

iauto ^{polska}

Numer 120, 24 października 2018



Zgodnie z porządkiem świata jaki znamy, po lecie przychodzi jesień, a po niej zima. Dni coraz krótsze, co prawda słońeczko czasem wystawia swoją sympatyczną buźkę, ale nie grzeje już tak zuchwale, a i szybko chowa się za horyzontem. Liście lecą z drzew, wiatr zacina deszczem, ciemno rano, ciemno wieczorem, buro i ponuro. Jesień przyszła, nie ma co do tego żadnych wątpliwości.

Dla kierowców jesień, to czas zmiany opon, letnich na zimowe. I co rok to samo pytanie – zmieniać, czy jeszcze poczekać do pierwszego śniegu? I od lat ta sama odpowiedź – jeśli rano temperatura spada poniżej 7 stopni, to nie ma na co czekać, zmieniać.

O tym, że bywa jesienią ślisko, zwłaszcza rankiem, a i po zmierzchu też, wie nie tylko doświadczony kierowca. O tym, że na mokrej nawierzchni bywa ślisko, powinien wiedzieć każdy, również taki świeżo po kursie na prawo jazdy. Co z tego wynika? To proste – trzeba trochę czujniej operować pedałem gazu, no i nie walić pełną mocą w hamulec, bo może się skończyć parkowaniem w bagażniku auta, które stanęło przed przejściem dla pieszych. Albo przydrożne drzewo nieoczekiwanie skoryguje design karoserii. Znana jest również złośliwość krawężników, które tylko czekają, aby popsuć koło, a jak się uda, to również zawieszenie.

Opony są ważne, sprawne hamulce też, nie należy także lekceważyć sprężyn i kolumn McPhersona, układu kierowniczego, słowem samochód musi być sprawny pod względem technicznym.

Aliści jednak samochód sam nie jedzie. Nawet taki bardzo współczesny, gdzie kilometry kabli łączą niezliczone czujniki z przebiegłym komputerem. Ten chytry drań potrafi zmusić auto do różnych zachowań, potrafi nawet zatrzymać samochód, gdy kierowca ciapa. Albo za kierownicą dzikość go ogarnęła i pędzi ulicami, śniąc sen złoty o potędze. Samochód jedzie, ale kierowca go prowadzi. A skoro tak, to kierowca ma obowiązek czynić to zgodnie ze swoimi umiejętnościami, możliwościami samochodu i warunkami drogowymi. Trzeba nie tylko umieć jeździć, trzeba też myśleć. Niestety, z tym bywa kiepsko, na co każdego dnia mamy dowody w postaci niezrozumiałych manewrów, kolizji i wypadków.

Dlatego jesienią najlepiej jest w Bieszczadach. Nawet jak pogoda marna, to bajeczne kolory liści poprawią nastrój, a niewielki ruch i kręte drogi sprawiają, że świat wydaje się taki bardziej do przyjęcia...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Auto z charakterem - str. 4

Wbrew schematom- str. 8



Wydarzenia

Domy na kołach i inne atrakcje - str. 12

Podróże

Samochodem do Portugalii - str. 14



Motoryzacja

Poszukiwany, poszukiwana... - str. 18

Sport

Rajd Żubrów po raz 52- str. 20

Finał na Zolder Circuit - str. 22

Finał w Toruniu - str 28



Lektury

Nowa pozycja w bibliotece - str. 24

Kalejdoskop

Kalejdoskop automobilklubów - str. 36

Kalendarium

Dziwne prawo, ale prawo...- str. 39



Auto z charakterem



Suzuki SX4 S-Cross 4WD

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Suzuki S-Cross to samochód który mi się spodobał. Nie, żebym szczególną estymą darzyła markę Suzuki, ale auto urzekło mnie swoją naturalnością. Nie puszy się, nie pręży, niczego nie udaje i nie chce udowodniać, że jest najlepsze!

To typowy crossover z napędem 4X4. Posiada wszystkie cechy tego gatunku, a więc jest funkcjonalny, przestronny, ma wyższe miejsce za kierownicą, podwyższone zawieszenie. I nie udaje SUV-a, porażająco ogromnego, z dużym silnikiem i nietypowymi oponami.

Na rynku SX4 S-Cross jest od kilku lat. W 2016 roku przeszedł drobny lifting. Na pewno zwraca uwagę pas przedni, z potężnym chromowanym wlotem powietrza, (może nieco zbyt potężnym), nisko opadająca maska oraz LED-owe reflektory (w niektórych wersjach). Jest trochę elementów



chromowanych, które poprawiają wygląd nadwozia, klosze reflektorów mają ciekawy kształt. Wygląd nadwozia crossovera Suzuki jest spokojny, nikogo nie kłuje w oczy, nie denerwuje agresywną stylistyką. Taki w sam raz, przyjazny dla wszystkich i da się lubić.

We wnętrzu przede wszystkim zaskakuje przestronność, czego nie sugeruje wygląd zewnętrzny samochodu. Poza tym kokpit to bardzo poprawne i przyzwoitej jakości materiały, intuicyjny i funkcjonalny zestaw multimedialny z dotykowym ekranem i estetyczną grafiką. Zestaw multimedialny jest bardzo prosty w obsłudze, zawiera

sporo przydatnych dla kierowcy informacji. Czarną kolorystykę kokpitu starano się urozmaicić szarymi detalami. Fotele są wygodne, wysoko umieszczone i zapewniają dobrą widoczność, a wielofunkcyjna kierownica sprzyja komfortowi jazdy. Wszystko w dobrym stylu – taka niewymuszona, sportowa elegancja. W sumie wewnątrz S-Crossa kierowca i pasażerowie czują się dobrze. Suzuki należy do praktycznych aut – przydaje się płaska przestrzeń pod podłogą bagażnika, a sam kufer ma aż 430 litrów pojemności.

Testowany egzemplarz w najbogatszej wersji wyposażenia – Premium był wyposażony we wszystko, czego potrzebuje kierowca, by komfortowo podróżować. Jest więc m.in.: nawigacja, system multimedialny z kamerą cofania, tempomat adaptacyjny, dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, reflektory LED, zintegrowane czujniki cofania z sygnalizacją dźwiękową i wizualną, a także 17-calowe felgi aluminiowe i relingi dachowe.

S-Cross może być wyposażony w jedną z dwóch jednostek z nowej rodziny Boosterjet →→





o pojemności 1 lub 1,4 litra. Mniejsza z nich ma 3 cylindry oraz moc 110 KM, natomiast większa to typowe R4 o mocy 140 KM. My testowaliśmy Suzuki S-Cross z podstawowym, turbodoładowanym silnikiem 1,0 l i mocy 111KM. Osiągi: przyspieszenie do „setki” 12 sek, prędkość maksymalna 175 km/h nie nastrajały optymistycznie co do dynamicznej jazdy i mocy auta. A tymczasem okazało się, że ten niewielki silnik doskonale daje sobie radę z nieco przyciężkim samochodem, chętnie wkręca się na obroty, pracuje z dużą kulturą, wdziękiem i bez oporów. Szaleństw na drodze nie lubię. Skrzynia manualna, pięciobiegowa precyzyjnie współdziałała z silnikiem, choć czasem brakowało szóstego biegu. (W ofercie znajduje się jeszcze sześciostopniowy automat, ale wymaga dopłaty 7.000 złotych).



Doskonale ustawiona siła wspomagania układu kierowniczego, ułatwia manewrowanie autem w mieście i sprawia, że auto jest zwrotne. Prześwit wynosi 18 centymetrów, a to w połączeniu z układem All Grip sprawia, że S-Cross sprawdzi się zarówno w mieście jak i na drogach nieutwardzonych. System oferuje cztery tryby pracy. Snow i Lock przydadzą się w trudnych warunkach niwelując możliwość uślizgu kół. Tryb Auto najlepiej stosować w codziennym użytkowaniu, natomiast Sport uwydatni zalety jednostki napędowej. Crossoverem Suzuki z napędem 4X4 można zjechać poza utarte drogi. Zaskoczyło mnie bardzo, ale to bardzo miło, zużycie paliwa. To niezwykle oszczędne auto. W trasie uzyskamy nawet niższe wartości niż te, podawane w danych technicznych. Mnie udało się osiągnąć 4.6 litra. W mieście będzie to około 6.5 litra.

SX4 S-Cross to funkcjonalny samochód, który spełni wymagania większości poszukujących miejskiego crossovera. Silnik jest wystarczająco zwawy. Wszelkie manewry wykonuje się S-Crossem lekko, łatwo i przyjemnie. Sprawdza się w mieście, na trasie i w niezbyt trudnym terenie. Wydawać by się mogło, że S-Cross nie będzie interesującym modelem dla kobiet, tymczasem podczas tygodnia użytkowania tego samochodu, wiele pań dopytywało się o detale samochodu. Był w ich opinii nie tak groźny jak SUV ale „poważny, wzbudzający zaufanie, jakiś”. A poza tym pozawala zaoszczędzić – kobiety wiedzą i doceniają fakt, że lepiej wydać kasę na nowe buty niż benzynę. A poza tym jest fan i sporo frajdy i radości z jazdy.

Ceny SX4 S-Cross zaczynają się od kwoty 66 900 zł za wersję 1.0 Bosterjet z napędem 2WD oraz standardem wyposażenia Comfort. Większym powodzeniem cieszy się jednak nieco bogatsza wersja czyli Premium i kosztuje 73 900 zł. Najtańsza odmiana z napędem AWD kosztuje 80 900 zł (1.0 Bosterjet, All Grip Premium) natomiast najtańsza wersja z mocniejszym silnikiem doładowanym co najmniej 87 900 zł. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Wbrew schematom

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Kona to wśród modeli Hyundai'a wyjątek i nie potwierdza reguły, że samochody koreańskiej marki są stonowane i klasyczne. Kona jest autem efektownym, oryginalnym i zwracającym uwagę, na które patrzymy z przyjemnością.



Hyundai KONA 1.6 T-GDI 4WD

Kona ma swój niepowtarzalny charakter i na pewno spodoba się tym, którzy zwracają uwagę na wygląd samochodu i lubią się wyróżniać. W przedniej części nadwozia znajdują się podłużne światła, a nieco niżej umieszczono przednie reflektory, które zostały wkomponowane w plastikową osłonę. Nad atrapą chłodnicy w kształcie trapezu umieszczono dodatkowy wlot powietrza. Wszystkie

te elementy są spójne i tworzą ciekawą całość. Napompowane nadwozie ozdobione szarymi plastikowymi elementami sugeruje moc i terenowy charakter auta – Konę można wjechać prawie wszędzie. Konstruktorzy Hyundai'a mieli sporo odwagi projektując ten samochód i udało się. Jeżeli jeszcze wybierzemy atrakcyjny, jaskrawy kolor nadwozia to otrzymamy naprawdę udane auto.

Wnętrze auta jest nowoczesne, eleganckie i wyjątkowo estetyczne. Jest skórzana tapicerka, elektrycznie regulowane podgrzewane i wentylowane fotele, ogrzewana kierownica. Fotele są wygodne – mają odpowiednią wielkość i zostały dobrze wyprofilowane, a wnętrze jest wyjątkowo przestronne. Szare i czarne barwy rozjaśniają i podkreślają dodatki czyli zielone, a właściwie limonkowe obwódki przycisków, ekranów, zielone przeszycia foteli i... zielone pasy bezpieczeństwa. Idealnie komponują się z kolorem czarnym i ten detal naprawdę robi dobrą robotę. Duże brawa. Nasz samochód miał wyróżniający się kolor nadwozia; niebiesko-szafirowy. A do wyboru są jeszcze, między innymi, limonkowy i jaskrawy czerwony. Rewelacja. Jak się okazuje odrobina kolorystycznej fantazji i da się żyć. Mała rzecz, a cieszy, przynajmniej mnie. →→



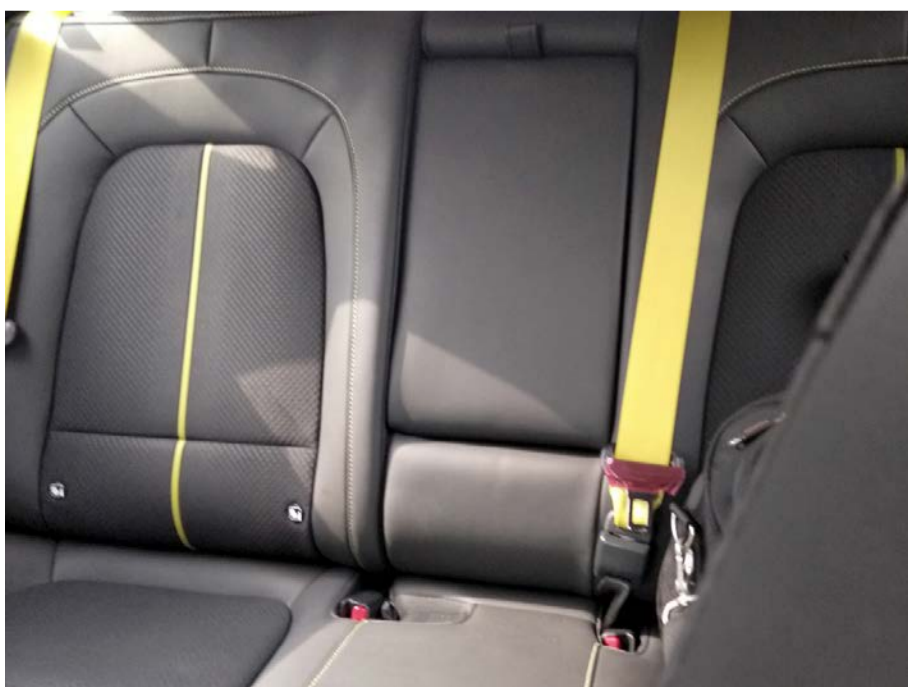


Wnętrze Hyundaiia zrobiło na mnie wrażenie, po pierwsze- nie spodziewałam się po koreańskiej firmie tyle finezji, wdzięku i szaleństwa, poza tym podróżowało się tym autem bardzo wygodnie – tak z przodu jak i na tylnej kanapie. Pojemność bagażnika to 361 litrów. Jest szeroki, płaski, dzięki temu „ustawny”, w sumie w sam raz. Wystarczy złożyć oparcia i powiększamy go do 1143 litrów pojemności.

Wyposażeni ułatwia podróż i dba o komfort i bezpieczeństwo, jest pakiet asystentów, nawigacja, kamera cofania. Na pochwałę zasługuje również system audio amerykańskiej firmy Krell. Jest ekran HUD, gdzie wyświetlane są najważniejsza informacje. Opcja HUD przydaje się zawsze – w dzień i w nocy – nie trzeba odrywać oczu od drogi.

Pod maską testowego auta pracował najmocniejszy czterocyldrowy silnik benzynowy 1,6 T-GDi o mocy 177 KM. Kona została wypo-

sażona w napęd na wszystkie koła oraz siedmiostopniową automatyczną przekładnię DCT. Układ jezdny doskonale dogadywał się z automatyczną, siedmiobiegową skrzynią biegów. Nie sprawia niespodzianek, doskonale spisuje na drodze z ostrymi zakrętami, na autostradzie i na szutrowych dróżkach. Pewnie i przewidy-





walnie. Prześwit 17,5 cm przydaje się w mieście i w terenie. Kona to jednak typowy miejski SUV. Ma optymalne wymiary, jest zwrotny i ma komfortowe wspomaganie kierownicy. Mała tylna szyba i szerokie tylne słupki ograniczają nieco widoczność, ale rekompensują to kamera cofania i dużych rozmiarów lusterka boczne.

Podczas jazdy do dyspozycji mamy przycisk „SPORT”, który sprawia, że jadąc w tym trybie nie będziemy narzekać na dynamikę poruszania

się. W sumie jest spora moc i konkretne osiągi. Przyspieszenie 7,9 sek do „setki” to niezły wynik dla SUV-a ważącego 1233 kg. Im szybciej jednak jedziemy to bardziej odczuwalny jest hałas we wnętrzu i tym większe zużycie paliwa. Silnik do najoszczędniejszych nie należy, zwłaszcza podczas jazdy po mieście. W trasie podczas płynnej jazdy na trasie jest dobrze, można nawet osiągnąć deklarowane 6 litrów, bardziej dynamiczna jazda kończy się jednak sporym spalaniem. Nawet około 10 l, a w mieście jeszcze więcej.



Reasumując: Kona to udane auto, może się podobać, plus za wnętrze z ciekawym designem i oryginalnymi dodatkami. Kona ma bogate wyposażenie, a także napęd 4x4 i dobrze pracującą skrzynię biegów. Osiągi połączone z racjonalnym zużyciem paliwa (w czasie rozsądnej jazdy) to również atuty tego samochodu.

Cena wersji podstawowej Classic Plus (1.0 T-GDI) to 65 990 zł. Najtańszy z silnikiem 1.6 T-GDi 7DCT 4WD (177 KM) kosztuje 92 200zł (wyposażenie Comfort). Cena testowanego egzemplarza (Premium) to około 120 tys. zł. ■

Domy na kołach i inne atrakcje

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Atutami hal targowo-wystawienniczych „Ptak Warsaw Expo” jest świetna lokalizacja i naprawdę rozległy teren. Stosunkowo łatwy dojazd nie tylko z Warszawy i bardzo duże parkingi to wygoda dla zwiedzających, rozległe hale pozwalają na rozmach wystawienniczy.



Pzedostatni weekend października to w halach i na placu parkingowym w Nadarzynie święto kamperów. Obok zajmującej dwie hale ekspozycji Camper Caravan Show na parkingu zgromadziło się kilkaset domów na kołach, których posiadacze przyjechali na zlot. O samochodach przeznaczonych do podróży i mieszkania w nich wiedziałem, że są. Wiedziałem też, że pozwalają na swobodną turystykę bez rozglądania się za hotelami czy pensjonatami, że można w nich nie tylko spać, ale nawet urządzić niewielki bankiet. Wiedziałem, że we Włoszech, Niemczech czy Francji, na wielkie

wyścigi kolarskie, czy oglądarke rajdów liczni kibice dojeżdżają kamperami, ale nie sądziłem, że w Polsce takich pojazdów jest tak dużo. I nie spodziewałem się, że karawaningowy show zgromadzi tak wielu wystawców, posiadaczy takich pojazdów i zainteresowanych tą branżą zwiedzających. Oczywiście można opisywać najróżniejsze rozwiązania – niektóre bardzo pomysłowe – ułatwiające eksploatację, podróż i (nie tylko) wakacyjny pobyt, ale to przy innej okazji. Były kampery, ale były też i przyczepy, które umożliwiają nieco inną formę wyjazdów nad morza czy jeziora. O ile samochód z sypialnią, kuch-



nią i prysznicem umożliwia zatrzymywanie się co noc w innym miejscu, to z przyczepą raczej dojeżdża się w miejsce dłuższego postoju. Ale każdy pasjonat tego rodzaju

Równoległe do Camper Caravan Show w sąsiednich halach zorganizowano World Travel Show. Można było poznać się ofertę firm organizujących wakacje, prezentacje atrakcji czekających na turystów w Białorusi, Argentynie, na Kubie czy w Słowacji, w programie znalazły się spo-

tkania z podróżnikami, pokazy i opowieści o najróżniejszych wyprawach albo o fotografii podróżniczej. Oczywiście nie zabrakło też ofert najróżniejszych „przydasiów” w podróżach, wyjazdach pod namiot czy kamperem, turystyki okazjonalnej i zawodowej. Na czterech scenach przez cały czas coś się działo, a to tańce kubańskie, a to pokazy argentyńskiego tanga lub występy Zespołu Pieśni i Tańca Śląsk, było pokazy filipińskiej sztuki walki i opowieści jak tanio podróżować. ■



Samochodem do Portugalii

TEKST I ZDJĘCIA: MACIEJ RZOŃCA

Pora sześcioczęściowe „story” pod tytułem „Dusterem do Cabo da Roca” definitywnie zakończyć krótkim podsumowaniem.

Wyprawę z Mysłowic do Portugalii odbyliśmy z żoną na pokładzie Dacii Duster z wysokoprężnym silnikiem 1.6 o mocy 110 KM. Trwała ona 19 dni, w trakcie których przejechaliśmy łącznie 7590 kilometrów. W Polsce, Niemczech i Francji korzystaliśmy głównie z autostrad, w Hiszpanii z (bezpłatnych) dróg ekspresowych. Natomiast w samej Portugalii staraliśmy się jak najwięcej podróżować lokalnymi drogami.

Samochód spisał się nadszpiewanie dobrze. Duster należy do niskobudżetowych pojazdów i raczej nie kojarzy się z autem rodzinnym. Największe obawy, które się nie potwierdziły, dotyczyły wygody foteli. Dwa pierwsze i trzy ostatnie dni podróży, to były tysiąc i więcej kilometrowe maratony. Okazało się jednak, że wielogodzinne siedzenie za kółkiem nie przyprawiało o bóle pleców czy innych części ciała. W porównaniu do poprzedniej generacji nastąpiła pod tym względem zasadnicza poprawa.

Bagażnik Dustera ma przeciętną wielkość. Przy 3-4 osobach i większym bagażu niezbędny byłby bagażnik dachowy (relingi montowane są standardowo). Dla nas – we dwoje – wystarczył w zupełności mając w zapasie przestrzeń za naszymi przednimi fotelami.

Zużycie paliwa. Tu, oczywiście – jak w przypadku każdego samochodu - dużo zależy od stylu jazdy kierowcy i (średniej) prędkości. Generalnie, im szybciej, tym więcej. W naszym przypadku Duster przy (bardzo wysokiej) średniej prędko-

ści na autostradzie rzędu 100-110 km/godz spalał 6,4-6,6 l oleju napędowego na 100 km. Przy niższej o połowę średniej prędkości (50-60 km/godz), a więc bardziej zbliżonej do codziennej jazdy, spalanie spadało do poziomu 5,3-5,6 →→



raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS MICHELOTTI GHIA
TOURING SUPERLEGGERA VAN DUNHOFF KINSPEED
COGGIOLA BERTONE FISSORE VIOTTI CASTAGNA
GANDINI PININFARINA
FIORAVANTI POURTOUT FRU
CORSI
EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyrafinowane trendy
Ekscentryczne style

Designer of the Century



Cena 100 zł (w tym 8% VAT)

raz w życiu kup
wydanie
specjalne



DESIGN MECHANICA HISTORIA



raz do roku zamów kronikę
Autorok

w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95



l/100 km. Jest więc ono nieco wyższe od minimalnego podawanego przez producenta (4,8 l/100 km), ale ja też nie nadużywałem funkcji ECO. W każdym razie uznaję przeciętny wynik na poziomie 5,5 l/100 km za naprawdę świetny. Co on w praktyce oznaczał? To, że jadąc do Portugalii porównywalnym samochodem z silnikiem benzynowym średnie spalanie byłoby większe co najmniej o litr, czyli musiałbym dodatkowo kupić ok. 76 (lub więcej) litrów paliwa, a to daje nam całkiem pokaźną kwotę ponad 100 euro.

Wiele osób dziwiło się, że chcemy jechać do Portugalii samochodem. Przekonywali, że lepszym pomysłem jest przelot samolotem i wypożyczenie samochodu na miejscu. Oczywiście, takie rozwiązanie ma swoje plusy. W Porto czy Lizbonie znaleźlibyśmy się w kilka godzin

i spędzilibyśmy kilka dni więcej w Portugalii i zapewne nieco więcej zobaczyli w tym kraju. Bilety lotnicze jednak nie są za darmo, a tzw. tanie linie – jak wiemy – nie rozpieszczają swoich klientów wielkością bagażu wliczonego w podstawowy koszt biletu. Wynajęcie samochodu



także wiąże się z kolejnym wydatkiem (nie licząc kosztów paliwa). Ktoś może wysunąć argument, że 4-5-dniowy „dojazd” do i z Portugalii, to dodatkowe noclegi, a więc dodatkowe wydatki. Taaak, ale...

Ale mając „lotniskowy” samochód nie dojechalibyśmy m.in. do Santiago de Compostela i Saragossy w Hiszpanii czy do Andorry. Nie przywieźlibyśmy kilkudziesięciu kilogramów różnego typu lokalnych produktów – na przykład kilkunastu butelek oliwy i wina, kilogramów ryżu i wielu innych specjałów, łącznie z ogromnym wiechem gałązek z liśćmi laurowymi kupionym (za przysłowiowe grosze) na lokalnym bazarze. Nigdy nie trafilibyśmy do wspaniałej posiadłości agroturystycznej gdzieś na głębokiej, francuskiej wsi, gdzie kolację jadło się z gospodarzami. Nie spalibyśmy w małym, klasycznie czystym, wręcz sterylnym niemieckim miasteczku. Nie trafilibyśmy pewnie do kamieniołomu, z którego pozyskuje się marmur, ani do miasteczka, które z tego marmuru zostało zbudowane. Nie mielibyśmy dziesiątek, może setek innych ciekawych przygód, spostrzeżeń, przeżyć i wspaniałych widoków. To dostaliśmy w zamian wypra-



wiając się do Portugalii samochodem, zamiast samolotem.

Zdecydowanie polecam taką formę wakacyjnego wyjazdu. Są osoby, które preferują jeden hotel, plażę oraz „all inclusive”. Szanuję taki wybór. Natomiast, jeśli komukolwiek to nie wystarcza, polecam samochód, jeśli tylko da się nim dojechać do celu. My pojechaliśmy do Portugalii. Było warto (zdecydowanie)! Dacia Duster nas nie rozczarowała (także zdecydowanie)! Okazała się naprawdę dobrym, oszczędnym i wygodnym autem. Brzmi to trochę, jak reklamowy slogan, ale tak było... ■



Poszukiwany, poszukiwana...

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY

Poszukiwany jest choćby ślad programu wyborczego w którym deklarowano poważne zajęcie się bezpieczeństwem na drogach. Ze spraw wprost i nie wprost związanych z odbywającym się na drogach i ulicach ruchem pojazdów można było co najwyżej dostrzec troskę o korki i smog.

Wkraju, w którym prawdopodobieństwo śmierci w wypadku na drodze należy do najwyższych w Europie, każdy z nas ma na to szansę 2-3 krotnie większą niż Szwed, Holender, czy Anglik, nikt z walczących o głosy nie uznał tej sprawy za ważną dla swoich wyborców. Nawet w Warszawie, niechlubnie wyróżniającej się pod tym względem wśród europejskich stolic, chyba żaden z kandydatów na prezydenta nie zajął się na ten temat. Jeśli odczytać to jako kompletny brak zainteresowania problemami BRD zarówno wśród wybieranych jak i wybierających, to trudno się dziwić, że niezmiennie od lat jesteśmy pod tym względem czerwoną latarnią Europy. Co prawda nie zajmujemy już w statystykach zabitych na drogach pierwszego miejsca jak w latach 2007-2009, ale plasujemy się tuż za Włochami, Francją i Niemcami, a więc krajami zdecydowanie liczniejszymi i bardziej zmotoryzowanymi. Jesteśmy też w czołówce, jeśli posłużymy się wskaźnikiem odnoszącym liczbę zabitych do populacji, bo z 8 ofiarami na 100 tys. mieszkańców ustępujemy tylko Bułgarii, Rumunii i Łotwie. Tymczasem europejscy liderzy pod tym względem: Szwecja, Wielka Brytania i Holandia, mają wskaźniki na poziomie od 2,7 do 3,1. To jest Europa w której celem jest „Wizja

Zero” – czyli skuteczne wyeliminowanie śmiertelnych wypadków drogowych. Tam patrzy się na te sprawy inaczej: wiedząc, że człowiek pozostaje najsłabszym, najbardziej zawodnym ogniwem w ruchu drogowym, trzeba zrobić wszystko, by nie dopuścić do powstania wypadku a jeśli już do niego dojdzie, zminimalizować jego skutki. Stąd stałe podnoszenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa pojazdów i wprowadzanie systemów zapobiegających możliwości powstawania wypadków z jednej strony, poprawa standardów bezpieczeństwa w budowie dróg i infrastrukturze drogowej a także w organizacji ruchu, z drugiej. A dla utemperowania kierowców – radary, kamery, nadzór policji, wysokie mandaty. W ostatnich dwóch dekadach odnotowano na naszym kontynencie zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, realizując cel unijnej polityki transportowej polegający na systematycznym zmniejszaniu liczby ofiar, zgodnie z dewizą: „Obywatele Unii Europejskiej mają prawo do transportu bez obaw o swoje życie”. Żaden obywatel, bez względu na płeć, doświadczenie, umiejętności, wiek, stan zdrowia, kondycję, refleks, znajomość marek i budowy samochodu, nie powinien być narażony na niebezpieczeństwo przez innych, a i sam nie powi-

nien stwarzać zagrożenia. Ponadto wszystkich, w jednakowym stopniu, obowiązują zasady i przepisy ruchu drogowego. Tak powinno być. A jak jest? Głośnym echem odbił się w kraju wypadek spowodowany przez polskich kierowców na Słowacji. Zginął w nim Bogu ducha winny miejscowy kierowca. Każdemu, kto widział w internecie krótki film z tego tragicznego zdarzenia, musi nasuwać się refleksja: przecież takie sytuacje są wręcz codziennością na naszych drogach. Polscy kierowcy zasłużenie mają na Słowacji – i nie tylko tam – fatalną opinię. Po drugiej stronie Tatr jeździ się dużo spokojniej, nie ma wszechobecnej u nas agresji. I pewnie między innymi dlatego liczba zabitych na drogach spadła tam poniżej 300 rocznie. U nas zdarzają się miesiące z większą liczbą ofiar. Mimo bardzo wysokiego, jak na europejskie standardy, zagrożenia bezpieczeństwa na naszych drogach, temat ten na dobrą sprawę nie istnieje w debacie publicznej, rzadko pojawia się w mediach. Częste są tylko relacje z wypadków, co w dużej mierze zapewnia BOR/SOP. Z anten telewizyjnych i radiowych znikły

cykliczne programy publicystyczne podejmujące problematykę BRD, a w internecie jeszcze się nie pojawiły. I pewnie się nie pojawią. Bo kogo obchodzi propagowanie pozytywnych zachowań na drodze, przypominanie przepisów i zasad, które ponoć przecież każdy zna, czy promowa-

Milion dwieście tysięcy ludzi traci corocznie życie w wypadkach drogowych na całym świecie. W najbogatszych krajach, których mieszkańcy stanowią blisko 20% światowej populacji, w których jeździ prawie 50% zarejestrowanych w świecie pojazdów, w wypadkach ginie niespełna 10% wszystkich ofiar ruchu drogowego. Najbezpieczniej mogą czuć się mieszkańcy Europy, gdzie wskaźnik zabitych na 100 tys. mieszkańców w ostatnich latach wynosi mniej niż 10, podczas gdy średnia światowa przekracza 17. Tak wynika z danych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO). Bogata Europa jeździ (na ogół) bezpieczniej.

nie spokojnej, bezpiecznej i ekonomicznej jazdy. Bez popisów, dymu, pisku, wygłupów i wulgaryzmów. Zasięgu nie będzie, a jak go nie ma, to nie ma też sponsorów ani reklamodawców. Pozostaje więc niemodne słowo misja. Ale ci od misji mają czym innym zajęte głowy. ■



Rajd Żubrów po raz 52

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tradycyjnym balem komandorskim w hotelu Kasprowy zakończył się 52. Rajd Żubrów. Organizatorzy podkreślali stulecie niepodległości Polski oraz 110-lecie Automobilklubu Krakowskiego.



Opublikowana przez Automobilklub Krakowski lista zgłoszeń do 52. Rajdu Żubrów liczyła 83 pozycje. Numer startowy 1 naklejono na Mercedesa A250 AMG Przemysława Dębeckiego i Marii Włodkowskiej. Ryszard Adamek z Filipem Stopą, zwy-

cięzcy Żubrów przed trzema laty, jechali Subaru Imprezą z numerem 6. Inicjatorzy Rajdu Żubrów i wielokrotni triumfatorzy tych zawodów, państwo Ewa i Sobiśław Zasadowie, otrzymali numer 7 (startowali w Audi TT RS). Zbigniew Baran i Anna Adamek-Baran

także mają w dorobku wygrane w Żubrach; jechali w Audi S3 Sportback (nr 8). W głównej klasyfikacji rajdu dla weteranów sportu samochodowego (grupa 1) były też zgłoszone m.in. załogi Franciszek Aromiński/Witold Woźniak (Chevrolet Camaro nr 9), Marek Karczew-

ski/Jarosław Frydrych (Mitsubishi Lancer nr 10), Janusz Wojtyna/Jacek Kucharski (Porsche Panamera nr 11) czy wrocławianie Adam Piskozub/Stanisław Postawka (Porsche 911 Turbo S nr 17). Z numerem 22 w Renault Clio RS startowali ubiegłorocznymi zwycięzcy klasyfikacji FWD, Piotr i Katarzyna Adamusowie. Andrzej Bargiel, sławny narciarz wysokogórski i himalaista, jechał z Danielem Chwistem w mocarnym Mercedesie CLA 45 AMG nr 31. W kategorii OPEN był m.in. czołowy uczestnik GSMP, Tomasz Fliśnik (wraz z Małgorzatą Fliśnik w Mitsubishi Lancerze nr 47). Skoczek Maciej Kot pilotował Marcina Golonkę (Mitsubishi Lancer nr 48). Była też kategoria OPEN Weteran, a na jej czele Grzegorz Olchawski z Łukaszem Wrońskim – świeżo po starcie we włoskim Rally Legend (Audi Quattro nr 54).

W grupie 3 (dla samochodów klasycznych) na 27 aż 14 zgłoszeń złożyły załogi włoskie (m.in. w Porsche 356, Ford Lotus

Cortina, Lancia HF Fulviach Coupe, Innocenti Mini Cooper). Rywalizowali z nimi m.in. Jan Kościuszko z Janem Bronikowskim (Polski Fiat 125p Akropolis nr startowy 67) czy Andrzej Lubiak z synem Maciejem (Polski Fiat 126p nr 84).

Podium klasyfikacji generalnej utworzyły załogi Dariusz Wadowski/Krzysztof Sługocki (Audi RS3), Wojciech Kowalczyk/Dominik Chorobik (Mitsubishi Lancer Evo 8) i Paweł Mildner/Paweł Konik (VW Golf R 4Motion). Taka sama była czołówka w grupie 2 dla uczestników poniżej 50-tego roku życia, którzy rywalizowali o Złotą Kierownicę Sobiesława Zasady.

Ale główną konkurencją Rajdu Żubrów była klasyfikacja w grupie 1 dla uczestników, którzy przekroczyli 50. rok życia. Na podium znalazły się załogi Ryszard Adamek/Filip Stopa, Dariusz i Igor Banasikowie oraz Zbigniew Baran/Anna Adamek-Baran. Liczący 77 lat Zbigniew ma w dorobku

minionych starów pięć zwycięstw w „Żubrach”.

W grupie 3 (dla załóg w autach klasycznych) triumfowali Marcin Kukułka i Marcin Kościółek (BMW E30) przed dwiema włoskimi załogami w Porsche 911: Maurizio Colpani/William Maino oraz Angelo i Federico Varnerin. W klasyfikacji załóg w autach przednionapędowych najszybsi byli (podobnie jak przed rokiem) Piotr i Katarzyna Adamusowie (Renault Clio RS). W autach tylnonapędowych zwyciężyli Marcin Kukułka/Marcin Kościółek (BMW E30). Markową rywalizację Fiatów wygrali Włosi Giulio Vezzoli/Diego Boioni (Fiat 127). W punktacji Mercedesów najlepsi okazali się Bartłomiej Gruszcak/Jakub Łapiński (Mercedes A45 AMG). W klasyfikacji Mitsubishi pierwsze miejsce przypadło w udziale Wojciechowi Kowalczykowi i Dominikowi Chorobikowi (Lancer Evo 8), a w klasyfikacji Subaru – Pawłowi Głuszkowi i Marcinowi Prędkiemu. Klasyfikacja Audi stała się łupem Dariusza Wadowskiego i Krzysztofa Sługockiego. W rywalizacji Porsche najlepsi okazali się Włosi Maurizio Colpani/William Maino (Porsche 911 ST).

Odrębne klasyfikacje dotyczyły grup OPEN oraz OPEN WETERAN (dla zawodników z aktualnymi licencjami sportu samochodowego). W pierwszej z nich zwyciężyli Marcin Golonka/Maciej Kot (Mitsubishi Lancer), a w drugiej triumfowali Grzegorz Olchawski/Klaudia Zawadzka (Audi Quattro). ■



Finał na Zolder Circuit

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: KPC – DOMINIK KALAMUS

Konrad Wróbel nie dał najmniejszych szans swym rywalom podczas finałowej rundy KIA PLATINUM CUP 2018 rozegranej na torze Zolder. Już po pierwszym wyścigu przypieczętował swój tytuł Mistrza Polski.

Swój prymat potwierdził także w wyścigu numer dwa. Zadowolony z występu w Belgii może być także 15-letni Szymon Jabłoński, który okazał się najlepszym zawodnikiem tej rundy.

Najszybszy w kwalifikacjach decydujących o pozycjach na polu startowym okazał się Szymon Jabłoński. Kolejne miejsca wywalczyli Dawid Borek, Filip Tokar, Kamil Serafin oraz Nikodem Wierzbicki i Lukas Keil. (Ten ostatni, w ten sposób stracił szansę na tytuł mistrza Polski). Obchodzący tego dnia swoje 15 urodziny Jabłoński pojechał perfekcyjnie – wygrał ten wyścig z ogromną – 10-sekundową – przewagą, zdobywając przy okazji dodatkowe punkty

za najlepszy czas pojedynczego okrążenia.

– To był jeden z najlepszych wyścigów w mojej karierze za kierownicą Picanto – powiedział później zwycięzca wyścigu. – Wystartowałem jako pierwszy i utrzymałem pozycję do linii mety. Zanotowałem także najlepszy czas pojedynczego okrążenia, a moja przewaga nad pozostałymi zawodnikami była naprawdę duża. Pokazałem, że gdybym pojechał cały sezon w KIA PLATINUM CUP mógłbym walczyć o mistrzowski tytuł...

Natomiast za plecami Jabłońskiego trwała bardzo zacięta walka. Nie obyło się bez przepychanek, ale ostatecznie jako drugi minął linię mety Borek, po nim Konrad Wróbel. Taki rezultat w zupełności wystarczył Wróblowi, by cieszyć się z mistrzowskiego tytułu!

– Jestem mistrzem Polski KIA PLATINUM CUP! Za trzy godziny mam drugi wyścig, którego tak naprawdę nie muszę jechać, ale chcę w nim pokazać, na co mnie stać – powiedział na mecie szczęśliwy zawodnik. – Przyjecha- →→

KIA

PLATINUM

2018 CUP

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



łem, by walczyć w obu wyścigach i mam nadzieję, że pójdzie mi bardzo dobrze. Ważna będzie czysta i bezkontaktowa jazda. Koledzy też walczą o punkty i nie chcę nikomu pokrzyżować planów. Ja swój zrealizowałem – dodał Wróbel.

Drugi wyścig najlepiej rozpo-

czął się dla Nikodema Wierzbickiego, który utrzymał swoją pozycję po starcie. Na czwartym okrążeniu musiał on jednak uznać wyższość Konrada Wróbla, Szymona Jabłońskiego i Filipa Tokara. W połowie wyścigu 15-latek poradził sobie z wiceliderem klasyfika-

cji sezonu i razem ze świeżo koronowanym mistrzem Polski zaczął odjeżdżać rywalom. Nie był on jednak w stanie zagrozić Wróblowi, który jako pierwszy przekroczył linię mety i o blisko sekundę pokonał Jabłońskiego.

– Wygrałem ostatni wyścig – powiedział na mecie Wróbel. – Jestem bardzo zadowolony z tego rezultatu. Po pierwszym wyścigu zastanawiałem się, czy wyjeżdżać na tor, ale przyjechałem tu zaliczyć całą rundę i chciałem udowodnić tym, którzy nie wierzyli we mnie, że potrafię wygrywać na każdym torze. Zrobiłem to. W tym sezonie w każdym wyścigu byłem na podium. Przez słabsze kwalifikacje nie udało się wygrać rundy, ale nie zmienia to faktu, że zostałem mistrzem Polski!

Jako trzeci linię mety przejechał Nikodem Wierzbicki, ale na ostatnim okrążeniu prze-





strzelił jedną z szykan, zyskując pozycję. Sędziowie po wyścigu postanowili nałożyć karę dwóch sekund, co pozwoliło wywalczyć najniższy stopień podium Lukasowi Keilowi. Niemiec wywalczył przy okazji tytuł drugiego wicemistrza Polski. Tytuł wicemistrza przypadł Filipowi Tokarowi, który finałowy wyścig zakończył na piątej pozycji.

– Zakończyliśmy sezon. To był dla mnie rok przygód, ale mamy drugie miejsce w klasyfikacji generalnej – podsumował swoje występy Tokar. – Ostatni wyścig był bardzo dobry, ale pod koniec po kontakcie z Nikodemem Wierzbickim wypadłem z toru. Mimo to sezon należy zaliczyć do bardzo udanych.

Dla mistrzostw Polski Kia Picanto rok 2018 rozpoczął się od zawarcia umowy pomiędzy Kia Motors Polska oraz Orlen Oil, która określiła zasady długoterminowej współpracy handlowej i marketingowej, w tym działania przy projekcie Kia Platinum Cup. Oznaczało to, że już na początku sezonu Kia otrzymała gwarancję na organizację wyścigowej serii przez trzy lata. Zmieniono również samochód i na kilku europejskich torach pojawił się najnowszy model Picanto.

– Jestem przekonany, że ten rok pokazał jak ważne było zawarcie umowy pomiędzy Kia Motors Polska i Orlen Oil – powiedział Wojciech Szyszko, dyrektor zarządzający Kia Motors Polska. – Dzięki naszej współpracy mogliśmy zapewnić startującym zawodnikom to co najlepsze w sportowej rywalizacji, a kibicom niesamowitych emocji podczas każdej →→



rundy. Zwrot medialny idealnie pokazuje jak duże jest zainteresowanie wyścigowymi Picanto, dzięki któremu zrealizowaliśmy plan biznesowy założony na ten rok.

Sezon 2018 rozpoczął się na węgierskim Hungaroringu, a następnie kierowcy rywalizowali na Red Bull Ringu, podczas domowej rundy w Poznaniu, na Slovakiaringu, Autodromie Most i zakończyli rok na belgijskim Circuit Zolder. Sześć rund wyłoniło mistrza Polski, którym został Konrad Wróbel. Powracający do startów zawodnik zdominował rywalizację i jako pierwszy w historii mistrzostw Polski Kia Picanto każdy wyścig sezonu zakończył na podium, przy okazji wygrywając pięć z nich i gromadząc o prawie sto punktów więcej od wicemistrza Polski.

– Zostałem mistrzem Polski Kia Platinum Cup. Mogłoby się wydawać, że ten rok był dla mnie łatwy, ale z pewnością tak nie było – powiedział na gali kończącej sezon Wróbel. – Każdy wyścig wymagał maksymalnego skupienia i perfekcyjnego przygotowania, by walczyć o jak najlepsze wyniki. Fakt, że jako pierwszy w historii stawałem na podium każdego z wyścigów pokazuje, jak dobrze pracowałem w tym roku i jak świetnie spisał się mój zespół, któremu bardzo mocno dziękuję.

Wicemistrzowski tytuł podczas gali zakończenia sezonu na Circuit Zolder odebrał Filip Tokar, dla którego, podobnie jak dla Wróbla, był to powrót do wyścigowego Picanto. Pięć wizyt na podium oraz dwa zwycięstwa pozwoliły na wywalczenie drugiego miejsca. Tokar został także drugim kierowcą w historii mistrzostw Kia Picanto, który wygrał wyścig w Poznaniu i nie wywalczył mistrzowskiej korony.

– Musiałem bardzo ciężko pracować, by wywalczyć tytuł wicemistrza Pol-

ski. Na początku czułem się zawiedziony tym, że nie wskoczyłem na pierwsze miejsce podium, ale z czasem uświadomiłem sobie, że ten wynik również jest świetny. Dzięki mojemu zespołowi oraz partnerom, bez których nie byłbym w stanie powrócić do ścigania oraz mojej narzeczonej, która wspierała mnie zarówno przy zwycięstwach w Poznaniu, jak i podczas słabszych występów - komentował Tokar.

Drugim wicemistrzem Polski został Lukas Keil. Niemiec, który w tym roku kontynuował swoją przygodę z Kia Picanto

sześć razy stawał na wyścigowym podium i zapisał na swoje konto jedyny w tym roku desz-

czowy wyścig, który odbył się na torze w czeskim Moście.

– Trzecie miejsce na koniec sezonu jest czymś wyjątkowym. Stojąc na podium podczas gali zakończenia sezonu czułem się niesamowicie. Nie jestem w stanie opisać tych uczuć. To szalone. W tym roku mieliśmy naprawdę zaciętą walkę i każdy wywalczony punkt wymagał niesamowitej pracy. Ja swoje zadanie wykonałem w stu procentach. Świetnie spisał się mój zespół oraz mechanicy, którym dziękuję za to, ale największe słowa uznania należą się moim rodzicom, którzy są największym wsparciem dla mnie – powiedział Keil. ■

Klasyfikacja generalna KPC 2018:

1. Konrad Wróbel – 786 pkt (Mistrz Polski)
2. Filip Tokar – 691 pkt (Wicemistrz Polski)
3. Lukas Keil – 673 pkt (II Wicemistrz Polski)
4. Dawid Borek – 638 pkt
5. Kamil Serafin – 619 pkt
6. Nikodem Wierzbicki – 599 pkt
7. Adrienn Vogel – 578 pkt
8. Aleksander Olejniczak – 543 pkt
9. Marek Begier – 513 pkt
10. Marcin Ganowski – 472 pkt
11. Patryk Borek – 460 pkt
12. Miłosz Siemiaszko – 416 pkt
13. Szymon Jabłoński – 392 pkt
14. Petra Krajnyak – 368 pkt
15. Jakub Szablewski – 247 pkt
16. Jakub Dwernicki – 230 pkt
17. Filip Zagórski – 226 pkt



Finał w Toruniu

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Zakończył się tegoroczny cykl mistrzostw Polski w rallycrossie. W ostatniej odsłonie na torze pojawili się kierowcy rajdowi, z sukcesem też wyjechał z Torunia najmłodszy kierowca cyklu Kia Platinum Cup. Po raz ostatni w tej dyscyplinie sportu jechały Maluchy.



Niestety, nie obyło się bez kontrowersji, wzajemnych pretensji i zarzutów o rozstrzyganie rywalizacji nie tylko na torze. Nawet jeśli zarzuty są wyolbrzymione, to sytuacja, gdy do rywalizacji stają ludzie, którzy jednocze-

śnie są zawodnikami i osobami decyzyjnymi w firmie tytułowego sponsora, budzi niepokój. Jeśli pracujące na zlecenie sponsora osoby akredytowane potrafią decydować o tym, kto może realizować zdjęcia, a kto nie, to mogą się rodzić wątpli-

wości co do organizacji zawodów, sędziowania, interpretacji regulaminu... To temat na szerszą dyskusję, wrócimy do niego przy innej okazji. Pozostaje otwarte pytanie o przyszłość tej dyscypliny, gdy zawodnicy, którzy jednocześnie decydują



o finansowaniu rallycrossu, postanowią zająć się czymś innym. Warto jednak podkreślić, iż dyscyplina ze wsparciem Oponeo się rozwija, do zawodów przystępuje coraz więcej kierowców, zawody obserwuje coraz większa liczba kibiców (szkoda, że tylko w Toruniu), a komunikaty prasowe organizatora (poniżej) nieźle relacjonują przebieg rywalizacji. Fotografie dla organizatora w ubiegłym sezonie wykonywał Maciej Niechwiadowicz.

Klasa 126p Cup

Do rywalizacji w 7. rundzie przystąpiło sześciu kierowców Fiatów 126p, zatem obyło się bez półfinałów. Na starcie do biegu finałowego ustawiła się cała stawka, ze zwycięzcą kwalifikacji Jackiem Górniakiem na czele. Ostatni wyścig w tej klasie rozpoczął się od małego karambolu przed drugim zakrętem. Zainicjował go błąd Mariusza Szczepańskiego, który krótko cieszył się z najlepszego startu i prowadzenia. Kierowca białego Malucha nieco zbyt szeroko pokonał pierwszy łuk, „złapał” leżący na zewnętrznej szuter, obrócił się i zatrzymał w poprzek toru, tuż przed rozpędzonymi konkuren-

tami. Czterem rywalom udało się ominąć Szczepańskiego, ale jadący na końcu stawki Arkadiusz Górniak był zasłonięty przez samochody przed nim, więc nie miał szans zauważyć przeszkody. Nieuniknione zderzenie wykluczyło obu zawodników z dalszej walki. Na kolejnych okrążeniach zawodnicy prezentowali różną taktykę omijania rozbitego Malucha Szczepańskiego. Pod koniec wyścigu Jerzy Szynkiewicz postanowił zrobić to od wewnętrznej, wyjechał zbyt szeroko na brudną część toru czym otworzył Jackowi Górniakowi drzwi do zwycięstwa. Na trzecim miej-

scu bieg zakończył Mirosław Jandula.

Klasa Seicento Cup

Pierwszy półfinał w tej kategorii przebiegał zgodnie z znanym od wielu rund scenariuszem. Świetnie wystartował Łukasz Grzybowski, a za jego plecami zaczęła się walka. Piotr Ostrowski wypadł pobo- cze na zewnętrznej pierwszej zakrętu i wracając na tor trafił Kubę Wyszyńskiego, który gościnnie wystartował z klasie Seicento Cup. Wyszyński wybronił się przed obrotem, ale spadł na koniec stawki. Grzybowski szybko odje- ➔➔



chał rywalom i kontrolował sytuację. Na Jokera zdecydował się na jedno kółko przed metą i spokojnie obronił pierwszą pozycję, gdy na obowiązkowe dłuższe kółko pojechali rywale przed nim. Końcówkę ozdobiła walka Wyszyńskiego z Mikołajem Graszkiem, którego nie udało się wyprzedzić po awarii samochodu Kuby. W drugim półfinale wszyscy kierowcy Fiatów Seicento zgodnie, niemal gęsiego, zmieścili się w pierwszym zakręcie. Prowadził ten, który miał najlepsze miejsce startowe, czyli Mariusz Nowocien. Zawodnik z Radomia odjeżdżał rywalom jeszcze skuteczniej niż Grzybowski w półfinale A. W walce na kolejnych pozycjach kluczowe okazało się złapanie przyczepności na długiej, grząskiej szutrowej partii po ciasnym asfaltowym nawrocie. Sprawniejsze rozpędzanie w tej części toru pozwalało wyprzedzić rywala. Z tym dobrze poradził sobie Szymon Jabłoński, który minął linię mety przed Nowocieniem i Dombrowickim. Bieg finałowy pechowo rozpoczął Nowocien, który do drugiego zakrętu próbował wpasować się po zewnętrznej, brudnej części asfaltowej nitki. To nie mogło się udać i były rajdowiec wylądował na piątym miejscu, więc od razu ewakuował się Joker Lapa. Z przodu jechał Łukasz Grzybowski, któremu jednak trudno było oddalić się od Szymona Jabłońskiego. W drugiej części wyścigu Jabłoński był szybszy i zniwelował stratę do Grzybowskiego, ale ostatecznie mistrz się obronił. Trzecią lokatę wywalczył Piotr Budzyński.



Klasa RWD Cup

W tej klasie interesujące wydarzenia miały miejsce jeszcze przed rozpoczęciem rundy, kiedy swój rallycrossowy debiut zaanonsowali Jakub Brzeziński i Radek Typa, czyli dwóch szybkich kierowców znanych ze startów w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski. Niestety obu zawodnikom przyszło zapłacić frycowe i do półfinałów się nie dostali. W pierwszej odsłonie walki o miejsce w finałach pozycję

lidera wyścigu praktycznie od początku kontrolował Łukasz Światowski, którego próbował ścigać Paweł Konecki, ale nie znalazł odpowiedzi na jego tempo. Oprócz tej dwójki do finału awansował jeszcze Kamil Wysocki. W półfinale B było blisko niezłego bałaganu, gdy na pierwszym zakręcie Jacek Lepianka wypadł na pobocze, a wracając na asfalt o centymetry minął resztę zawodników. Prowadził jedyny zawodnik, który w tym roku przerwał



passę zwycięstw Światowskiego, czyli Igor Sokulski. Kierowca czerwonego BMW szybko zbudował sobie bardzo komfortową przewagę, dzięki czemu mógł się skupić na trzymaniu optymalnej linii i tempa, niemal bez patrzenia w lusterka. Tuż po starcie do finału Sokulski i Światowski tak skutecznie przepychali się w walce o prowadzenie, że zdemolowali opony ograniczające możliwość cięcia pierwszego zakrętu. Wypchnięty na zewnątrz Sokulski od razu zdecydował się na Jokera. Taśmy spinające opony zabrał ze sobą Wysocki i przez całą resztę wyścigu jechał z powiewającymi, biało-czerwonymi pasami na samochodzie. Na dalszych okrążeniach osamotniony Sokulski mógł się skupić na kręceniu jak najlepszych czasów, by zmniejszyć dystans do Światowskiego i w konsekwencji – wyjechać przed mistrzem gdy ten ucieknie na Jokera. Sokulskiemu udało się jednak wepchnąć jedynie przed Pawła Koneckiego i pierwsza trójka przekroczyła linię mety



w kolejności Światowski, Sokulski, Konecki.

Grupa SuperNational

W tej kategorii półfinał A można było określić mianem przedwczesnego finału, bowiem spotkali się w nim m.in. trzej najwyższej sklasyfikowani zawodnicy w punktacji grupy Super National. Atomowym startem do tego wyścigu popisał się Melon, który już po pierwszym zakręcie był o kilka długości samochodu przed rywalami. Jednak gdy stawka dotarła

do bardziej krętej sekcji toru, to za zderzakiem czerwonego BMW szybko znalazły się auta przednionapędowe. W tej grupie nie było Dawida Struensee, który po starcie przebił się na drugie miejsce i od razu wybrał Jokera. Na kolejnym kółku to samo zrobił Raczkowski, nie mogąc dojść Melona. Zawodnik w Polo zdołał wrócić z Jokera przed Struensee. Z kolei Paweł Melon bawił się w kotka i myszkę z Alanem Wiśniewskim. Odjeżdżał mu w szybszych partiach, a Wiśniewski skracał dystans w środkowej części toru. Ostatecznie jako pierwszy linię mety minął Raczkowski, a następnie Wiśniewski i Melon. Na starcie do drugiego półfinału przypomniał o sobie Łukasz Zoll. Ubiegłoroczny mistrz Polski w tej grupie startował z drugiej linii, ale jeszcze przed pierwszym zakrętem był na czele. Zoll szybko zdecydował się na Jokera, z którego wrócił na trzecim miejscu, blokując Rafała Berdysa. Kierowca Citroena Saxo pokazywał się mu w lusterkach to z lewej, to z prawej i w końcu wykorzystał lepszą trakcję →→





swojego auta, by wyprzedzić utytułowanego rywala po wyjściu z nawrotu i zakończyć bieg na drugim miejscu - za Robertem Mazurkiewiczem.

W finale przetasowania miały miejsce już po starcie. Ruszający z ostatniej linii Melon wbił się na trzecie miejsce. Tego samego próbował Zoll, ale został przyblokowany i szybko uciekł na Jokera. Na kolejnym kółku na podobny manewr zdecydował się Melon, który zdołał jednak wrócić przed Zollem. Na czele jechali Raczkowski, Mazurkiewicz oraz Wiśniewski. Ten drugi nie mógł dopaść Raczkowskiego więc także nie zwlekał z obowiązkiem Jokerem. Szansa na wyprzedzenie wicelidera punktacji pojawiła się, gdy ten wracał z Jokera. Co prawda Raczkowski utrzymał pierwsze miejsce, ale Mazurkiewicz znalazł się

tuż za nim, następnie świetnie rozpedził się w sekcji szutrowej i zrównał z liderem wyścigu. Raczkowski zachował jednak zimną krew i nie pozwolił się przepchnąć, przez co w powietrzu znowu fruwały opony, podbite tym razem przez Clio Mazurkiewicza. Najważniejsze wydarzenia finału miały jednak miejsce gdy z Jokera wracał Wiśniewski. W tym momencie na dohamowaniu do ciasnego nawrotu obok siebie znaleźli się Wiśniewski i ścigany przez Berdysa Melon. Co jasne, nikt nie chciał odpuścić, ale nerwy na wodzy najlepiej utrzymał Berdys, który w przeciwieństwie do pozostałej dwójki, mocno zwolnił, wepchnął się od wewnętrznej i lekko popchnął BMW Melona w stronę Citroena Wiśniewskiego. W samochodzie Melona uszkodzeniu ule-

gło zawieszenie lewego przedniego koła i kierowca BMW nie ukończył biegu. Jednak zgodnie z regulaminem Melon zyskał jeden punkt i w klasyfikacji sezonu zremisował z Raczkowskim. Tytuł wpadł jednak w ręce kierowcy BMW dzięki większej liczbie zwycięstw w całym sezonie.

Grupa Super Cars

Dobry start Marcina Gagackiego do pierwszego półfinału ustawił cały bieg. W pierwszym zakręcie bydgoszczanin był przed Mikołajem Otto, którego buchający mocą Lancer nie mógł zbliżyć się do Polo. Dzięki równej jeździe i unikaniu ryzyka do finału dostał się także Marcin Bilski - były rajdowy pilot Marcina Gagackiego. W drugim biegu półfinałowym najlepiej ruszył Dariusz Topolewski, choć



pierwszy zakręt pokonał za szeroko i był blisko utraty pozycji na rzecz Macieja Cywińskiego. Seria drobnych błędów tego kierowcy sprawiła, że bliżej mu było do obrony przed Mateuszem Ludwiczakiem niż do atakowania Topolewskiego. W finale Topolewski powtórzył świetny start z półfinału, więc jadący za nim Gagacki od razu zdecydował się na Jokera, ale później w jego samochodzie uszkodziła się jedna z półosi. W efekcie zwycięzca poprzedniej rundy MPRC miał spore problemy z opanowaniem samochodu i ściganiem rywali. Na czele wyścigu Mikołaj Otto dopadł Topolewskiego i co rusz „szturchnął” go w zderzak. W końcu wepchnął się przed kierowcę Fiesty, w której na domiar złego doszło do awarii wspomagania. Otto spokojnie pomknął do mety, a na

kolejnych pozycjach bieg zakończyli Topolewski, Ludwiczak oraz Gagacki. Cywiński i Bilski do mety nie dotarli. Po biegu sędziowie ukarali Mikołaja Otto 5-sekundową karą za jego „rękoczyn” w batalii z Topolewskim. W efekcie puchar za pierwsze miejsce odbierał jed-

nak Topolewski. Punkty za drugie miejsce wystarczyły jednak Mikołajowi Otto do tego, by obronić drugie miejsce w klasyfikacji sezonu i zostać wicemistrzem Polski. Najniższy stopień podium w kończącym sezon wyścigu wywalczył Mateusz Ludwiczak. ■



Kolejna pozycja w bibliotece

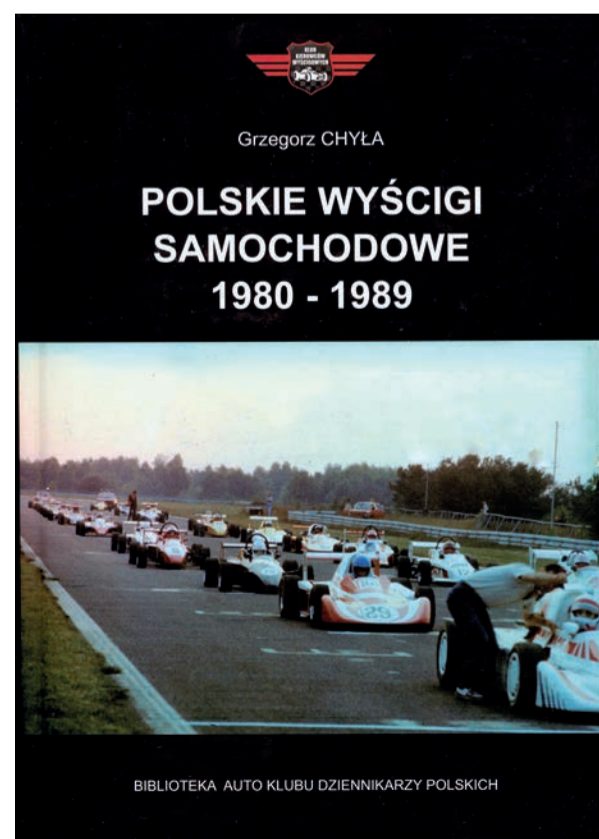
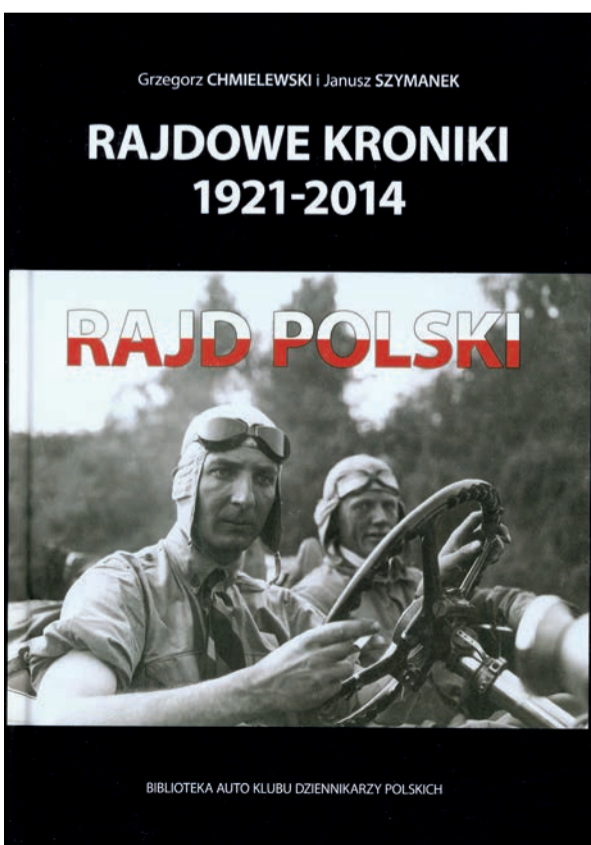
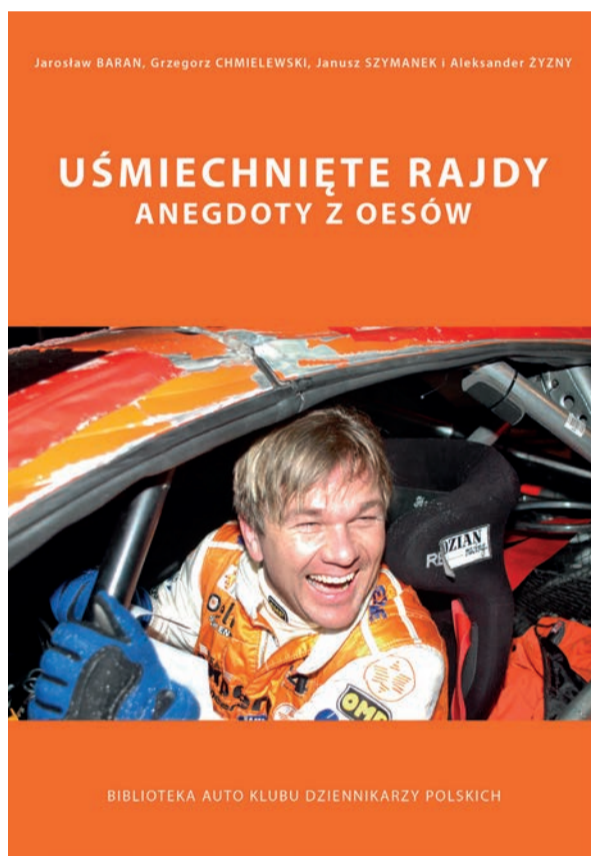
TEKST: ALEKSANDER ŻYŹNY

Auto Klub Dziennikarzy Polskich wydaje serię książek, związanych z historią i dorobkiem polskiego sportu samochodowego. Seria nosi nazwę Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich.

Do tej pory ukazały się „Rajdowe kroniki 1921-2014. Rajd Polski”, „Polskie wyścigi samochodowe 1980-1989”, „Siedemdziesiątka. Automobilklub Rzeszowski 1946-2016” oraz „Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów”. Nowością jest „Alfabet krakowskich automobilistów”, wydany dla uczczenia 110-lecia Automobilklubu Krakowskiego. Jubileusz stał się dobrą sposobnością dla przypomnienia najważniejszych postaci krakowskiego środowiska sportów motorowych, w którym są tak wybitne postacie, jak np. Jan Ripper, Sobiesław Zasada, Janusz Kulig, Robert Kubica czy Tadeusz Błażusiak.

Blisko 250 biogramów przypomina m.in. często już zapomnianych pionierów polskiej motoryzacji, którzy – jak Wilhelm Ripper czy Wojciech Kossak – u progu XX wieku tworzyli zręby pierwszych stowarzyszeń samochodowych. Są też prezentacje współcześnie czynnych zawodników i działaczy, związanych ze środowiskiem krakowskim.

W roku jubileuszowym Automobilklubu Krakowskiego i zarazem stulecia odrodze-



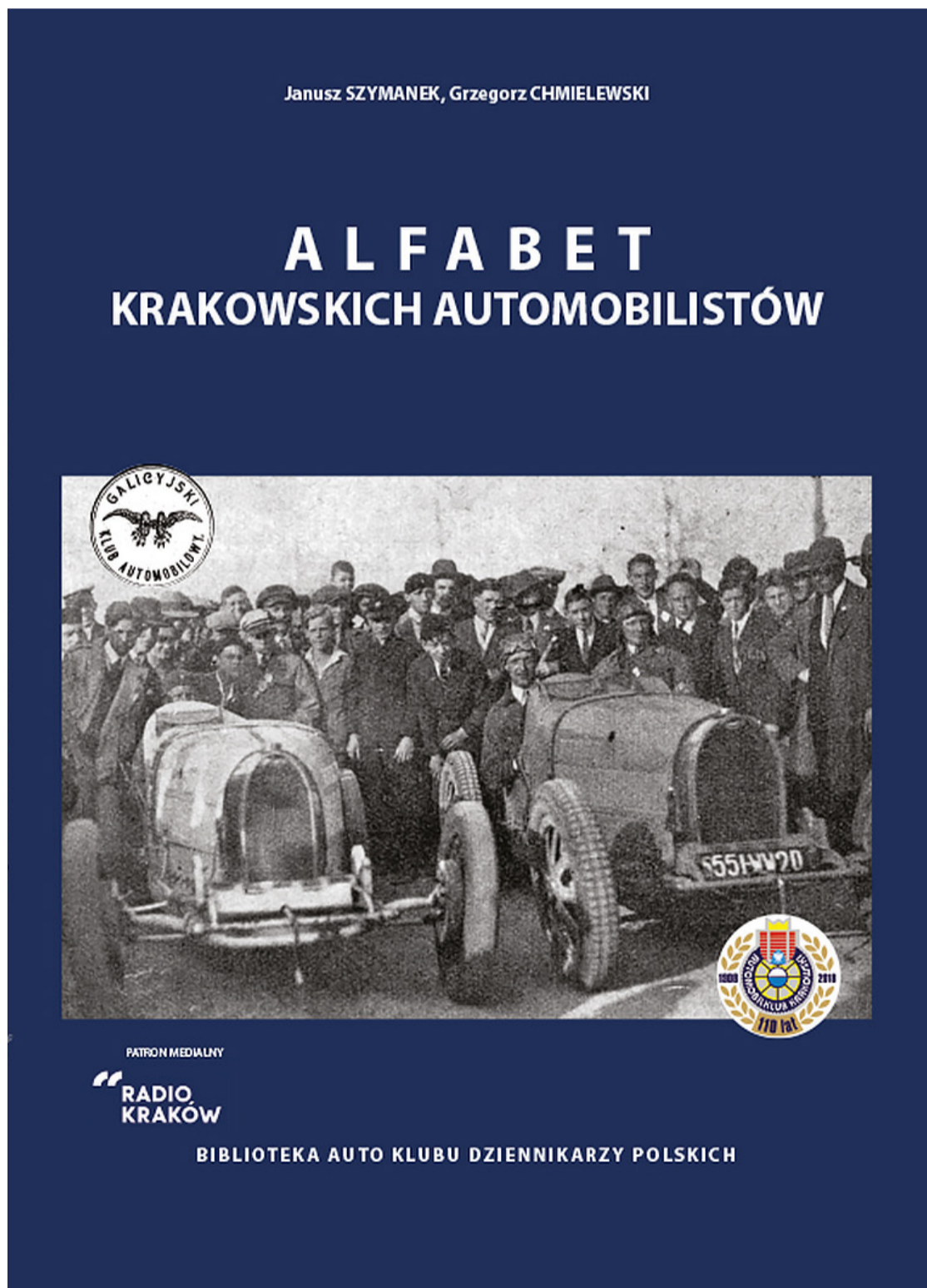
nia Rzeczypospolitej ważnym wątkiem książki stały się sylwetki tych zawodników, którzy jako dzielni patrioci zasłużyli się w walce o Polskę. Stanisław Hołuj z Myślenic, legionista, potem jeden z najwybitniejszych zawodników motocyklowych i samochodowych doby międzywojennej, od początku wojny działający w konspiracji, został przez Niemców stracony w 1940 r. Wilhelm Ripper, pionier automobilizmu, za odmowę podpisania volkslisty został zamęczony prawdopodobnie w obozie śmierci Auschwitz. Jego syn Andrzej (brat Jana), przed wojną czołowy motocyklista, po brawurowej ucieczce z niemieckiej katowni na Montelupich walczył w AK na Kielecczyźnie i poległ w bitwie z Niemcami pod Opatowem. Franciszek Postawka, mistrz rajdowy w pierwszych powojennych dekadach, podczas okupacji był partyzantem AK na Kielecczyźnie. Ryszard Nowicki, wielokrotny uczestnik m.in. Rajdów Monte Carlo, jako 17-latek stanął do Powstania Warszawskiego; ciężko ranny w rękę przeszedł gehenną ewakuacji kanałami, potem przez

Puszcze Kampinoską wyostał się z pacyfikowanej stolicy. Franciszek Schramm, wybitny krakowski adwokat, w latach 60. zawodnik rajdowy, potem prezes Automobilklubu Krakowskiego i zarządu okręgowego PZM, podczas Powstania Warszawskiego walczył na Czeriakowie, ranny dostał się do niewoli, z której zbiegł i ukrywał się w lasach koło słowackiej Nitry. Jerzy Dobrzański,

„Alfabet krakowskich automobilistów” to wartościowa książka, dokumentująca na 208 stronach jeden z ważnych wątków w dziejach polskiego sportu samochodowego. Cena 45 zł.

Jeszcze w tym roku planujemy wznowienie głośnej przedparunastu laty książki „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu”. Ma to związek ze zbliżającą się 15. rocznicą tragicznej śmierci oraz

50. rocznicą urodzin znakomitego rajdowca Janusza Kuliga. Obie te pozycje, wydawane w Bibliotece Auto Klubu Dziennikarzy Polskich, będą dla miłośników sportu samochodowego dobrym podarunkiem mikołajowym czy gwiazdkowym. Zainteresowanych kupnem prosimy o kontakt mailowy: autoklub01@gmail.com lub telefoniczny: 602 372 926. Nasze książki są również w ofercie warszawskiej księgarni „Historyczna” (ul. Czerwonego Krzyża 4) oraz w sklepie internetowym [\[gshop.pl\]\(http://www.topracin-gshop.pl\). Więcej na temat możliwości zakupu i sposobach dostawy na naszej stronie \[www.akdp.info.pl\]\(http://www.akdp.info.pl\). ■](http://www.topracin-</p>
</div>
<div data-bbox=)



jako 19-latek uwięziony przez gestapo, cudem przeżył trzyletnią Golgotę niemieckich obozów zagłady.

KALEJDOSKOP AUTOMOBILKLUBÓW

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



AUTOMOBILKLUB BIECKI

Kostka i Martynek rajdowymi mistrzami Śląska

Na jedną rundę przed końcem Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska poznaliśmy już tegorocznych mistrzów. W klasyfikacji generalnej triumfowali Damian Kostka i Mateusz Martynek (Honda Civic), którzy byli najszybsi w 4. Rajdzie Grodzkim. Impreza rozgrywana na trasach Beskidu Niskiego obfitowała w niespodziewane zwroty akcji i walkę do końca, zwłaszcza że na dwa odcinki przed końcem aż sześciu kierowców miało szansę na zwycięstwo.

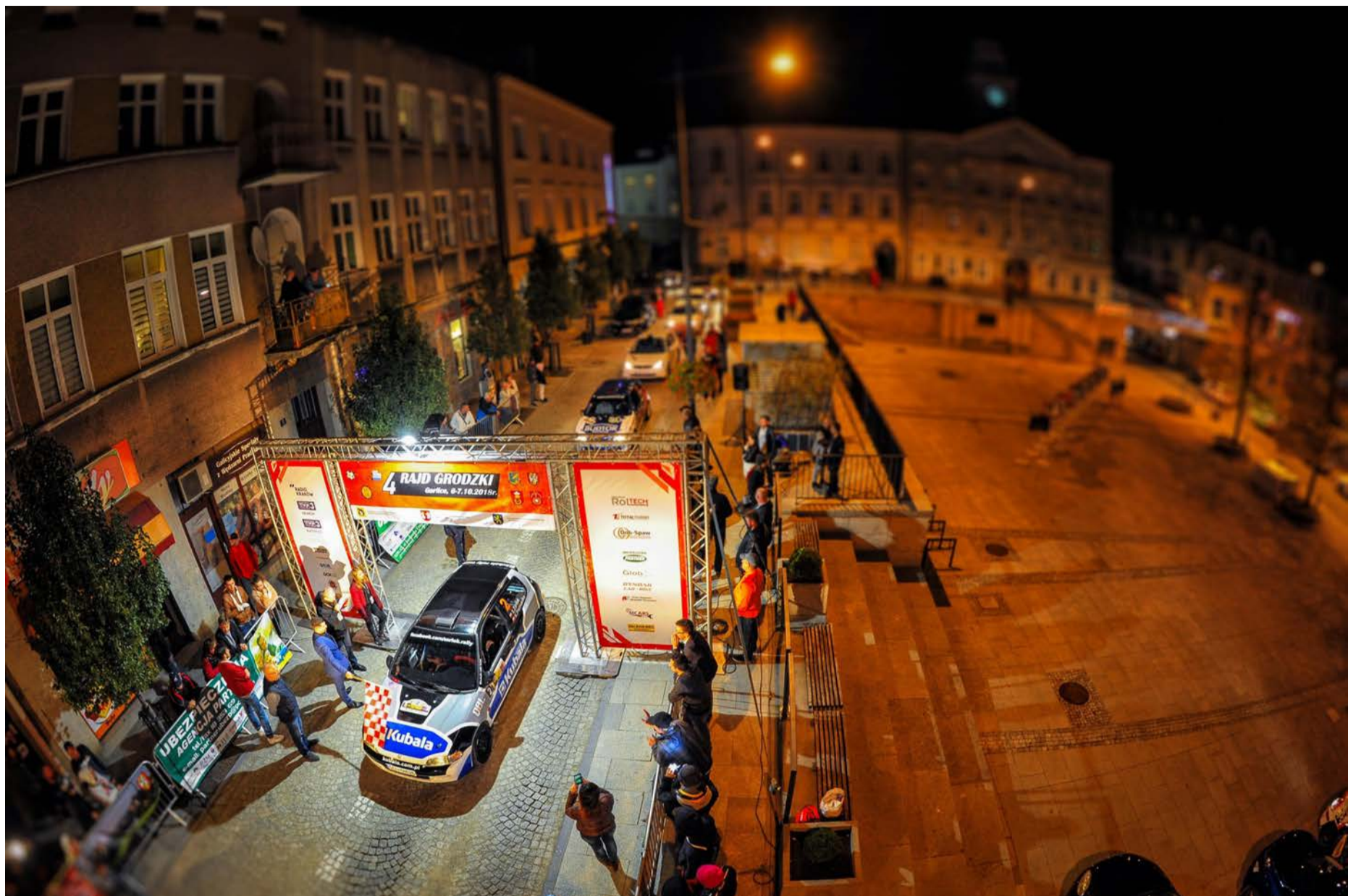
W tym sezonie uczestnicy śląskich mistrzostw po raz pierwszy w historii tego cyklu ścigali się w Rajdzie Grodzkim. Zawodnicy zgodnie podkreślali walory sportowe trasy przygotowanej przez organizatora zawodów - Automobilklub Biecki. Niektórzy z nich mówili wręcz, że z tak wymagającymi oesami, jak Ropa i Oderne się jeszcze nie spotkali. Na trudnych asfaltowych trasach łaskawa była za to aura - zawodnicy ścigali się w stabilnych warunkach – przy słonecznej, jesiennej pogodzie.

Rajd rozpoczął się od kłopotów Damiana Kostki. Lider klasyfikacji po problemach ze skrzynią

biegów, błędnie na pierwszym odcinku i nadaniu czasu załogom startującym za jego plecami, znalazł się w głębi tabeli. Z kolei najgroźniejszy rywal Kostki, czyli Szymon Żarłok narzekał na to jak jego samochód się prowadzi. Mimo tego kierowca z Ustronia zdołał zwyciężyć na trzecim odcinku specjalnym i na półmetku zawodów to on prowadził w klasyfikacji rajdu.

Kostka zachował jednak zimną krew i odzyskał dobry rytm. Na czwartym oesie zawodnik z Pisarzowic koło Bielska-Białej rozpoczął swój zwawy marsz po zwycięstwo w 4. Rajdzie Grodzkim. Kostka i Martynek wygrali wszystkie trzy ostatnie próby sportowe i na mecie w Gorlicach zameldowali się z blisko 9-sekundową przewagą nad rywalami.

Kostka i Martynek byli najszybsi nie tylko w zakończonym dziś Rajdzie Grodzkim. Ten duet zwyciężał także w trzech z czterech pozostałych rund cyklu, czyli Rajdach Baborowa, Śląska oraz Wisły. Co więcej, świeżo upieczeni mistrzowie Śląska zapisali na swoje konto także trzy zwycięstwa na Power Stage, czyli dodatkowo punktowanych, finałowych odcinkach rajdów. Tym samym Kostka z Martynkiem zgromadzili już 115 punktów. To oznacza, że nikt już nie



zdoła ich wyprzedzić w wyścigu po tegoroczny tytuł, niezależnie od wyników ostatniej rundy mistrzostw, czyli Cieszyńskiej Barbórki (23-24 listopada).

Drugie miejsce zajęli Grzegorz Ciombor z Marcinem Boryckim (Honda Civic). Czołową trójkę uzupełnili Dominik Cholewa i Marcin Roik (Renault Clio), którzy o zaledwie 1,2 sekundy wyprzedzili Adama Włocławskiego i Marka Dobrowolskiego (Renault Clio) – liderów rajdu po czwartym odcinku specjalnym. Obie załogi utworzyły również czołówkę klasy RO1, którą uzupełnili sklasyfikowani na szóstej pozycji w generalce Adrian Jurasz i Tomasz Tkacz.

Piąta lokata przypadła wiceliderom tabeli punktowej Szymonowi Żarłokowi i Krzysztofowi Pietruszce (Honda Civic), którzy do drugiego miejsca stracili zaledwie siedem sekund, co pokazuje jak zacięta była walka w 4. Rajdzie Grodzkim. Na siódmą pozycję swoje nazwiska wpisali Łukasz Godula i Daniel Nowak (Peugeot 106 S16), którzy również już świętują tegoroczny

tytuł – w Pucharze Peugeota i Citroena. Zwycęstwo w Gorlicach nie przyszło im jednak łatwo, gdyż niespełna dwie sekundy za nimi znaleźli się Sergiusz Lisowski z Piotrem Czerkaskim (także w Peugeocie 106), natomiast czołową trójkę w tej klasie, mieszcząc się w pięciu sekundach straty do liderów, uzupełnili ojciec i syn – Bartłomiej i Grzegorz Bębenkowie (Citroen Saxo).

Rywalizacja w klasie gość padła łupem Rafała Pochłopenia i Bartłomieja Wątroby (Opel Astra), którym udało się pokonać Marcina Górnego i Marcina Drewniaka (Ford Fiesta), a także Sławomira Strychalskiego i Pawła Pochronia, którzy w swoim Nissanie 350Z zaliczali już trzeci tegoroczny występ w RSMŚl. Warto również dodać, że na mecie pojawili się również goście z Motul HRSMF – Mariusz Polak w Audi Quattro oraz Elefant w BMW 318is.

W klasyfikacji Super KJS, czyli imprezy dla kierowców nieposiadających licencji sportu samochodowego, triumfowali Mariusz Zieliński i Ryszard Chlebowski (Mitsubishi Lancer), →→



którzy byli najlepsi również w klasie K4. Podium w klasyfikacji generalnej zawodów uzupełnili zawodnicy startujący w klasie K3 – Michał Rokita i Radosław Talaga oraz Adam Rachwał i Sławomir Leja (obie załogi w Renault Clio).

Wypowiedzi zawodników po 4. Rajdzie Grodzkim

Damian Kostka (1. miejsce, mistrz Śląska 2018): – Jesteśmy bardzo zadowoleni. Tak jak obiecywaliśmy przed startem, naciskaliśmy do samego końca, nie oglądając się na sytuację punktową. Prawdę mówiąc dopiero na ostatniej pętli rozstrzygnęły się losy rajdu, bo aż 6 załóg miało szansę na zwycięstwo. Podczas pierwszego odcinka popełniliśmy błąd, to wybiło mnie z rytmu, dodatkowo jedna z załóg miała wypadek i sędziowie nadali czasy innym zawodnikom. Stąd wzięta się nasza spora strata na początku i fakt, że musieliśmy odrabiać. Ostatecznie jednak pozostała część rajdu ułożyła się po naszej myśli i zostaliśmy mistrzami Śląska.

Grzegorz Ciombor (2. miejsce): - Wynik jest niesamowity! Naszym marzeniem było znalezienie się na podium klasyfikacji generalnej rajdu. Jesteśmy więc bardzo zadowoleni, gdyż jest to nasz pierwszy sezon w RSMŚl. Udało nam się unikać błędów, jechaliśmy płynnie i wynik w sumie przyszedł sam. Pierwszy odcinek bardzo mi się podobał, drugi trochę mniej, jednak z każdym rajdem mamy coraz więcej doświadczenia, co zaczyna procentować.

Dominik Cholewa (3. miejsce): - To był bardzo trudny rajd. Odcinki zupełnie się różniły od tych, które mamy na Śląsku. Tutejsze trasy są bardzo różnorodne, wąskie, a miejscami szerokie. Kierowca może na nich spotkać wiele elementów stanowiących wyzwanie. Przez to ciężko było znaleźć odpowiedni rytm, ale ogólnie jechało nam się bardzo dobrze, opony się spisywały tak jak chcieliśmy i unikaliśmy problemów. Jestem bardzo zadowolony.

Łukasz Godula (1. miejsce w klasie PPC, mistrz Pucharu Peugeota i Citroena 2018): - Rajd Grodzki nie był łatwy, jednak warunki były takie same dla wszystkich. Zostaliśmy mistrzami w klasie PPC, więc jesteśmy bardzo zadowoleni. Staraliśmy się jechać szybkim, ale przy tym bezpiecznym tempem. Mieliśmy jedną wizytę poza trasą, ale wszystko skończyło się dobrze. Jak na razie nie wiadomo jakim autem wystartujemy w kolejnym rajdzie. Najpierw musimy porozmawiać ze sponsorami, a także zobaczyć, czy możemy powalczyć o podium w klasyfikacji generalnej cyklu. Jeśli tak, to bardzo mocno będziemy starać się o lepszy samochód na finałowy rajd.

Rafał Pochłopień (1. miejsce w klasie Gość): - Trasy Rajdu Grodzkiego były bardzo fajne, ale zarazem bardzo trudne. My również mieliśmy kilka przygód i wycieczek poza drogę, ale na szczęście jesteśmy na mecie. Odcinki były wąskie, szybkie i nie brakowało przejść przez szczyty, które zawsze są wyzwaniem. Było wiele miejsc, w których trzeba było zachować ostrożność pomimo wysokich prędkości.

Klasyfikacja Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Śląska po 4. Rajdzie Grodzkim

1. Kostka/Martynek 115 pkt.
2. Żarłok/Pietruszka 58 pkt.
3. Cholewa/Roik 48 pkt.
4. Grela/Momot 40 pkt.
5. Wrocławski/Dobrowolski 40 pkt.
6. Godula/Nowak 39 pkt.
7. Ciombor/Borycki 34 pkt.
8. Bojanowski/Ksynt 31 pkt.
9. Sordyl/Korzeniowski 23 pkt.
10. Adrian Jurasz 21 pkt.

Wydarzenia i rocznice: październik 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Dziwne prawo, ale prawo...

Nieraz zastanawiałem się, czy dokładnie wszystkie ludzkie działania w cywilizowanym świecie muszą być skodyfikowane, czyli dokładnie opisane w licznych kodeksach prawnych co jest zakazane, a co nie. Wygląda na to, że kodeksy te będą jednak coraz grubsze i jeszcze bardziej zawile – w dużej mierze przez polityków prawa te ustanawiające.

Rezultat? Na całym świecie roi się od bzdurnych, nieraz śmiesznych ustaw i przepisów, które z formalnego punktu widzenia mogą przysporzyć nam kłopotów. I tak, w Polsce można (a przynajmniej można było) stracić prawo jazdy za pływanie łódką pod wpływem alkoholu. W Szwajcarii nie wolno myć samochodu w niedzielę. W Danii, zanim kierowca uruchomi silnik

musi sprawdzić sprawność świateł, klaksonu, hamulca oraz upewnić się, że pod autem nie ukryło się... dziecko. Jest miasteczko w USA, gdzie do dzisiaj obowiązuje prawo nakazujące wystrzelić w powietrze z broni palnej zanim przejedzie się skrzyżowanie, w innym kobiety mogą prowadzić samodzielnie auto, ale tylko małe i pod dodatkowym warunkiem, że przed nim idzie mężczyzna wymachując czerwoną flagą. Takich nowych i wywodzących się sprzed wieku przepisów jest dużo więcej. Widocznie ustawodawcom nie chce się zmieniać takich nakazów, gdyż – być może – wiązałyby się to z jeszcze większą pracą... Na przykład, 1 stycznia 2014 roku zniknął w naszym kraju obowiązek meldunkowy. By tak się jednak stało trzeba było wprowadzić zmiany w (aż!) 170 ustawach... →→





W 1999 roku amerykański Urząd ds. Bezpieczeństwa Drogowego (National Highway Traffic Safety Administration) nakazał wszystkim producentom samochodów w tym kraju obowiązkowe montowanie zunifikowanych zaczepów do fotelików dziecięcych przy wszystkich siedzeniach pasażerów. Miało to przeciwdziałać niewłaściwemu mocowaniu takich fotelików tylko za pomocą pasów bezpieczeństwa. Zamysł szczytny, ale nie przewidziano wyjątków. W rezultacie takie specjalne mocowania znalazły się (bo musiały) we wszystkich produkowanych... karawanach pogrzebowych.

Nakaz ten zmodyfikowano dopiero w październiku 2004 roku, ale w dosyć nieudolny sposób

i to dopiero po otrzymaniu petycji od jednego z największych producentów tego szczególnego rodzaju samochodów. Przekonywał on, że karawan pogrzebowy jest przeznaczony do jednego celu – przewiezienia trumny ze zmarłym i dzieci raczej nie jeżdżą w charakterze pasażera. W ogóle te siedzenia są z reguły puste...

NHTSA zdefiniowała więc karawan pogrzebowy – zwolniony z obowiązku montowania mocowań dziecięcych fotelików – jako pojazd z jednym rzędem foteli (kierowca i pasażer) służący do transportu zwłok z urządzeniami zabezpieczającymi trumnę podczas jazdy. Problem rozwiązano, ale tylko częściowo, gdyż w USA wiele tego typu pojazdów nadal wytwarza się



z więcej niż jednym rzędem foteli. Zgodnie z najnowszą definicją nie są więc karawanami,

więc... mocowania dziecięcych fotelików montuje się nadal... ■



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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl