsze jest coś do zrobienia.

Poznałam Cię jako dziennikarza zajmującego się motoryzacją, redaktora tygodnika „Motor”.

Tak, zaczynałem pisanie o motoryzacji w tygodniku „Motor”. Jak wyjeżdżałem z Filharmonią Krakowską w latach 60-tych jako perkusista w świat, to zawsze miałem ze sobą aparat fotograficzny. Pisałem reportaże motoryzacyjne, które „Motor” chętnie zamieszczał. Potem grałem z Ptaszynem Wróblewskim przez miesiąc w Paryżu, tam również pisałem artykuły. A wtedy niewiele osób mogło wyjeżdżać za granicę, więc moje reportaże były cenione. Kilka lat później zostałem etatowym dziennikarzem tego motoryzacyjnego tygodnika. Pracowałem tam 10 lat. Mam w „Motorze” kilka okładek na swoim koncie. Prowadziłem dział motoryzacji

Dziennikarz

Współpracował z wieloma redakcjami, jego teksty i fotografie trafiały do takich tytułów, jak "Motor", "Przekrój", "Panorama", "Jazz", "Gentleman". Felietony Andrzeja Dąbrowskiego publikujemy w "iAuto", regularnie pisuje do miesięcznika "Auto-Moto Technika".

w miesięczniku „Gentleman”. Pisałem też o sporcie samochodowym. Wystąpiłem w ogólnopolskim teście na prawo jazdy w telewizji – ale na wizji nie zadano mi żadnego pytania...

Oprócz współpracy z tygodnikiem „Motor”, pisałeś do „Przekroju” za jego najlepszych czasów. Na wizytówce masz napisane: dziennikarz – jazz i motoryzacja

Tak, „Przekrój” to było środowisko wspaniałych ludzi. Nie tylko pisałem do tego tygodnika, ale zamieszczałem zdjęcia, miałem nawet kilka okładek. To wtedy było naprawdę coś. Poza tym

współpracowałem z „Panoramą”, miesięcznikiem „Jazz”. W radiowej Trójce prowadziłem audycje „Trzy kwadransy jazzu”, a potem „Z wokalistyką na Ty”.

Fotograf

Brał udział w międzynarodowych salonach fotografii w Zagrzebiu, Bombaju i Londynie, miał 5 wystaw indywidualnych w Polsce. Ostatnio, z okazji 100 lecia ZAiKS wydany został album z fotografiami Andrzeja Dąbrowskiego.

W Krakowie także zaczęła się twoja przygoda z fotografią i trwa do dzisiaj...

Tak, w krakowskim Towarzystwie Fotograficznym zacząłem swoją przygodę z fotografią. Mam kilka unikatowych zdjęć np. Duke Ellingtona, który zapuszcza sobie podczas próby krople do oczu. Mam również wiele pięknych zdjęć ze świata, które chciałbym pokazać, ale nie mam czasu na przygotowanie i organizację wystaw. Niedawno miałem dużą wystawę zdjęć pt. „Tworze świata jazzu” w Łodzi. Te zdjęcia okazały się na tyle atrakcyjne, że być może uda się wydać album.

Jako piosenkarz zdobyłeś ogromną popularność i liczne, prestiżowe nagrody... Oczywiście powiesz, że przez przypadek...

Całym moim życiem rządził przypadek. W Krakowie zdałem do klasy fortepianu, ale stwierdzono u mnie wyjątkowo poczucie rytmu i jestem dyplomowanym perkusistą. Potem ciągnęło mnie do śpiewania i w 65 roku zaśpiewałem w Krakowie na Festiwalu Jazzowym. Potem śpiewałem już z Urbaniakiem i Dudziak w Skandynawii. Polskie i zagraniczne festiwale, nagrody, wyróżnienia to wszystko było moim udziałem. W końcu nagrałem i – to był styczeń 70-ty rok – jedyną piosenkę po polsku „Zielono mi”, która zdobyła tytuł piosenki miesiąca, a w czerwcu znalazła się w programie Krajowego Festiwalu Polskiej Piosenki w Opolu, gdzie zdobyła główną nagrodę. I tak to się zaczęło. W kolejnym roku zdobyłem trofea w Opolu i Sopocie z piosenką

„Do zakochania jeden krok”. Ale w głowie mi się nie przewróciło, traktowałem to zupełnie normalnie.

Brałeś udział w prestiżowych i cieszących się ogromnym powodzeniem koncertach „Męskie Granie”. Śpiewałeś z młodymi buntownikami-raperami. Jak do nich trafiłeś i jak sobie poradziłeś?

Oni do mnie zadzwonili, a ponieważ jestem luzakiem i lubię się bawić, to się zgodziłem. Najpierw jednak, przestraszyłem się specyficznego, szorstkiego słownictwa raperów, ale chłopcy dostosowali się do moich wymogów i bluzgów nie było. Śpiewałem bardzo fajny tekst „Refleksje”. Potem nagraliśmy świetny wideo klip w starym samochodzie, bo zespół wiedział, że ja mam sentyment do takich aut. W sumie wyszło pięknie. Wcześniej nagrałem inny utwór z tekstem krakowianina, Jana Wołka „Mokry trójkąt”, też z młodymi muzykami, którzy uznali, że jestem dobry rytmicznie, a głos nadal mam niezły.

Planujesz jakieś nowe projekty muzyczne?

W muzyce zawsze jestem otwarty na nowe projekty, mam już podpisaną umowę na koncert sylwestrowy w lubelskim teatrze. Będę występował w duecie z Markiem Napiórkowskim, najlepszym polskim gitarzystą jazzowym. Mój

głos nieźle brzmi w duecie. Chętnie również związałem się z młodymi jazzmanami, genialnie grają, a ja śpiewałbym jazzowe standardy. Owszem, chciałbym jeszcze coś nagrać, ale to się wiąże z koniecznością odbycia trasy koncertowej, a tego nie lubię – nieustannego koczowania w hotelach, przemieszczania się. Już mi się, po prostu, nie chce.

Chcesz jakoś zakończyć tę rozmowę? Podejrzewam, że o wielu rzeczach jeszcze nie rozmawialiśmy...

Mam taką refleksję: moim życiem z powodzeniem mógłbym obdzielić co najmniej 3 osoby i miałyby o czym opowiadać. Tyle już widziałem, zwiedziłem świat, tyle miałem spotkań z ludźmi, koncertów, występów, że już trochę od tego uciekam. Jestem zmęczony zaproszeniami, prośbami o udział w różnego rodzaju przedsięwzięciach, ale tak naprawdę to się cieszę. A poza tym zastanawiam się: czy gdybym kiedyś zdecydował się na jedną, konkretną działalność, poświęciłbym jej czas i pracę, to może zrobiłbym światową karierę? Może jeździłbym w WRC... ■

*Fot. Leszek Borkowski (portret), pozostałe zdjęcia z archiwum A. Dąbrowskiego
Wywiad był opublikowany w magazynie "FCA wokół nas"*



Wyścigi w Poznaniu

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ CHYŁA

Wyjątkowo wcześnie rozpoczęły się w tym roku wyścigowe Mistrzostwa Polski. Pierwsze spotkanie w Poznaniu odbyło się tydzień przed końcem kwietnia i termin okazał się szczęśliwy. Słoneczna pogoda, niezbyt gorąco – pogoda sprzyjała i zawodnikom, i kibicom.



Duże zainteresowanie wywołała tegoroczna nowinka – puchar Super S. To prywatna inicjatywa firmy OMM, ale ze statu-

sem Mistrzostw Polski. Pomysł jest bardzo przystępny – ścigają się Mini Coopery S, przygotowywane i obsługiwane przez OMM. Samochodów na

razie jest 11, kilka następnych ma być gotowych na następny wyścig. Organizator zapewnia, że samochody są identyczne, silniki wszystkich tak usta-



Przemysławem Plucińskim i Pawłem Lepertem. W drugim wyścigu zawodnicy startowali w odwróconej kolejności pierwszego, więc wyprzedzania i emocji było dużo. Kojder szybko doszedł do trzeciego miejsca tuż za Bartoszem Alejskim i opóźniając hamowanie wyprzedził go ale... nie dał już rady zmieścić się w zakręcie i na zablokowanych kołach uderzył w lidera – Grzegorza Pietruchę. Oba samochody wypadły z toru w żwir, na tor wyjechał samochód bezpieczeństwa i samochody ratownicze. Ładna scena – Kojder pierwszy wyszedł z samochodu, pomógł Pietrusze, przeprosił go i obaj zgodnie poszli w bezpieczne miejsce. Wyścig wznowiono na jedno okrążenie i zakręt dalej doszło do kolejnej kolizji. Przemysław Pluciński uderzył prowadzącego Marcina Olejniczaka i wypadł na pobocze. Olejniczak spadł przez to na trzecie miejsce, za Alejskiego i Jacka Łukaszyka.

BMW 318 IS

Najliczniejsze i najbardziej wyrównane – już od kilku sezonów – są wyścigi pucharu →→

wiono na hamowni, że mają dokładnie po 200 KM. Kierowcy mogą dokonać tylko podstawowych ustawień zawieszenia i wybrać ciśnienia w oponach. Daje to równe szanse wszystkim zawodnikom, bo to właśnie ich umiejętności decydują o wyniku. Tylko czterech kierowców wcześniej startowało w wyścigach, więc pierwszy wyścig był spokojny, wszyscy podeszli do niego ostrożnie. Zwyciężył Jakub Kojder przed





318 IS. Startuje tu aż 23. kierowców w bardzo zbliżonych osiągnięciach samochodami BMW.

W pierwszym biegu od startu prowadził Bartosz Palusko, tuż za nim przez cały czas jechał

Jacek Cichopek, jednak aż do mety nie udało mu się wyprzedzić rywala. Niedaleko za nimi





o ostatni stopień na podium walczyła trójka zawodników – ostatecznie najszybszy z nich był Paweł Malczak, który na mecie wyprzedził Szymona Rajczaka i Karola Wykę. W drugim wyścigu początkowo prowadził Bartosz Grzelecki naciskany przez Wojciecha Smorawińskiego. Ten uporał się z rywalem i zaczął zdobywać przewagę, a do Grzeleckiego zaczęła zbliżać się grupa zawodników. Ostatecznie drugi na mecie, za Smorawińskim, był Marcin Lempert przed Wyką, Grzeleckim i Cichopkiem.

Fiaty 126p

Kolejne wyjątkowe emocje zafundowały nam Fiaty 126p. W klasie 8-2, czyli bardzo przerobionych „Maluchów” tradycyjnie nie do pokonania jest Bartosz Idźkowski, ale o drugie miejsce zaciekle walczą Kamil Osóbka i Oskar Klimek. Doświadczenie zwyciężyło, →→



dwa razy szybszy z tej pary był Osóbka mimo ciągłych desperackich prób Klimka. W klasie 8-1, czyli mniej przerobionych maluchów emocji było tyle, że podobnych wyścigów nie pamiętali najstarsi kibice. W pierwszym zwyciężył Paweł Żeromiński przed Maciejem Wielgoszem i Robertem Zalewskim. Drugi bieg był niezwykły. O pierwsze miejsce walczyli zaciekle Michał Szlachta z Mirosławem Jandulą, ostatecznie zwycię-



żył ten pierwszy. Kilkanaście sekund za nimi o trzecie miejsce walczyło chwilami nawet ośmiu zawodników. Co jakiś czas któryś z nich popełniał błąd i zostawał w tyle, gdzieś w połowie dystansu czwórka Maluchów jechała tyralierą. Ostatecznie na mecie trzeci był Quba Sykucki przed Żeromińskim i Zalewskim.

Mniej liczne klasy

W pozostałych klasach zwyciężali: w DN2 Picanto – Szymon Jabłoński i Nikodem Wierzbicki, w DN9 – Krzysztof Mencil i Łukasz Janiak, w DN2 – Anna Maria Gańczarek-Rań (jako ósma kobieta w historii wyścigowych MP), w DN3 dwa razy wygrał Bartłomiej Madziara, a w DN5 dwa razy Jacek Cichopek, w DN6 Michał Woroch i Łukasz Rawecki.



Wyraźny kryzys przeżywają najszybsze klasy. W D4 powyżej 3500 cm³, po zakończeniu Challenge Europy Wschodniej Porsche GT3 ścigają się – trzy Porsche i jedno Lamborghini. Trzy Porsche stoczyły zaciętą

walkę, dwa razy zwyciężył Jędrzej Szcześniak, za jego plecami w pierwszym wyścigu Radosław Kordecki wyprzedził Mariusza Miękosia, a w drugim Miękoś wyprzedził Kordeckiego. W D4 do 3500 cm³, po jednym pierwszym miejscu odnotowali Przemysław Milewski i Gosia Rdest, w DN-4 raz wygrał Bartłomiej Mirecki.



W wyścigu godzinnym Kordecki z Pawłem Dziurką wypracowali sporą przewagę, którą zlikwidował Samochód Bezpieczeństwa... Restart lepiej udało się Miękosowi i to on ostatecznie zwyciężył. W pozostałych klasach wyścigu godzinnego triumfowali Piotr Gembicki z Tomaszem Urbańskim (D4 1600), Bartłomiej Madziara (D4 2000), Krzysztof Zagórski (D4 3500) i Bartosz Palusko (D4 IS Cup).

Kolejna odsłona wyścigowych MP na litewskim torze Nemuno w Kačerginė pod Kownem – od 18 do 20 maja. ■

Hungaroring - 1 odstępna

OPR: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ostatni weekend kwietnia na torze Hungaroring po raz pierwszy w tym sezonie zmierzyli się uczestnicy tego (nadal) jedyne, markowego polskiego serialu wyścigowego. Tradycyjnie kierowcy wzięli udział w dwóch, odrębnie punktowanych zawodach.



Kwalifikacje przed pierwszą rundą wygrał Konrad Wróbel, który powrócił do stawki mistrzostw Polski Kia Picanto, za co otrzymał pięć punktów do klasyfikacji sezonu. Po niezwykle zaciętej walce okazał się lepszy od

ubiegłorocznego mistrza Polski Kamila Serafina o zaledwie 0,054 sekundy. Trzecia Adrienn Vogel była wolniejsza o 0,074 sekundy.

Pierwszy wyścig sezonu zakończył się identyczną, jak

w kwalifikacjach, kolejnością: Wróbel, Serafin, Vogel. Trzeba jednak stwierdzić, że kierowcy nie mieli zbyt dużo możliwości, by powalczyć między sobą, gdyż po drugim wyjeździe samochodu bezpieczeństwa zakończono wyścig, a za



oficjalnie uznano rezultaty po dziewiątym okrążeniu.

Do drugiego wyścigu (następnego dnia), zgodnie z regu-

laminem, pierwsza szóstka z poprzedniego wyścigu startowała w odwróconej kolejności. To oznaczało, że z pierwszej linii ruszył Lukas Keil oraz

Nikodem Wierzbicki. Młodzi kierowcy nie wykorzystali jednak swojej szansy i w drugim zakręcie zderzyli się, co spowodowało, że ten drugi był →→





zmuszony do zjazdu do bok-sów, by szybko naprawić swoją Kię. Start rewelacyjnie rozegrała Adrienn Vogel i bardzo szybko wysunęła się na prowadzenie, którego nie oddała do końca rywalizacji.

Węgierka nie mogła jednak pozwolić sobie na chwilę wytchnienia. Za jej plecami zażartą walkę toczyli Konrad Wróbel, Kamil Serafin i Filip Tokar. Dwaj ostatni nie chcieli odpuścić nawet na moment, co doprowadziło do małej kolizji. Na szczęście oba auta nadawały się do dalszej jazdy. (Tokar po tym incydencie otrzymał karę przejazdu przez aleję serwisową, co zepchnęło go pod koniec pierwszej dziesiątki).

Na drugim okrążeniu kolizję mieli również Marcin Ganowski i Jakub Dwernicki. Z poważnie wyglądaj kraksy, obaj kierowcy wyszli bez szwanku, ale Picanto Dwernickiego ucierpiało na tyle mocno, że musiał on zjechać





do boksów i zakończyć rywalizację. Ganowski, podobnie jak Tokar, otrzymał karę przejazdu przez aleję serwisową.

Po nerwowym początku kierowcy opanowali emocje i w sportowej walce dalej rywalizowali o jak najlepsze lokaty. Adrienn Vogel kontrolowała sytuację i miała około sekundy przewagi nad Kamilem Serafinem i Konradem Wróblem. Mistrz Polski odpierając ataki

powracającego do cyklu kierowcy kilkakrotnie wyjechał z toru, za co otrzymał karę siedmiu sekund i mimo że linię mety przejechał jako drugi, to początkowo został sklasyfikowany na trzeciej pozycji.

Po wyścigu sędziowie dopatrzyli się niezgodności samochodu Adrienn Vogel z regulaminem technicznym. Węgierka została zdyskwalifikowana i zwycięstwo przyznano Kon-

radowi Wróblowi, który linię mety przekroczył jako trzeci. Drugie miejsce zdobył Kamil Serafin, a na trzecią pozycję awansował Lukas Keil. Niemiec w pokonanym polu zostawił Dawida Borka, który stracił nieco ponad sekundę. Czołową piątkę zamknął Marek Begier. Pięć punktów za najlepszy czas okrążenia zdobył Kamil Serafin.

W klasyfikacji sezonu Konrad Wróbel i Kamil Serafin mają po 142 punkty. Trzeci jest Lukas Keil (114), czwarty Filip Tokar (112), a piąty Marek Begier (108). Kolejną rundę KIA PLATINUM CUP zaplanowano w dniach 19-20 maja na austriackim torze Red Bull Ring.

Partnerem strategicznym Kia Motors Polska przy organizacji Mistrzostw Polski KIA PLATINUM CUP jest firma ORLEN OIL. Projekt wspomagają także Bank BGŻ BNP Paribas oraz Ergo Hestia.



Inauguracja w Świdnicy

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, RSMP.PL

Rajd Świdnicki-Krause jest kontynuacją Rajdu Elmot. W tym roku była to pierwsza runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski i druga Historycznych Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski.



Do przejechania było osiem odcinków specjalnych o długości nieco ponad 100 kilometrów. Wystartowały 32 załogi w samochodach współczesnych oraz 20 w stawce aut historycznych.

Rajdy w Górach Sowich zawsze cieszyły się wielkim zainteresowaniem kibiców i były wyzwaniem sportowym dla załóg. Klasyczne odcinki Złoty Stok, Kamionki, Michałkowa i naj-

ważniejsza - kostka w Walimiu, gromadziły tłumy, kierowcy zaś starali się tam pokazać kunszt jazdy. Zwycięstwo w Rajdzie Elmot nigdy i nikomu nie przychodziło łatwo. Dwadzieścia



lat temu w 26. Rajdzie Elmot, po pokonaniu 242 kilometrów na 22 odcinkach specjalnych, w stawce Pucharu Fiata zwyciężyli Grzegorz Grzyb/Bar-

łomiej Sitek w Conquecento. W 46. Rajdzie Świdnickim-Kraus ten sam kierowca pilotowany przez Roberta Hundlę wygrał rajd w klasyfikacji gene-

ralnej. Dla porządku dodam, że dwadzieścia lat temu, po nadzwyczaj ekscytującej rywalizacji, najszybszy był Janusz Kulig z Jarosławem Baranem





w Renault Megane Maxi przed dwoma załogami – Marek Gieruszczak/Maciej Maciejewski i Robert Gryczyński/Tadeusz Burkacki w Toyotach: Celica ST185 i Corolla WRC.

W tegorocznym rajdzie, jak donoszą nasze wiewiórki, emocji nie brakowało, a gorąca atmosfera zawodów przypominała dawne czasy. Króciutka trasa, zawody odbywały się

Jakub Brzeziński i Kamil Kozdroń, trzecie Mikołaj Marczyk

i Szymon Gospodarczyk. Warto zauważyć, że tegorocznymi zwy-



cięzcy wcześniej w Świdnicy dwukrotnie już stawali na najwyższym stopniu podium klasyfikacji generalnej. Legenda i nestor polskich rajdów, Maciej Wisławski pilotował Łukasza Byśkiniewicza. Jechali samochodem Hyundai i20 R5 i ukończyli rajd na 8. miejscu. ■

Tu kompletne wyniki I rundy RSMP i II HRSMP.

praktycznie jednego dnia, niewielka liczba startujących (32 załogi w RSMP i 20 w rundzie historycznej) najbardziej różni dzisiejszy Świdnicki-Krause od dawnego Elmotu. Na podium stanęły załogi jadące w Skodach Fabia R5. Zwycięzcami zostali Grzegorz Grzyb i Robert Hundla, drugie miejsce zajęli





*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/**

Polacy po Katarze

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Po pięciu dniach pustynnej rywalizacji w QATAR CROSS COUNTRY RALLY polscy kibice mogą być usatysfakcjonowani. Jakub Przygoński i Tom Colsoul zwyciężyli, Aron Domżała i Rafał Marton dojechali na czwartej pozycji, a w stawce motocyklistów najszybszy był Maciej Giemza.

Katarska runda Pucharu Świata Cross Country należy do tych trudniejszych, chociaż w całym cyklu nie ma rajdów łatwych. Tegoroczna edycja sprawiała problemy nawigacyjne za sprawą ukrytych punktów drogowych, a kamienista pustynia niszczyła opony. Dlatego w walce o zwycięstwo liczyli się ci, którzy popełnili mniej błędów. Trzeba było doskonale posługiwać się systemem nawigacji i równie sprawnie zmieniać uszkodzone koła. No i jechać szybciej od rywali. Ta sztuka



udała się zawodnikom zespołu sponsorowanego przez Orlen. Motocyklista radził sobie znakomicie, kolejne etapy kończył jako lider, załoga Przygoński/Colsoul jechała na drugim miejscu do czasu, aż prowadzący w rajdzie Nasser Al Attiyah wycofał się po awarii silnika. Czwarte miejsce w prologu zajęli Domżała/Marton i po serii najróżniejszych przygód na tej samej pozycji ukończyli rajd. Kierowca po rajdzie nie ukrywał, że czuje niedosyt, bo oczekiwania miał większe.

BRAYT®

NOWOŚĆ!



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



TROTON®

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl

Królowie szos

TEKST: MARZENA PIÓRO
ILUSTRACJA: WIKTORIA PISARSKA

Wiosenna aura udzieliła mi się na całego. Jadę podziwiam piękno i kolory. A pogoda sprzyja spacerom. Ale co mnie mocno zaskoczyło, słoneczna aura mocno wpływa na brawurę niektórych kierowców. Opowiem od początku. Wyruszyłam z redakcji i jadę bardzo przepisowo przez ulice mego kochanego miasta. Podziwiam kolory wiosennych kwiatów. Wszystko kwitnie i jest pięknie. Ja bardzo lubię obserwować i świat i ludzi. Zasady naszych działań i różnorodność zachowań. I wiem to już na pewno, że słoneczna, ładna pogoda potęguje pewność siebie. Jadąc jedną z najszybszych tras w Warszawie w zasadzie miałam wrażenie, że wszyscy wokół mnie biorą udział w jakimś nieznanym mi rajdzie czy wyścigu. Takim bez startu i mety. Bez oznaczeń. Bez regulaminu. Takim rozpoczynającym się zniemacka. Czy tylko mi się tak wydaje, że im więcej stopni Celsjusza tym więcej na liczniku? Czy Wy też tak macie? Czy to tylko moje obserwacje? Jak słowo, zauważyłam że w słoneczne dni jesteśmy odważniejsi albo wręcz „nad odważni”. Tylko



po co? Ja, jadąc bezpiecznym tempem, podziwiałam najpierw kwiatki i rabatki, zaś za niedługą chwilę dwa rozbite auta i bardzo smutnych kierowców. Trochę zrobiło mi się ich żal, bo były to naprawdę piękne i drogie auta. Jeden kabriolet, drugi sedan. No i nie mogę zapomnieć smutnych min właścicieli oraz korku w którym stanęliśmy wszyscy. I tu pojawia się odwieczne pytanie „Quo vadis” i po co, dlaczego tak szybko? Ktoś kogoś wyprzedza, ten się nie daje, emocje rosną, zaczyna się... właściwie co się zaczyna? Rośnie napięcie, robi się nerwowo i niebezpiecznie. A potem – może się zdarzyć – kara, nie zawsze współmierna do winy. Nie, nie dajmy się ponieść emocjom...

PS.

Zalecenia od Marzeny:

Dziewczyny, piękna pogoda zawsze dobrze nastraja. I bardzo dobrze. Pamiętajmy jednak o zachowaniu zdrowego rozsądku i umysłu jasnego jak słońce. Bo po co szarżować życiem i zdrowiem swoim i innych podróżnych. Szerokiej i jasnej drogi. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Wydarzenia i rocznice: maj 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Narodziny legendy – to już 70 lat!

Trudno sobie to wyobrazić, ale niezawodny „dżip”, czyli słynny od czasów II wojny światowej Willys-Overland Jeep okazał się pewnego razu jednak zawodny. Do tego tak bardzo, że pewien Brytyjczyk postanowił zbudować coś lepszego...

Maurice Wilks był głównym projektantem firmy Rover, a jego brat Spencer jej dyrektorem. Maurice używał amerykańskiego Jeepa w swoim gospodarstwie na wsi. Nie był jednak z niego zbyt zadowolony, gdyż – być może pochodzące

z demobilu i mające długą wojenną historię – auto nękały problemy mechaniczne. W rezultacie postanowił zaprojektować własny pojazd tego typu. Spencer Wilks przystał na ten pomysł i premiera Land Rovera serii 1 miała miejsce 30 kwietnia 1948 roku podczas salonu motoryzacyjnego w Amsterdamie.

Nowy samochód miał w założeniu być prostym, ale uniwersalnym, wielofunkcyjnym pojazdem do użytkowania w wiejskich farmach. I taki był – miał „pudełkowatą”, kanciastą sylwetkę,

70 YEARS OF LAND ROVER

1948
LAND ROVER SERIES I
 The "barnier's friend" makes its debut in post-war Britain

1949
ARMY EDITION
 British Army orders its first Land Rovers

1954
 107-inch long wheelbase version added

1958
LAND ROVER SERIES II
 Updated model gains a new 2.25-litre petrol engine

1969
 In a marked visual change, Series II headlights are moved to the front wings

1970
RANGE ROVER
 Land Rover's iconic model is launched in two-door format

1971
LAND ROVER SERIES III
 Third-generation launched

1976
 1,000,000th Land Rover is built

1981
 Four-door Range Rover released

1983
 Land Rover goes coil sprung with the launch of the One-Ten and Ninety

1994
RANGE ROVER
 Second generation P38a Range Rover launched

1997
FREELANDER
 Land Rover's fourth model launched

1998
DISCOVERY
 Second-generation model arrives with 720 improvements over the original

1999
DEFENDER
 Original 'Landie' relaunched and renamed

1999
DISCOVERY
 Third Land Rover model launched

2001
3RD GENERATION RANGE ROVER
 Monocoque-based Range Rover makes debut

2004
DISCOVERY 3
 Third generation Discovery launched

2005
RANGE ROVER SPORT
 Hugely popular sports model goes on sale

2006
FREELANDER 2
 Updated version launched and manufactured in Halewood

2009
DISCOVERY 4
 Fourth generation launched

2010
RANGE ROVER EVOQUE
 New small premium model based on LRX concept

2012
ALL-NEW RANGE ROVER
 First premium SUV with lightweight aluminum body structure

2013
ALL-NEW RANGE ROVER SPORT
 The most dynamic Land Rover ever

2014
LAND ROVER DISCOVERY
 Vision Concept hinted at the design language for the next Discovery

2014
RANGE ROVER SPORT SVR
 World's fastest SUV with top speed of 160mph

2014
 Special Vehicle Operations (SVO) is launched, home to the most bespoke and luxurious Land Rovers ever built

2015
 World's biggest sand drawing celebrates the birthplace of an icon

2015
 Trio of end-of-the-line Defenders said final farewell to the most iconic Land Rover of all

2014
DISCOVERY SPORT
 Freelander replacement launched with seven seat practicality

2015
RANGE ROVER AUTOBIOGRAPHY LWB
 Super-luxurious model unveiled in New York

2015
RANGE ROVER EVOQUE CONVERTIBLE
 The convertible for all seasons

2016
DISCOVERY
 All-new model launched with space for seven, full-size adults

2017
RANGE ROVER VELAR
 The avant-garde Range Rover is unveiled at London's Design Museum

2018
RANGE ROVER PHEV
 New plug-in hybrid model brings more technology and greater efficiency

2018
RANGE ROVER SV COUPÉ
 Exclusive model debuts at the Geneva Motor Show, limited to 999 units

2018



LAND ROVER

70

YEARS

napęd na cztery koła i płócienny dach. Ze względu na powojenne braki wielu surowców, zwłaszcza stali, oszczędzono gdzie się tylko dało. Wiele, wydawałoby się standardowych elementów samochodu, jak miękkie fotele, nagrzewnica, koło zapasowe, a nawet drzwi w tym pojeździe uważane były za dodatki i oferowane za dopłatą. Z drugiej strony wykorzystano wojenne nadwyżki zielonej farby używanej do malowania samolotów.

Do napędu zastosowano benzynowy silnik 1,6 o mocy 51 KM.

Samochód został dobrze przyjęty przez motoryzacyjny rynek, a ponieważ Brytyjczycy byli po wojnie jeszcze przez kilka dekad potęgą kolonialną, Land Roversy pojawiły się w najbardziej odległych zakątkach globu. Pojazd chętnie wykorzystywany był w rolnictwie, ale także

przez policje i wojsko wielu krajów (np. RPA, Australii czy Nowej Zelandii) czy pracowników organizacji pomocowych. Land Rovera szczególnie upodobali sobie podróżnicy i odkrywcy przemierzający pustynie i przedzierający się przez dżungle.

Pierwotnie zakładano, że Land Roversy będą produkowane tylko przez kilka lat. Przede wszystkim





kim firma chciała zebrać środki na ponowne uruchomienie produkcji samochodów osobowych (w czasie wojny fabryka w Coventry została

zbombardowana). Tak się stało, ale popyt na terenowe auta nie malał. W rezultacie podjęto decyzję o pozostawieniu nazwy Land Rover jako

odrębnej marki oraz opracowaniu nowej jego generacji – w 1976 roku z linii montażowej w Solihull zjechał milionowy egzemplarz Land Rovera.



W 1970 roku na rynku pojawił się Range Rover – bardziej komfortowa i luksusowa wersja Land Rovera. A najbardziej znanym modelem – za sprawą ekstremalnie trudnych, przeprawowych rajdów Camel Trophy, w którym uczestnicy przemierzali bezdroża w egzotycznych regionach świata – stał się Discovery. z 1989 roku.

Zamknięte rozdziały

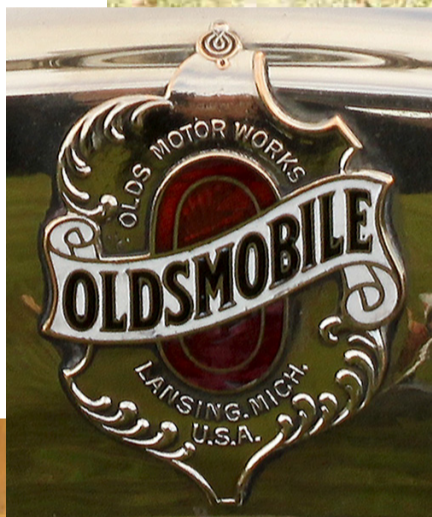
Na początku lat 70-tych, mając ok. 10 lat – wraz z kolegami -- wysyłałem do firm motoryzacyjnych „prośby” o materiały reklamowe i promocyjne. Nikt z nas nie znał wówczas angielskiego, więc wysyłane – przepisywane ręcznie – teksty były zapewne drama-



tyczne pod względem językowym. Niewykluczone, że czytający mgliście domyślał się o co może chodzić nadawcy. W każdym razie powoli, ale systematycznie rósł na mojej półce stosik folderów z bajecznymi zdję-

ciami jeszcze bardziej cudownych „zachodnich” samochodów. Były wśród nich katalog Oldsmobila. Dla młodego chłopaka, znającego jedynie Syreny, Warszawy, pierwsze Fiaty oraz Żuki i Nysy, fotki amerykańskich „krążowników szos” były czymś niesamowitym. Gdybym wówczas zobaczył UFO wrażenie nie byłoby większe...

29 kwietnia 2004 roku z linii montażowej fabryki Lansing Car w Michigan zjechał ostatni Oldsmobile. Tak zakończyła się 106-letnia historia tej motoryzacyjnej marki, jednej z pierwszych w tej branży na świecie. Ostatni wyprodukowany egzemplarz (model Alero w wersji sedan) trafił do



Lansing's RE Olds Transportation Museum z autografami pracowników fabryki na masce.

Działająca od samego początku w Lansing firmę Olds Motor Vehicle Company (pierwsza





nazwa Olds Motor Works) założył w 1897 roku - urodzony w Ohio - Ransom Eli Olds (1864-1950). Początkowo zajmował się produkcją silników. W 1901 roku firma zadebiutowała jako wytwórca samochodów. Pierwszym modelem był, napędzany gazem, Oldsmobile Curved Dash. Swą nazwę otrzymał od nieco fantazyjnie zakrzywionej linii stopnia, po którym wsiadało się do auta. Już w pierwszym roku produkcji sprzedano ponad 400 sztuk tych samochodów, co jak na

tamte czasy, gdy auta były dobrem raczej luksusowym, było świetnym rezultatem. W kolejnych latach popularność Oldsmobile nadal rosła, a fabrykę opuszczały kolejne tysiące pojazdów.

Niestety, poważne tarcia biznesowe pomiędzy Oldsem i jego głównym inwestorem, który domagał się produkcji droższych modeli, doprowadziły to tego, że założyciel marki sprzedał w 1904 roku większość swych udziałów i opuścił firmę. Cztery lata później powstał koncern General Motors, w składzie

którego obok Buick'a znalazł się także Oldsmobile. I to właśnie Oldsmobile stał się dla GM wiodącą marką, poprzez którą wprowadzono kilka pionierskich rozwiązań w motoryzacji. Należy do nich np. chromowanie elementów nadwozia (1926) czy w pełni automatycznej skrzyni biegów (1940). W 1966 roku pojawił się Old-





smobile Tornado, który był pierwszym amerykańskim przednionapędowym samochodem.

Oldsmobile koncentrowało się na oferowaniu samochodów dla tzw. klasy średniej, w USA licznie reprezentowanej. Prawdziwym hitem okazał się model Cutlass, który należał do najchętniej kupowanych samochodów od połowy lat 70-tych do początków lat 80-tych (ub. wieku). Później dały o sobie znać efekty światowego kryzysu naftowego. Rozpoczęła się era dużo mniejszych i bardziej ekonomicznych samochodów. W 2000 roku GM ogłosił, że zaprzestanie produkcji Oldsmobili za cztery lata. W ciągu ponad 100 lat produkcji fabrykę opuściło ponad 35 milionów samochodów tej marki, która przeszła już do historii.

Ransom Olds po rozstaniu się z założoną przez siebie firmą Olds Motor Works założył kolejną. Początkowo chciał nazwać ją RE Olds Motor Car Company, ale poprzedni wspólnik – Samuel L. Smith – bojąc się, że straci część zdezorientowanych klientów, zagroził procesem sądowym. Ostatecznie pozostała nazwa REO Motor Car Company, która od samego początku (1905) świetnie radziła sobie na rynku. Już po 2-3 latach firma

i marka REO należała do grona czterech najbogatszych producentów samochodów w USA. Oczywiście, konkurencja – zwłaszcza GM oraz Ford – mocno dawała się we znaki, ale Olds potrafił wynajdywać swego rodzaju nisze. Produkował na przykład świetnie wyposażone samochody do długodystansowych podróży, na wzór kolejowych wagonów Pullmana (REO Pullman Car). Wśród klasyków oldtimerów wymienia się dzisiaj także modele Flying Cloud oraz Royale z przełomu lat 20-tych i 30-tych XX wieku. Krach na giełdzie i lata kryzysu gospodarczego sprawiły, że Olds porzucił produkcję samochodów osobowych na rzecz ciężarówek, autobusów oraz pojazdów użytkowych. Niedługo później przeszedł na emeryturę, zmarł w 1950 roku. Marka REO istniała do 1975 roku.

P. S.

W 1967 roku w amerykańskim mieście Champaign w stanie Illinois powstał zespół muzyczny REO Speedwagon, który w latach 80-tych był zaliczany do czołowych kapel rockowych obok takich grup, jak Styx, Journey, Boston oraz Foreigner. Zespół przyjął nazwę od ciężarówki REO Speed Wagon. Zespół koncertuje do dzisiaj... ■

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

Zdjęcie na okładce: Anna Lubertowicz-Sztorc



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl