

iauto ^{polska}

Numer 122, 21 listopada 2018





Co się powtarza od lat – ledwie się zaczyna listopad, jeszcze ani mrozu, ani śniegu, a marketingowy walec w rytmie dzyń, dzyń, ho, ho, ho wtłacza do głów konieczność zakupu prezentów. Trudno się przed nachalnymi komunikatami opędzić, wyłączenie telewizora załatwia sprawę częściowo. Jest jeszcze radio, jest internet, niechciane maile i ulotki w skrzynkach pocztowych. Wszystko to razem sprawia, że świąteczny klimat towarzyszy nam od rana do wieczora, a kiedy już w końcu doczekamy 24 grudnia, to święta wcale nie są czymś wyjątkowym. To co to za święta?

Nieco inny pomysł mają twórcy reklam samochodów. Owszem, akcenty puszystego śniegu, świętego Mikołaja, choinki wykorzystują w swoich przekazach, jednak główny nacisk kładą na nadzwyczajne obniżki cen. Wyprzedaże modeli prezentowanych w kolejnych miesiącach kończącego się roku mają być nadzwyczajną okazją do zmiany starego, bo już trzy- lub pięcioletniego samochodu. Dodatkowo podnoszony jest argument ważny dla firm - chodzi o zmianę przepisów dotyczących rozliczania leasingu samochodów. Od 1 stycznia ma być mniej korzystnie, więc jeśli umowa będzie podpisana wcześniej, to w rozliczeniach z fiskusem będą obowiązywały dotychczasowe regulacje. To w zasadzie prawda. W zasadzie, bo nie dotyczy wszystkich samochodów.

Ciekawsze jest natomiast proponowanie przez niektórych producentów ogromnych

upustów, idących w dziesiątki tysięcy złotych. Można taki komunikat potraktować jak krzyk rozpacz, aby sprzedać auta za wszelką cenę. I wiele wskazuje na to, że niektórzy producenci są w mało komfortowej sytuacji; na placach stoją tysiące gotowych samochodów, w fabrykach praca wre, a klienci jakoś nie ustawiają się w kolejkach.

Takie reklamy to też trochę strzał w kolano. No bo co myśli o firmie klient, który miesiąc temu kupił prestiżowy samochód "premium" za, dajmy na to, drobne pół miliona złotych, a teraz to samo auto oferowane jest z upustem, który pozwala dokupić jeszcze małe auto miejskie? Wizerunku poważnej firmy tak się raczej nie buduje, ale marketingowcy wyłażą ze skóry i nie liczą się z niczym ani z nikim, byle tylko wykonać plan sprzedaży.

Jak się na rynku samochodów zastanowić, nad szaleńczym tempem wprowadzania i poprawiania kolejnych modeli, to sensu – z punktu widzenia klienta – nijak nie widać. Czy nie byłoby lepiej kupić naprawdę fajne i trwałe auto i jeździć nim 20 lat, niż w tym czasie kupować cztery nowe? Może niemożliwe, ale na pewno bardziej ekologicznie i ekonomicznie. Tyle, że dla producentów bez sensu. Musieliby robić naprawdę trwałe auta.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wydarzenia

Trochę targi, trochę widowisko - str. 4



Motoryzacja

Szyby z piasku - str. 12

Nie oślepiaj, ustaw światła - str. 18

Historia

Szalone lata 90. - str. 20



Kalendarium

E-mobilność sprzed (ponad) stu lat - str. 32



Trochę targi, trochę widowisko



TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: PAWEŁ BIELAK

W rozległych halach targowych w Nadarzynie od czterech lat organizowane są imprezy motoryzacyjne. I od czterech lat firma pana Ptaka stara się znaleźć najkorzystniejszą formułę tych wydarzeń. Pomimo starań, rozmachu i różnorodności kolejne odsłony Warsaw Motor Show robią wrażenie prowincjonalnych, wręcz jarmarcznych. Ale może właśnie o to chodzi?

Imprezy w Nadarzynie to nie są ani wystawy, ani targi motoryzacyjne, to światowe Warsaw Motor Show, połączone z Automotive Parts Expo, zresztą same hale to też nie hale, tylko Centrum Targowo-Kongresowe Ptak Warsaw Expo. Właściciele przytomnie zauważyli, że nazwy imprez, podobnie jak i nazwa obiektu, muszą być w języku angielskim, bo tak jest bar-

dziej światowo, świadczy o naszej europejskości i o międzynarodowym wymiarze wydarzenia. Cel jest oczywisty – wystawę ma obejrzeć jak największa liczba zwiedzających. Dobra nazwa to jednak trochę mało, aby skłonić ludzi do pojechania do Nadarzyny i zapłacenia kilkudziesięciu złotych za bilet, dlatego też w programach kolejnych wystaw motoryzacyjnych organizator



umieszcza najróżniejsze atrakcje. W czasie ostatniej wystawy organizator zaprosił do oglądania jednego z najdroższych samochodów świata, samochodów sportowych, klasycznych, nowych

z aktualnej ofert dealerów czy mrzonki o współczesnej Warszawie, swoją ofertę prezentowali dystrybutorzy chemii samochodowej i warsztaty, była strefa tuningu i samochodów elek-





trycznych, była Strefa Kobiet i stoiska klubowe. Atrakcją była możliwość spotkania z dziewczynami sportu samochodowego, Gosią Rdest czy Karoliną Pilarczyk, ale również z Bartoszem

Ostałowskim, który każdego dnia udowadnia, że niemożliwe nie istnieje. Gwiazdą imprezy był Richard Hammond, znana postać brytyjskiego dziennikarstwa motoryzacyjnego. →→







Organizator przyznaje, że wzoruje się na cieszących się renomą i powodzeniem targach branży motoryzacyjnej i w Nadarzynie stara się tworzyć imprezy na równie wysokim poziomie. Udaje się to z różnym skutkiem, jeśli za miernik przyjąć liczbę odwiedzających widzów, to sukces jest wielki.

Jeśli wsłuchać się w głosy ekspertów, dziennikarzy i bywalców tego rodzaju imprez, to już tak różowo nie jest. Przeważają opinie o braku spójnej koncepcji, chaosie, w sumie skromnej i prowincjonalnej ekspozycji. To wszystko →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



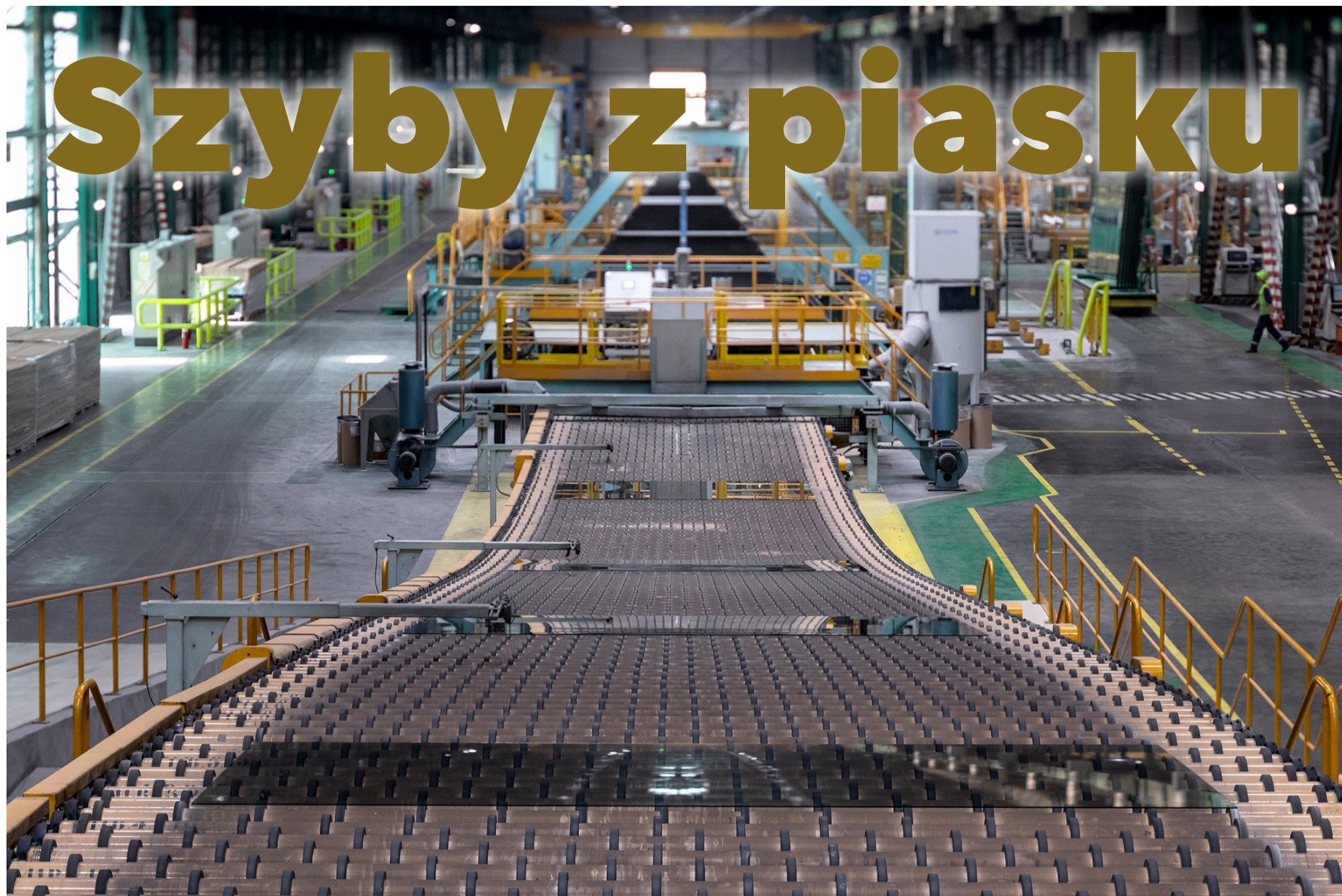
prawda, tylko należy pamiętać, że ta impreza nie jest przeznaczona dla fachowców. Ma mieć charakter ludyczny, ma przyciągnąć jak największą liczbę widzów, a nie spełniać oczekiwania nielicznych branżowych specjalistów. Ma być widowisko, ma być atrakcyjnie dla tych, którzy poszukują rozrywki, różnorodności, ciekawostek i sensacji. I pięknych samochodów. Wystawcy z kolei liczą na powiększenie sprzedaży czy dotarcie do większej liczby klientów. Niemalą grupę stanowią osoby i firmy, które jedynie chcą się pochwalić swoimi osiągnię-





ciami, nawet małutkimi sukcesami. I patrząc na kolejne Motor Show w Warszawie Ptak Expo założone cele są skutecznie realizowane, imprezy przynoszą wymierne zyski i skutecznie zajmują swoje miejsce w kalendarzu wydarzeń, na których bywać wypada. ■





TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

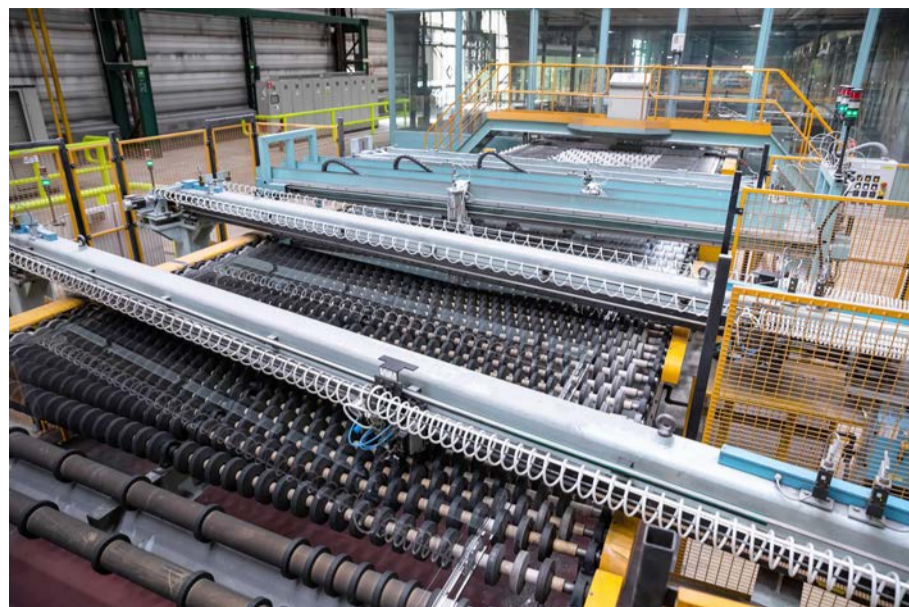
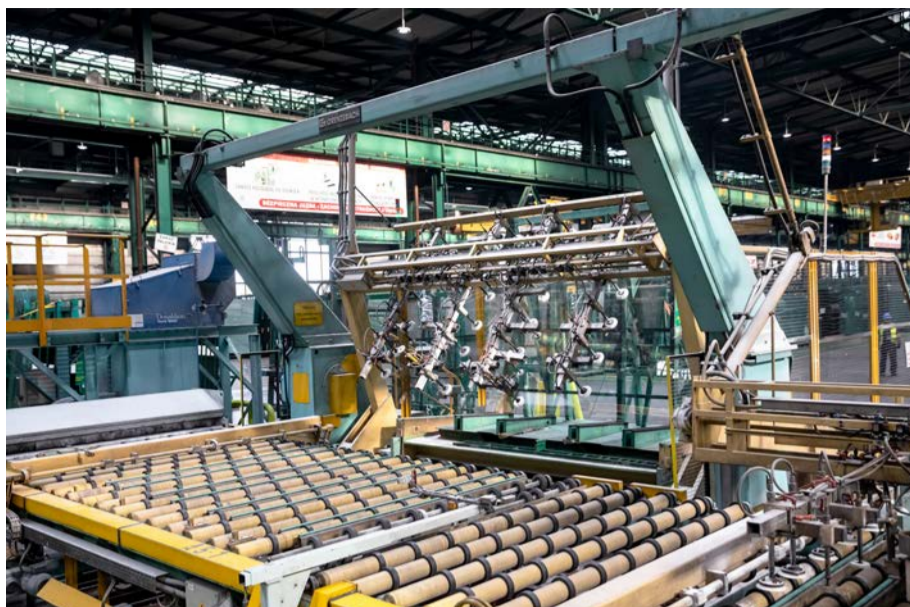
Czy można sobie wyobrazić współczesny samochód bez szyb? A okna bez szyb? Wszystko można sobie wyobrazić, ale współczesny świat bez szkła raczej trudno.

Wszak pierwsze wzmianki o wykorzystywaniu szkła pochodzą z Mezopotamii, sprzed trzech i pół tysiąca lat.

Oczywiście nie były to szyby samochodowe.

Według Pliniusza Starszego, szkło całkiem przypadkowo wytopili w ognisku kupcy fenicyjscy. Trochę trudno sobie to wyobrazić, bowiem aby zamienić piasek w szkło trzeba bardzo konkretnego ogniska, temperatura musi osiągnąć wartość co najmniej 1400°C.

Czy w 5000 r p. n. e. było to możliwe? Może tak, może nie, pewne jest, że szkło powstaje z piasku. Zanim jednak piasek zmieni się w szkło, a potem w szyby samochodowe, musi przejść szereg procesów. Z okazji stulecia Nippon Sheet Glass Co. Ltd. miałem okazję zobaczyć, jak w Sandomie-



rzu i nieodległym Chmielowie piasek zmienia się w szyby samochodowe. Hute Szklą Metan w Sandomierzu wybudowano w okresie międzywojennym jako jeden z zakładów wielkiego projektu Centralnego Okręgu Przemysłowego. Po wojnie zostały ruiny, po raz wtóry, już jako Huta Szklą Okiennego, zakład powstał w latach sześćdziesiątych. Szkło wytwarzano wówczas metodą Pittsburgh, nadawało się do budownictwa. Kiedy w Polsce rozpoczęła się produkcja samochodów na licencji Fiata, również i szyby do samochodów powstawały w Sandomierzu.

Ale szkło sprowadzano ze Szwecji. Najnowocześniejsza metoda wytapiania szkła przyjechała do Sandomierza wraz z prywatyzacją HSO „Sandomierz” w latach 90. Powstała wówczas spółka joint venture Pilkington Sandoglass z udziałowcami Pilkington International Holding, HSO „Sandomierz”, Międzynarodowa Korporacja Finansowa i Europejski Bank Odnowy i Rozwoju. Od 2006 roku całość przeszła tego biznesu pod skrzydła jednego z czterech światowych potentatów branży – Nippon Sheet Glass Co. Ltd.



W połowie 1995 roku nastąpiło uroczyste uruchomienie pierwszej w Polsce linii do produkcji szkła „metodą float”. To angielskie słowo ma wiele znaczeń, najbliższym określeniem będzie chyba „metoda rozlewania”. Polega to na tym, że roztopiony w piecu do 1700°C piasek (to nie byle jaki piasek, to raczej pył kwarcowy) wraz z dodatkami (m. in. soda) wylewa się z pieca do wanny z roztopioną cyną. Ta cyna to też rarytas o wielkiej czystości i odpowiedniej cenie. W piecu, a raczej już w wannie, roztopiona masa rozlewa na powierzchni cyny, uzyskują prak- →→

tycznie idealną tafelę o odpowiedniej grubości. Na końcu kilkudziesięciometrowej linii szkło o szerokości 6 metrów cięte jest na odpowiednie tafle. Grubość szkła reguluje się zależnie od jego przeznaczenia, szkło przeznaczone do produkcji szyb samochodowych ma grubość od 2 do 3 mm (z dokładnością do ułamka milimetra) i przycinane jest do odpowiedniego formatu. Produkcja szyb samochodowych odbywa się w oddalonym o około 20 km zakładzie w Chmielowie. Tam trafiają płyty szklane, które na jednej z dwóch linii zmieniają się w szyby samochodowe. Hartowane, klejone, z instalacją grzewczą, wtopionymi antenami lub przyklejonymi elementami, z nadrukami, z uszczelkami, albo i bez, o wymyślnych często kształtach i najróżniejszych krzywiznach szyby, a raczej już okna wysyłane są do fabryk samochodów.

W Sandomierzu i Chmielowie powstają szyby samochodowe praktycznie dla każdego producenta, także dla modeli, których jeszcze na rynku nie ma. Oczywiście tej produkcji nie mogliśmy obejrzeć. Ale proces powstawania przednich

szyb laminowanych, czy bocznych z niewidoczną anteną alarmu, przednich szyb do samochodów ciężarowych, tylnych do kombi i innych rodzajów pokazywali i objaśniali menadżerowie najwyższego szczebla. Taka przednia szyba powstaje na długiej linii produkcyjnej. Zaczyna się od jednoczesnego docięcia dwóch prostokątnych warstw szkła do pożądanego kształtu. Na kolejnym stanowisku automat za pomocą przyssawek unosi jedną z szyb, pracownicy nakładają folię (w formacie o kilka centymetrów większym), automat opuszcza wcześniej podniesioną szybę i pracownicy sprawdzają czy szklane tafle idealnie pasują, a następnie obcinają nadmiar folii. Kolejnym etapem jest wygrzanie przekładańca, który zmienia się w laminat. Niestety nieprzezroczysty. Na kolejnych stanowiskach w większości zautomatyzowanych, szyba nabiera właściwej krzywizny, staje się przezroczysta, pojawiają się mocowania do kamery, wewnętrznego lusterka, czujnika deszczu i czegoś tam jeszcze – zgodnie z zamówieniem. Na koniec pracownicy dokleją uszczelki i, po kolejnej kontroli jakości, szyba trafia do pakowania, a następnie magazynu. →→



BRAYT®

NOWOŚĆ!

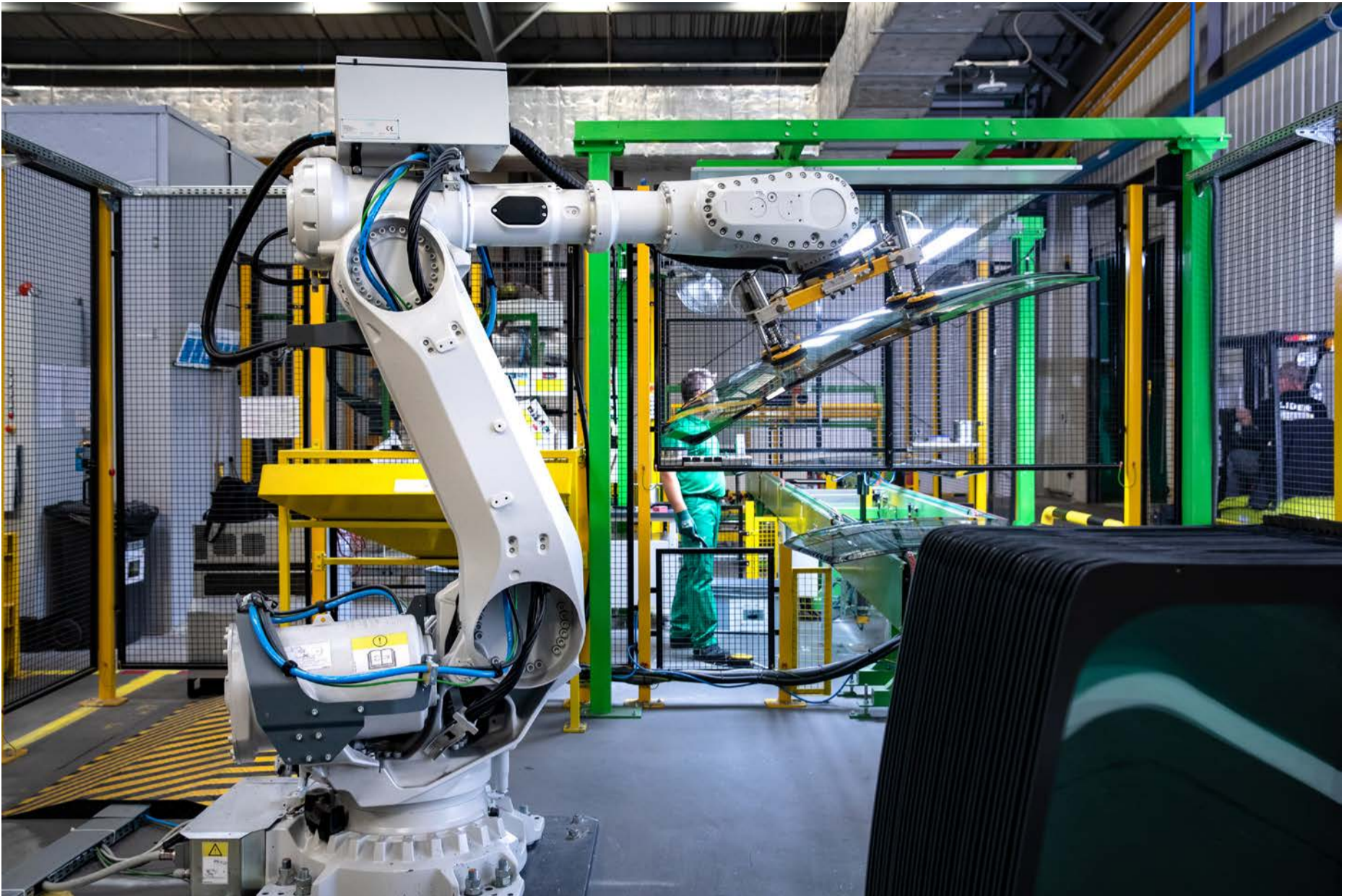


Warszawa: Marek Muchowski +48 692 427 491; m.muchowski@troton.com.pl
Poznań: Grzegorz Szewczuk +48 602 712 435; g.szewczuk@troton.com.pl
Gliwice: Tomasz Mezyk +48 664 434 885; t.mezyk@troton.com.pl
Gdańsk: Tomasz Grzendzicki +48 664 434 988; t.grzendzicki@troton.com.pl
Kraków: Grzegorz Bieniek +48 664 435 877; g.bieniek@troton.com.pl
Kraśnik: Krzysztof Smoliński + 48 668 811 122; k.smolinski@troton.com.pl



TROTON®

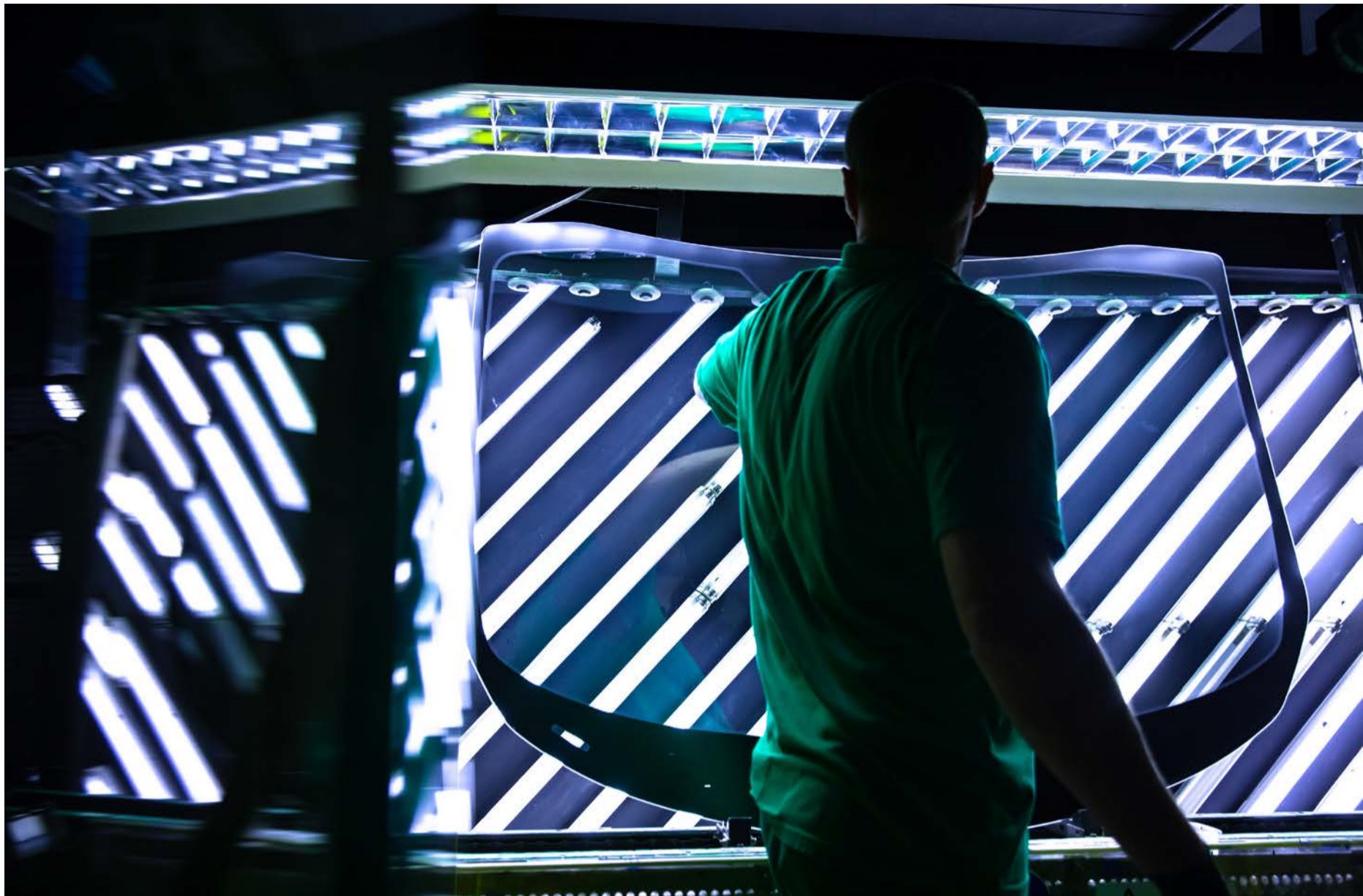
TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
tel./fax +48 94 35 126 22 www.troton.com.pl e-mail:troton@troton.com.pl



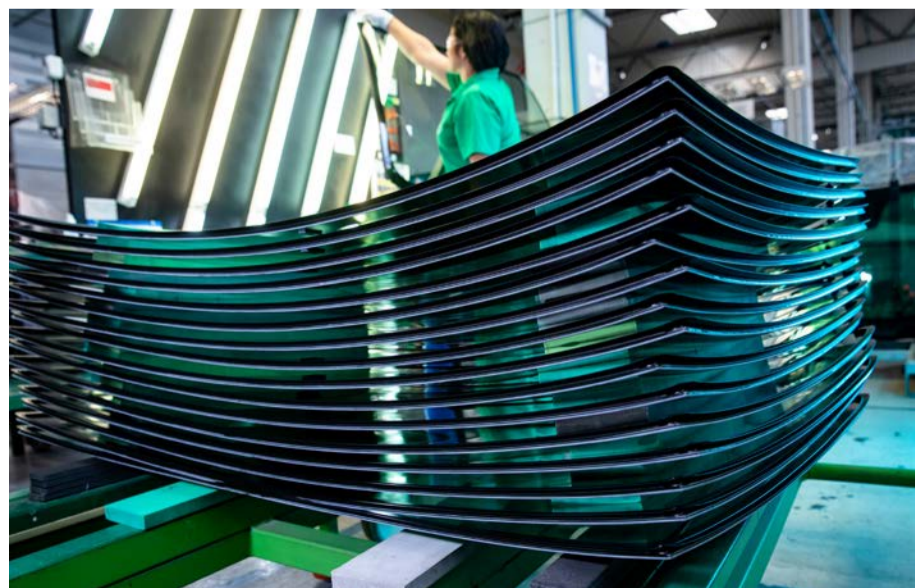
Po drodze jest kilka tajemniczych miejsc, których osobom niewtajemniczonym się nie pokazuje, a jeśli już to bez wyjaśnienia co i jak się dzieje. To zrozumiałe, każdy chroni swoje małe i duże tajemnice, które pozwalają zrobić coś lepiej niż inni.

Wcześniej zaproszeni dziennikarze mieli okazję uczestniczyć w panelach dyskusyjnych prowadzonych przez przedstawicieli kadry zarządzającej NSG w Polsce. Historię firmy, sposoby

produkcji, niektóre elementy technologii, przeznaczenie i wykorzystanie najróżniejszych rodzajów szkła oraz rozległą wiedzę dotyczącą branży dzielili się: Prezes Zarządu Pilkington Automotive Poland i Country Manager Grupy NSG w Polsce, Ryszard Jania, Prezes Zarządu Pilkington IGP, Pilkington Polska, Dyrektor Zarządzający Pion Szkła Architektonicznego na Europę Wschodnią, Północną i Centralną, Krzysztof Granicki, Dyrektor Zarządzający Pilkington AGR i V-ce Prezes Zarządu Pilkington



Automotive Poland, Janusz Kobus, Dyrektor Personalna NSG Group w Polsce, Monika Kuczyńska, Członek Zarządu, Dyrektor operacyjny Pilkington Polska, Jerzy Baran, Szef Globalnego Zespołu Doskonalenia Procesów Produkcyjnych w NSG Group, Andrzej Bury, Dyrektor Centrum Usług Wspólnych, Dominik Rykowski, Kierownik Biura Doradztwa Technicznego, Szymon Piróg. Wypada podziękować, bowiem dzięki temu spotkaniu mam orientację, jak niewiele wiem o szkle i ile jeszcze powinienem się nauczyć o szybach samochodowych... ■



Nie oślepiaj, ustaw światła

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rusza kolejna edycja akcji „Twoje światła - Twoje bezpieczeństwo”

NIE ZDAWAJ SIĘ NA SWOJE PRZECZUCIE
ZŁEĆ DIAGNOŚCIE ZBADANIE PRAWIDŁOWEGO USTAWIENIA ŚWIATEŁ W TWOIM SAMOCHODZIE

ŚWIATŁA USTAWIONE ZA NISKO
Silnie oświetlają drogę tylko blisko przed samochodem dając złudne poczucie „mocnego” i jaśniejszego oświetlenia. W tej sytuacji bezpieczna prędkość wynosi poniżej 40 km/h

ŚWIATŁA USTAWIONE ZA WYSOKO
Oślepiają kierowców jadących z naprzeciwka. Ustawione za wysoko nie oświetlą niebezpiecznej przeszkody, pieszego czy zwierząt

ŚWIATŁA USTAWIONE PRAWIDŁOWO
Wydają się słabsze blisko pojazdu, ale najważniejszy jest daleki zasięg. Odpowiednio ustawione lampy umożliwiają zauważenie elementów odblaskowych i pasów na jezdni z odległości ponad 100 m

W NOCY, NA DROGACH NIEOŚWIETLONYCH, WYSTĘPUJE NAJWYŻSZY WSKAŹNIK OSÓB ZABITYCH W WYPADKACH
W CO CZWARTYM TAKIM WYPADKU **GINIE CZŁOWIEK**. W DZIEŃ, W CO PIĘTNASTYM

Od 21 listopada policjanci w całym kraju poprowadzą działania prewencyjno-edukacyjne w zakresie kontroli świateł w samochodach. Dodatkowo kierowcy zostaną poinformowani w jakich miejscach bezpłatnie sprawdzą prawidłowe ustawienie reflektorów w swoich autach. Wszystko za sprawą trzeciej edycji kampanii „Twoje światła – Twoje bezpie-

czeństwo”, w którą aktywnie zaangażowały się: Komenda Główna Policji, Instytut Transportu Samochodowego, Krajowa Rada BRD, komunikator dla kierowców Yanosik, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów oraz Przemysłowy Instytut Motoryzacyjny.

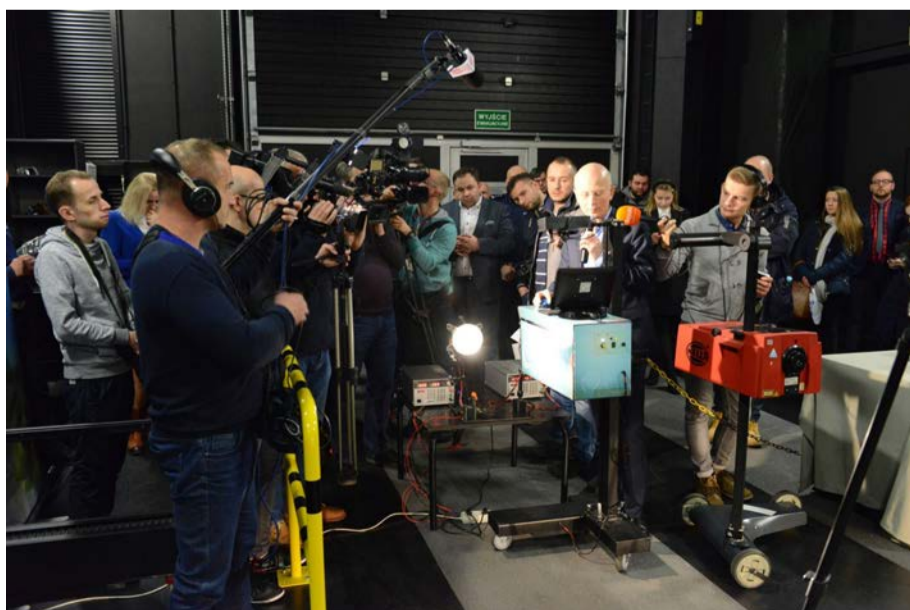
Niewyregulowane światła w samochodach to niestety bardzo częsta praktyka na polskich dro-



gach. Potwierdzają to badania przeprowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego, z którego wynika, że ponad 90 proc. pojazdów ma niedokładnie ustawione reflektory, a więcej niż połowa z nich nie jest w stanie zapewnić minimum niezbędnego oświetlenia.

– W nocy, na drogach nieoświetlonych, występuje najwyższy wskaźnik osób zabitych w wypadkach. W co czwartym takim wypadku ginie człowiek. W dzień, w co piętnastym. Szczególnie w okresie jesienno-zimowym, kiedy zmrok zapada wcześniej, niezwykle ważne jest prawidłowe ustawienie świateł. Zbyt nisko ustawione reflektory mogą niedostatecznie oświetlić jezdnię. W konsekwencji kierowca może nie zauważyć przeszkody bądź pieszego na swojej drodze. Natomiast w przypadku świateł, których strumień pada za wysoko, prowadzący pojazdem oślepia innych uczestników ruchu. Zarówno w pierwszym, jak i drugim przykładzie łatwo o niebezpieczne sytuacje – komentuje podinsp. Radosław Kobryś, Komenda Główna Policji.

Podczas akcji „Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo” policjanci zwrócą szczególną uwagę na ustawienie reflektorów w samochodach oraz



będą rozdawać ulotki edukacyjne w tym zakresie. Aplikacja Yanosik będzie informowała swoich użytkowników o możliwości przeprowadzenia bezpłatnych badań w pobliskich punktach stacji kontroli pojazdów. Kierowcy korzystający z aplikacji będą także kierowani przez nawigację do konkretnych placówek biorących udział w kampanii.

– Jako czynni uczestnicy ruchu drogowego jesteśmy świadomi skali problemu jaki stanowi nieprawidłowe ustawienie świateł. Stąd nasze zaangażowanie w ramach kampanii. Zeszłoroczna edycja cieszyła się bardzo dużym powodzeniem wśród naszych użytkowników. Banery prezentowane w aplikacji miały ponad 9 mln wyświetleń, wielu kierowców skorzystało również z opcji „prowadź do najbliższej stacji”. Takie wyniki napawają optymizmem – komentuje dyrektor ds. marketingu Julia Rachwalska, Yanosik.

Bezpłatne badania odbędą się w ponad 200 punktach na terenie całej Polski. Kierowcy będą mogli sprawdzić ustawienie swoich świateł w następujących terminach: 24.11, 1.12, 8.12, 15.12.2018 w godzinach pracy poszczególnych stacji kontroli pojazdów. Działania policji w uświadamianiu kierowców rozpoczną się 21 listopada i potrwać do 16 grudnia.

– Za jakość oświetlenia odpowiadają trzy elementy: reflektor, źródło światła i prawidłowe ustawienie. Gdy choć jeden z tych elementów szwankuje, światła oślepiają albo droga jest niedostatecznie oświetlona. Stąd takie statystyki i powszechne narzekania kierowców na stan świateł. Dlatego nawet najnowocześniejszy reflektor z doskonałym źródłem światła, jeśli jest źle wyregulowany może stanowić zagrożenie. Wzrokiem nie sposób tego ocenić i bardzo ważne jest skorzystanie ze specjalistycznego sprzętu używanego przez wykwalifikowany personel. A panuje powszechne, choć mylne przekonanie, że światła automatycznych nie należy ustawiać. Jeśli jednak będą źle ustawione to automatycznie będą stale oślepiać. Prawdą jest, że niektóre automatyczne systemy mogą bardziej oślepiać niż tradycyjne. Wymaga to udoskonalenia regulacji prawnych i dokładniejszego sprawdzania – zauważa dr inż. Tomasz Targosiński, Instytut Transportu Samochodowego.

Dokładny wykaz punktów umożliwiających bezpłatne badania znajduje się na następującej stronie: <http://yanosik.pl/dobre-swiatla/> ■

Szalone lata 90.

W świat i Europę 1998

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Sezon rajdowy 1998 dla polskich załóg rozpoczął się od pierwszej rundy mistrzostw świata, Rajdu Monte Carlo. W 66. edycji tej imprezy wystartowała nieco ponad setka zawodników. Wśród nich były dwie załogi polskie: Leszek Kuzaj z Maciejem Baranem w Mitsubishi Lancer Evo III i Marcin Turski z Jackiem Scicińskim w Cinquecento Sporting Abarth. Światowe występy Krzysztofa Hołowczyca i Macieja Wisławskiego wciąż jeszcze pozostawały w sferze nieoficjalnych zapowiedzi, a międzynarodowych planów Janusza Kuliga i Jarosława Barana chyba jeszcze nie było.

Najstarszy, najtrudniejszy, najbardziej spektakularny (cokolwiek by to nie znaczyło i tak jest w tym przypadku prawdą) rajd samochodowy na świecie z roku na rok traci swój niezwykły blask. Decyzje FIA wymusiły na organizatorach Rajdu Monte Carlo dostosowanie go do standardów ustalonych dla imprez z cyklu mistrzostw świata i efekt jest zdumiewający. Udało się zepsuć! 66. Rajd Monte Carlo był tego dowodem.

Monte Carlo 1998

To już kolejna edycja RMC, w której zrezygnowano z poprzedzającego od ponad pół wieku właściwy rajd zlotu gwiazdzi-



stego. Archaiczna forma rajdowania nie wносиła nic do klasyfikacji sportowej, była jednak tym elementem, który

powodował, że start do Rajdu Monte Carlo celebrowany był w kilku miastach europejskich, a zawodników na ponadtyśc-



kilometrowej trasie dojazdowej podziwiali tysiące widzów, którzy na odcinki specjalne nie docierali. Po zgromadzeniu wszystkich zgłoszonych do zawodów załóg na mecie zlotu gwiazdzistego, samochody po badaniu technicznym trafiały do zamkniętego Park Ferme, by rano z rampy startowej wyruszyć na trasę pierwszego etapu. W poprzednich latach ze startu w Valance wyruszało ponad dwieście samochodów! Trzeciego dnia załogi zjeżdżały do Monte Carlo. Ostatni etap odbywał się w nocy - stąd nazwa „Noc długich noży”, a dopuszczano do niego jedynie sto załóg. Obecność na rampie mety w Monte Carlo była największą nagrodą dla zawodników i wielką radością dla wszystkich kibiców. Dziś to już historia. Rajd Monte Carlo „spisał”, jedyne co pozostało, to nadzwyczaj trudne odcinki specjalne, a i to nie wszystkie.

66. RMC rozpoczęła się i zakończyła w Monte Carlo, poszczególne odcinki specjalne wyzna-

czono w odległości nawet do dwustu kilometrów od Monaco. Pierwszy etap Monte Carlo - Gap to sześć odcinków specjalnych. Powrót do Monaco to etap drugi. Na koniec zostały do powtórzenia odcinki przejeżdżane wcześniej i jeden jeszcze nie przejeżdżany. Już pierwszego dnia zaczęły się problemy - wielu załogom trudno było dojechać po zatłoczonych, krętych i niezbyt szerokich drogach Alp. Na trasach dojazdowych tworzyły się korki takie, że już pierwszego dnia jedynie czołówka przejechała wszystkie sześć zaplanowanych odcinków specjalnych, pozostali zamiast trzeciego i czwartego otrzymali czas ostatniej załogi, która pokonała całą trasę.

Ze zmiennym szczęściem

Leszek Kuzaj z Maciejem Baranem rozpoczęli słabo. Wyraźnie im nie szło; zapewne ogromne napięcie przedstartowe i, jak sądzę, respekt, jeśli nie zwyczajny strach przed pułapkami alpejskich przełęczy, spowodowa-

wał, że pierwszy odcinek przejechali wolniej niż się spodziewali. Drugi - już trochę lepiej, ale nadal nie o to im szło. Trzeci i czwarty - dla nich był już anulowany i do kolejnej próby przystąpili skoncentrowani. Udało się, pojechali dobrze, ale na kolejnym odcinku specjalnym dopadł Kuzaja i Barana pech. W pierwszej połowie próby →→ przebili oponę i oczywiście uzyskali czas poniżej wszelkich oczekiwań. Na nocną przerwę zjechali więc w minorowych nastrojach, sklasyfikowani na 13. miejscu w N-4.

Znacznie lepiej wiodło się Turskiemu ze Scicińskim. Również w pierwszym etapie rywalizowali jedynie na czterech odcinkach specjalnych (dwa anulowane), zajmowali jednak na koniec dnia 36. miejsce w klasyfikacji generalnej i 4. w klasie A-5. Licząc „czyste” wyniki poszczególnych odcinków byliby wyżej, jednak spóźnienie, jakie złapali na trasie dojazdowej (korki oraz policja) spowodowało dopisanie zało-

dze karnych sekund.

Feralny mostek

Drugi etap rozpoczynał jedyny naprawdę zimowy odcinek w tegorocznym Rajdzie Monte Carlo. W nocy temperatura spadła sporo poniżej zera i sypnęło śniegiem. Mokra, zlane deszczem z poprzedniego dnia nawierzchnia zamieniła się w lodowisko, które dla niepoznaki przyroda przysypała białym puchem. Oczywiście polscy zawodnicy dobrze wiedzieli co ich czeka, tak jak większość startujących w tym rajdzie mieli swoich „szpiegów lodowych”, którzy przejechali również i ten odcinek na dwie - trzy godziny przed jego zamknięciem. Pierwszy odcinek drugiego dnia był pechowy dla obu naszych załóg. Fatalny mostek po jednej z niewielu dłuższych prostych poprzedzał wyjątkowo perfidny, bardzo śliski zakręt. Ten mostek wykluczył z walki obie polskie załogi - Marcin Turski wypadając z szczytu (po wspomnianej prostej) zobaczył skutą lodem zakręt do mostku, krzyknął do pilota „wylatujemy” i... wylecieli. Przytomnie kierowca nie próbował mieścić się w zakręcie, szukając w ułamkach sekund najbardziej optymalnego sposobu wylecenia z drogi. Oby nie w wąwóz, oby nie w drzewa, oby nie do rzeki ani w skały. Wszystko udało się znakomicie, auto wydawało się mało zdemolowane - jada dalej. Długo szukali możliwości powrotu na drogę - w końcu i to się udało. Kilkaset metrów przed meta motorem odmówił posłuszeństwa i tu jednak zawodnicy wykazali

się niezwykle hartem ducha (i ciała) i metę odcinka specjalnego minęli pchając samochód. Uzyskali 26. czas w klasyfikacji generalnej! To był jednak koniec rajdu - silnik auta był „zespawany na dębowo”.

Leszek Kuzaj z Maciejem Baranem walczyli do końca. Kierowca widząc co go czeka dohamował auto na tyle, na ile mógł, po czym złożył się w zakręt celując między bariery mostku. Było jednak zbyt ślisko, auto uderzyło w barierę i wypadło w wąwóz. Załoga wyszła bez szwanku na ciele, za to w nie najlepszych humorach. Tak o starcie w Rajdzie Monte Carlo mówił Leszek Kuzaj:

- Pierwszy rajd i totalny koszmar. Wszystko nowe, młody, niedoświadczony pilot. Już w czasie treningów gdzieś zniknęło wzajemne zaufanie. Cały rajd był zbiegiem nie najlepszych okoliczności. Na początek dostaliśmy daleki numer startowy. Na pierwszym odcinku, który miał raptem dziewięć kilometrów, doszliśmy startujący przed nami samochód. Na Col de Turini, już po śniegu, minęliśmy trzy samochody, jeden z nich nas trafił i dzięki temu kręciliśmy się na drodze, staliśmy chwilę. Zanim wystartowaliśmy do trzeciego odcinka okazało się, że na trasie dojazdowej jest koszmarny wypadek, człowieka wycinali z samochodu na naszych oczach. Zaliczyli nam czas najgorszego zawodnika, który zdążył przejechać i po trzecim, i czwartym odwołanym odcinku dostawaliśmy trzy i pół minuty. W czasie treningów jeździliśmy z całą czołówką. Oglądaliśmy ich, rzeczywiście jeździli szybko, ale wiedziałem, że my wcale nie jesteśmy wolniejsi. Po tych odwołanych odcinkach właści-

wie było już po wszystkim, ale cóż było robić. Szable w dłoni i jedziemy. Na piąty odcinek nasz serwis nie dojechał; w związku z tym wypadkiem zrobiły się gigantyczne korki. Zatankowaliśmy się u kogoś innego i wystartowaliśmy na oponach przypadkowych, założonych na trasę dojazdową. To jeszcze dało się wytrzymać, gorzej, że zapadał zmierzch, a my nie mieliśmy dodatkowych świateł. Tam, gdzie było zarośnięte drzewami, naprawdę nie było nic widać. Zjechaliśmy z tego odcinka wyprzedzając kilku zawodników po drodze. Szósty odcinek i nagłe załamanie pogody. Akurat coś dla mnie. Dość szybko doszedłem do załogi, która w Subaru startowała minutę przed nami, kilkaset metrów wlokłem się za nimi i kiedy ich wyprzedzałem - było bardzo wąsko - zjechałem jedną stroną nieco poza drogę i grubą, zimową oponę przeciąłem. Z sześć minut złapaliśmy na tym oesie. Na drugi dzień wypadało tylko zaatakować, ponieważ pozycja, jaką zajmowaliśmy, 52., była dla mnie klęską. Znowu sytuacja się powtórzyła, znowu wyprzedzanie na oesie, później to był już mój błąd. Nie wpadłem na to, że na stoku południowym słońce tak szybko nadtopi lód. Droga hamowania dramatycznie mi się wydłużyła i nie zmieściłem się w mostek. Strasznie przeżyłem ten rajd, przez dwa dni miałem gorączkę, praktycznie w ogóle nie funkcjonowałem. Dla mnie to był koszmar, to był wstyd, to było gorzej niż źle. OS, który mi ewidentnie leżał, wszystko posypane śniegiem, lód, to co kocham i to pięćdziesiąte drugie miejsce. To nie powinno się zdarzyć. O ten wypadek obwiniam tylko siebie, był to w stu procentach błąd kierowcy.

Dla przypomnienia - rajd

zakończył się zwycięstwem Carlosa Sainza w Corolli. Jako drugi na rampę mety w Monte Carlo wjechał Juha Kankkunen w Fordzie Escorcie WRC, trzeci był Colin McRae, za nim Piero Liatti (obaj w Subaru Impreza 555 WRC), dalej Richard Burns w Mitsubishi i Bruno Thiry w Fordzie Escorcie.

Safari

W połowie lutego Leszek Kuzaj pojechał do Afryki, gdzie rozpoczął przygotowania do startu w arcytrudnym i całkowicie odmiennym od wszystkich innych rajdów, w Rajdzie Safari. Jego partnerem został Krzysztof Gęborys, którego doświadczenie i wielki autoritet miał wnieść do zespołu pierwiastek spokoju. Celem najważniejszym było osiągnięcie mety. Po drogach i bezdrożach Kenii przejechali ponad dziesięć tysięcy kilometrów, zdarli kilka kompletów opon, zapisali kilka grubych brulionów notatkami nawigacyjnymi. Niestety, na metę imprezy nie dotarli, zostali wykluczeni po przekroczeniu limitu czasu przejazdu odcinka specjalnego, na którym naprawiali samochód. Tak Rajd Safari wspomina Leszek Kuzaj:

- Wspaniała przygoda, piękny rajd, piękne treningi, nowy pilot Krzysztof Gęborys. Od początku nawiązaliśmy kontakt, oczywiście wynikały problemy treningowe, sposób zapisu i tak dalej, ale przebrnęliśmy przez to wszystko. Odrzuciłem wszelkie ambicje, założenia były takie, aby jechać wolno i dojechać do mety nie urywając niczego w samochodzie. Wydębitem zgodę na to, aby pojechać na prologu wszystko co tylko potrafię i jest to

dla mnie najlepszy z dotychczasowych wynik w rajdach. Byłem tam trzynasty w generalce, byłem dumny, szczęśliwy... Później już się rozpoczął rajd. Trenowaliśmy Pajero produkcji kenijskiej i nie bardzo było wiadomo, jak będzie się zachowywał znacznie mniejszy Lancer, jak przejeżdżać przez rzeczki, tak aby go nie zalać, nie przeciąć opony, nie urwać zawieszenia, tysiące doświadczeń, bardzo ciekawych, bardzo przyjemnych. Pierwszy dzień zakończony całkiem nieźle; spokojną jazdą byliśmy na czwartym miejscu w grupie, bez żadnego wysiłku. Drugiego dnia wyprzedziliśmy dwóch zawodników i byliśmy na drugim miejscu. Już chwata zajrzała mi w oczy, rozkosz mety. Nagle jakiś dźwięk zaczął wydobywać się z koła, za jakiś czas jeszcze większe bicie i potem zatrzymanie koła. Naprawiliśmy awarię i spokojnie jechaliśmy do końca dnia. Następnego dnia o świcie, na starcie do kolejnego etapu okazało się, że jesteśmy wykluczeni, bo przekroczyliśmy limit czasu przejazdu tego odcinka. W sumie to było nasze niedopatrzenie, ale też i niejasność regulaminu. Czy zabrakło profesjonalizmu? Nie, Krzysiek inaczej interpretował ten punkt regulaminu, ale nie można tego określać brakiem profesjonalizmu. Nam wynikało, że mamy jeszcze od cholery czasu, a zabrakło sześć minut. Na Safari sześć minut to tak, jakby na trasie z Krakowa do Radomia trzeba było nadrobić sześć sekund.

Hołowczyc i Wisławski

Kiedy Kuzaj z Gęborysem przemierzali afrykańskie bezdroża i szykowali się do startu w Rajdzie Safari, zespół Stomil Olsztyn - Mobil zaprosił

dziennikarzy związanych ze sportem na uroczystą prezentację załogi, samochodu i planów startowych. Program startów w mistrzostwach świata przewidywał trzyletni cykl dochodzenia do najlepszych rezultatów, celem ostatecznym - jak się wydaje - były starty Polaków w aucie fabrycznym i walka o tytuły mistrzowskie. Na początek rywalizacja w ramach nowego Pucharu FIA, przeznaczonego dla zespołów „niefabrycznych”. Zespół, aby być sklasyfikowany, musiał wystartować w 7. z 14. rajdów będących rundami mistrzostw świata, w tym co najmniej jednej odbywającej się poza Europą. Pierwszy występ polskiej załogi zaplanowano na trzecią dekadę marca w Portugalii.

Tuż przed startem do Rajdu Portugalii Krzysztof Hołowczyc w siedzibie Prodrive testował samochód. W materiałach prasowych zespołu znalazła się taka jego wypowiedź:

- Miałem już duży „głód” jeżdżenia i rzeczywiście przeżyłem tam fantastyczne chwile. Po raz kolejny jestem oczarowany profesjonalizmem naszych przyjaciół z Prodrive`u. Przez dwa dni, w Enstone, gdzie na początku ubiegłego roku po raz pierwszy zasiadłem za kierownicą Imprezy 555 oraz na fragmencie znanego z Rajdu RAC odcinka specjalnego Sweet Lamb przejechałem w rajdowym tempie ponad 150 km, czyli prawie tyle, ile kilometrów OS-owych liczą niektóre rajdy. Wraz z inżynierami z Prodrive`u dopasowaliśmy samochód do mojego stylu jazdy. To było wspaniałe. Po raz pierwszy samochód został dopasowany do moich potrzeb, wcz-

śniej to ja dopasowywałem się do auta. Moje nowe Subaru wydaje się być bardziej agresywne i „nerwowe” od poprzedniego modelu. Inna jest charakterystyka zawieszania, a przede wszystkim silnika i sterowania całym układem przeniesienia napędu. O szansach podczas debiutu w Portugalii trudno mówić i tak będzie podczas większości tegorocznych startów. Tylko w kończącym sezon Rajdzie RAC jechaliśmy już z Mackiem dwukrotnie i nie będziemy tam nowicjuszami. Ale ten sezon to spełnienie marzeń każdego kierowcy rajdowego. Jeździmy przecież w mistrzostwach świata! Ciemno się robi w oczach od spojrzenia na listę zgłoszeń Rajdu Portugalii. Jeszcze nigdy żaden rajd nie zgromadził tylu znakomitych kierowców. Ale tak ma właśnie być, jak spadać, to z najlepszego konia.

Do zawodów zgłosiło się niemal czterdziestu zawodników z list priorytetowych FIA, co najlepiej świadczy o sile stawki. Krzysztofowi Hołowczycowi i Maciejowi Wisławskiemu przydzielono numer 11, Leszek Kuzaj, dla którego był to już trzeci występ w mistrzostwach świata (wystartował podobnie jak w Safari z Krzysztofem Gęborysem), otrzymał numer 49. Obie załogi rzetelnie przygotowywały się do zawodów, dla Hołowczyca był to pierwszy start po nieudanym, zakończonym groźnym wypadkiem występie w listopadzie 1997 roku w Rajdzie RAC. Zawody rozpoczynały się prologiem na torze rallycrossowym nie opodal Porto. Załogi startowały parami, widowisko obserwowały tysiące miejscowych kibiców. Prawdziwy rajd

rozpoczął się następnego dnia; po trzech etapach i wspaniałej, pełnej emocji walce na mecie jako pierwszy zameldował się Colin McRae z przewagą niecałych 3 sekund nad Carlosem Sainzem. W bardzo silnej obsadzie znakomicie spisywała się załoga Hołowczyc - Wisławski, którzy po mądrej i bardzo szybkiej jeździe osiągnęli metę rajdu na 10. miejscu w klasyfikacji generalnej. Pierwsze dziewięć miejsc zajmowali kierowcy jadący w samochodach zespołów fabrycznych. Sensacją był Freddy Loix w Toyocie Corolli WRC, który znalazł się w ścisłej czołówce i po wspaniałej walce zajął trzecie miejsce. Z zawodów odpadli między innymi Didier Auriol, Tommi Makinen, Tomas Radstrom, Markus Gronholm i, niestety, Leszek Kuzaj z Krzysztofem Gęborysem; na piątym odcinku specjalnym mieli bardzo groźny wypadek, to że uszli z życiem i zdrowiem graniczy z cudem. Leszek Kuzaj wspomina:

- Dwa rajdy nie ukończone. Pojechaliśmy wcześniej, żeby się jak najlepiej przygotować. To jest niewiarygodne, jak fantastycznie mogą być przygotowane szutry i jak różne są specyfikacje każdego z 27. odcinków. Można tam znaleźć odcinki przypominające Safari, przypominające Nową Zelandię, Finlandię z 1000 Jezior, no wszystko tam było, co tylko można sobie wymarzyć. Wąskie i kręte szutry, skoki, drogi płaskie i górskie, przez rzeki i lasy, skalne półki. Trenowaliśmy z Krzyśkiem do upadłego, po kilkanaście godzin dziennie. Krzysiek po treningach schudł dziesięć kilo i ważył 58 kilo, ja trochę lepiej trzymałem wagę i miałem swoje 78 kg.

Byliśmy podnieceni i zachwyceni tym co robimy, świetnie zgrani. Przed rajdem dwa dni przeznaczone na wypoczynek i pierwsze rozczarowanie. Samochód, który przyjechał, Mitsubishi Lancer Evo IV ze zmienioną karoserią, okazał się nie do końca przygotowany. Pierwsze naprawy serwis wykonywał już przed hotelem, przed badaniem technicznym. Firma wystawiała trzech zawodników, Stohla, Climenca i mnie. Ja byłem ten trzeci. W aucie zamontowano silnik z samochodu, którym rozbiłem się na Monte Carlo. Nikt go do końca nie sprawdził i w Portugalii okazało się, że koło pasowe miało duże bicie, co powodowało zrywanie paska klinowego. Remont przed hotelem trwał zbyt długo i nie pojechaliśmy tym samochodem na odcinek testowy. Rozpoczęliśmy start w rajdzie. Bardzo delikatnie. Fantastyczna atmosfera, setki tysięcy ludzi i nie chcieliśmy gdzieś przydupić, tym bardziej że na treningu nasz kolega Climence skasował doszczętnie samochód. Pierwszy odcinek bardzo spokojnie, następny z dużą hopą, gdzie oczywiście sobie skoczyłem. Zbyt delikatnie zamocowana płyta przesunęła się, jak zajrzałem pod maskę to ujrzałem, że pasek klinowy jest w strzępach. Byłem przerażony, że spieprzyłem tym skokiem, ale jak spojrzeć na to z pewnej perspektywy, to jest mało możliwe. Na wszelki wypadek jechaliśmy kolejne dwa odcinki spokojnie, pomimo to byliśmy na szóstym miejscu w „ence”, a różnica była mała, coś ze dwadzieścia sekund do prowadzącego. Wszystko było w zasięgu ręki. I wreszcie naprawili nam samochód. Po wyjechaniu z serwisu mieliśmy około 130 km dojazdówki. Już na początku oka-

zało się, że pasek się wystrzepił, co chwilę zatrzymywaliśmy się, żeby poobcinać te farfocle i przez cały czas wzywałem serwis. Oni mieli do przejechania znacznie mniej, jakieś trzydzieści kilometrów, mieli nam podać nowy pasek, ale nie chcieli, abym sam wymieniał. Okazało się, że nie mieli nowego paska, musieli wyciągać go z treningówki. Decyzję, czy jechać czy nie zostawili nam. Oczywiście jedziemy. Okazało się, że utrzymanie samochodu bez wspomagania kierownicy na zakręcie w długim, hamującym uślizgu jest niemożliwe. Na takim zakręcie straciłem wspomaganie. Droga miała, ja wiem, może pięć metrów szerokości. Tak duże siły wystąpiły na kierownicy, że samochód jechał zupełnie nie tam, gdzie ja bym sobie życzył. Złapaliśmy pobocze, uderzyliśmy tylnym kołem w jakąś skałę, która nas fatalnie wybiła i wylecieliśmy z drogi na

zbocze, które miało tak ze trzysta metrów. To był fatalny wypadek, rolowaliśmy w dół i właściwie było już bez szans. Zupełnie niewyobrażalne, ale auto stanęło na koła na maleńkiej skalnej półce i dalej już nie spadło.

Po Rajdzie Portugalii sytuacja załogi Hołowczyc - Wisławski była bardzo dobra, zajmowali wówczas drugie miejsce wśród zespołów niefabrycznych i wszystko wskazywało na to, że da się je utrzymać, a kto wie, czy nie awansować na pozycję lidera w klasyfikacji Pucharu Zespołów FIA. Wystartowali w asfaltowym Rajdzie Katalonii w specjalnie przygotowanym na asfaltowe trasy Subaru Impreza WRC. Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim z powodzeniem realizowali założenia taktyczne - jechać jak najszybciej,

ale bez ryzyka. Bardzo groźnymi konkurentami, poza zespołami fabrycznymi, okazali się zawodnicy w samochodach z napędem przedniej osi. Kierowcy tacy jak Delecour czy Bugalski w przednionapędowych Citroenach i Peugeotach na suchych i krętych drogach asfaltowych byli równorzędnymi rywalami dla fabrycznych zawodników Subaru, Mitsubishi i Forda. Toyoty wydawały się być najszybszymi rajdówkami świata, a Loix, Auriol i Sainz pokazali, iż rajdowe rzemiosło opanowali do perfekcji. Zadaniem Polaków było przede wszystkim dojechać do mety! Ostatecznie zajęli 13. miejsce w klasyfikacji generalnej. I chociaż nie jest to wynik, o którym marzą kierowcy i którego polscy kibice życzyli naszej załodze, to jednak trzeba pamiętać, że zespoły →→



fabryczne dysponują nieco lepszymi autami, a Rajd Katalonii to kolejna bardzo trudna impreza ukończona przez „eksportową” załogę zespołu Mobil-Stomil Olsztyn. Kierowca, pilot i zespół odbierali należne gratulacje za dyscyplinę, umiejętność poskromienia ambicji i ukończenie drugiego rajdu z cyklu mistrzostw świata. Organizator przydzielając polskiej załodze numer 22. uznał, że jest to właściwe miejsce dla tej załogi w rankingu startujących w rajdzie z cyklu mistrzostw świata. Po pierwszym dniu Hołowczyc z Wisławskim zajmowali właśnie 22. miejsce w rajdzie. Szczęśliwie ostro walczący rywale wycofywali się po awariach, a i Polacy przyspieszyli. Do 12. miejsca zabrakło niespełna 10 sekund...

W Polsce rozpoczynał się Rajd Elmot, a kierowcy zain-

teresowani mistrzostwami świata pojechali do Argentyny. W Ameryce Południowej spotkały się w komplecie zespoły fabryczne, a do rywalizacji w Pucharze Zespołów FIA zgłosiły się, poza Hołowczycem - Wisławskim, jeszcze cztery załogi. Na starcie stanął również Leszek Kuzaj z Krzysztofem Gęborysem w odbudowanym Mitsubishi Lancerze Evo III. Rajd rozpoczynał się prologiem, w którym startowały trzy samochody naraz. Następnego dnia znowu zaczęło się od prologu, w którym kierowcy już startowali pojedynczo i jechali dalej na trasę odcinków specjalnych. Czołowe załogi borykały się z najróżniejszymi przeciwnościami trasy - urwane koła, przebite opony, szwankujące skrzynie biegów i przegrzewanie silników. Awaryje turbosprężarek - to właśnie przydarzyło

się zawodnikowi startującemu bezpośrednio przed Kuzajem, który w kłębach dymu dwukrotnie wypadał z drogi. Szczęśliwie tym razem obyło się bez poważniejszych konsekwencji. Dopiero później urwany drążek kierowniczy wykluczył załogę z dalszej walki. To kolejny nieukończony rajd Leszka Kuzaja. Zespół przeżywa trudne chwile, atmosfera jest dość przygnębiająca. W Polsce o Kuzaju mówiło się mało, a jeśli już, to nie najlepiej. W wywiadzie tak wspominał argentyńską przygodę:

- Ameryka Południowa właściwie nie zrobiła na mnie większego wrażenia, poza znakomitymi stekami wołowymi. Trenowaliśmy Corsę, odcinki szutrowe szybkie i wolne, mostki, dużo hop, dużo kamieni. Fantastyczna przejrzystość powietrza, świetne krajobrazy. Jechaliśmy samocho-





dem z Race Rent, już na odcinku testowym auto się zepsuło. Na prologu również. Pierwszego dnia mieliśmy kilka awarii, aż w końcu pękł drążek kierownicy. A ponieważ nie złapaliśmy ani jednej gumi i nie uszkodziliśmy żadnego koła, to wina nie leżała po mojej stronie. Rajdu nie ukończyliśmy.

Rywalizację w klasyfikacji generalnej Rajdu Argentyny wygrał Tommi Makinen, dla którego było to trzecie z kolei zwycięstwo w tej imprezie. Jako drugi sklasyfikowany został Carlos Sainz w Toyocie, trzeci Juha Kankkunen w Fordzie. Nie ukończyli zawodów między innymi Bruno Thiry i Didier

Auriol po awariach silników. Jak trudny był to rajd najlepiej świadczy fakt, że z sześćdziesięciu jeden załóg na starcie, do mety dojechała zaledwie połowa. Krzysztof Hołowczyc z Maciejem Wisławskim zajęli siódme miejsce w klasyfikacji generalnej i wygrali wśród załóg rywalizujących w ramach Pucharu Zespołów FIA. Po Rajdzie Argentyny z dorobkiem 20 pkt. zespół Stomil Olsztyn - Mobil zajmował drugie miejsce za HF Grifone, który miał już na koncie 30 pkt.

Kolejnym rajdem z cyklu mistrzostw świata był Rajd Akropolu, jednak obie eksportowe załogi zdecydowały się

na start w Rajdzie Polski, który rozpoczynał się 10 dni po greckiej eliminacji.

W zespole Stomil Olsztyn - Mobil nastąpiły zmiany. Wycofał się Power Horse, zmienione zostały plany startów. W środowisku związanym ze sportem samochodowym pojawiły się pogłoski o rozpadzie zespołu rajdowego, zwłaszcza że sam Krzysztof Hołowczyc skupił się na pracy w telewizji, gdzie zaczął się regularnie pojawiać w dwóch cotygodniowych programach. Wszystkie plotki zdemontowano jednak komunikatem prasowym, w którym również ogłoszony został zmodyfikowany kalendarz udziału załogi w rajdach światowych. Pozostały jeszcze dwa starty - Rajd San Remo, w którym Polacy jadąc na 15. miejscu wypadli z trasy i uszkodzili samochód, oraz Rajd RAC, który odbywał się w listopadzie. Polacy uzyskali znakomity rezultat, osiągnęli metę jako druga załoga w stawce zespołów niefabrycznych. Trzyletni program startów w rajdach z cyklu mistrzostw świata, jaki założył sobie zespół, już w pierwszym etapie został znacznie zmodyfikowany. Doświadczenia roku 1998 mają procentować w następnych sezonach. A walka o naprawdę duże sukcesy w światowym wymiarze ma nastąpić dopiero w roku 2000.

Duże zmiany nastąpiły też w zespole Leszka Kuzaja. Kierowca zrezygnował z firmy dotychczas przygotowującej samochód, podpisał umowę z garażem Gatmo, który związany jest z Rally Art z Ameryki Południowej. Stąd mocno →→

egzotyczne numery rejestracyjne na samochodzie.

- *Rajd Hunsrück. Bardzo trudny. Startowaliśmy z Andrzejem Górskim. Było nadspodziewanie dobrze, niestety, na „hopie” uszkodziliśmy samochód i straciliśmy prowadzenie w grupie i trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej. Ale byliśmy na mecie całym samochodem.*

Kolejne starty w Finlandii, rozpoznawczy Rajd Manta i trzy tygodnie później legendarne 1000 Jezior, oficjalnie nazywane Rajd Neste Finlandii. Kilkanaście lat wcześniej, w epoce Polskich Fiatów i Polonezów załogi polskie startowały w Finlandii. Był to jeden z rajdów zimowych, ograniczenia treningowe nie były jeszcze poważne. Świtało. Rajdowy Polonez przemykał po śliskich, krętych drogach odcinka specjalnego. Kierowca jechał szybko, sprawdzając, czy dyktowany przez pilota opis pozwala rzeczywiście jechać tyle, ile przewidywali. Nagle w lusterku wstecznym światła. Spodziewając się innego zawodnika, przyspieszyli. Światła nadal się zbliżały, więc nasi zawodnicy pozwolili się wyprzedzić. Jak się czuli, kiedy



okazało się, że wyprzedziła ich półciężarówka mleczarza zbierającego bańki z mlekiem wystawiane przy drodze w miejscowościach, wiedzą tylko oni sami. Anegdota ta pokazuje, jak wielkie umiejętności posiadli mieszkańcy Skandynawii w jeździe po nawierzchniach luźnych. Słusznie więc uczynił Leszek Kuzaj jadąc właśnie tam pobierać nauki rajdowego rzemiosła. Podglądając najlepszych chciał nadrobić ten czas, który dla sportu stracił zajmując się czymś innym.

- *Oczywiście chciałem jechać szybko, ale przede wszystkim ukończyć, poznać specyfikę tam-*

tych tras, zobaczyć, jak tam się jeździ. Idea wyjazdu do Finlandii od początku swojego istnienia miała podtekst treningowy. Nie jechałem do Tampere po to, aby się ścigać, ale po to, aby zbierać doświadczenia przed czekającym mnie startem w Neste Rally Finland. Zaprosiłem do próbnych jazd Fina Jusso Pykalisto, bowiem chciałem przekonać się naocznie, jak z tutejszymi szutrami radzą sobie ich legendarni pogromcy. Porównanie możliwości zawodników miejscowych z moimi własnymi miało udzielić odpowiedzi na pytanie, jakie miejsce w szeregu zajmuję i na co mogę liczyć w jaskini lwa. Nasz styl jazdy różnił się diametralnie. Jusso przemierzał odcinek specjalny rzucając samochodem we wszystkie strony, ja zaś, zgodnie ze wskazówkami mistrza Stiga, bardziej płynnie i ekonomicznie. Efekty naszych poczynań okazały się jednak bardzo zbliżone, co, biorąc pod uwagę fakt, że Pykalisto ściga się tutaj przez 10 ostatnich lat, bardzo mnie ucieszyło i... przyjemnie zaskoczyło. Zgodnie z regulaminem na trening mieliśmy jeden dzień. Zaskoczyła nas drobiazgowość w egzekwowaniu przepisów. W głębokim lesie orga-



nizator zawodów ustawił radary do pomiaru prędkości, aby wykluczyć jakiegokolwiek przejawy szaleństwa. Zadbano także o to, aby każda ze startujących załóg pokonała w czasie rekonesansu trasę OS-ów nie więcej jak trzy razy. Nawierzchnia prób to twarde, ubity miejscami na beton szuter o specyficznej przyczepności. Drogi szerokie, gładkie, o niezliczonej ilości hop. Trzeba sporej odwagi, aby przełamać w sobie barierę strachu i pokonywać szczyty na pełnej prędkości. Auto wciąż fruwa ocierając się niejednokrotnie o wystającą skałę czy ścianę lasu. Jeśli jesteś w stanie utrzymać je na wodzy, jesteś uczestnikiem niezłej zabawy. W pierwszym dniu trwania zawodów przyjąłem taktykę rozpoznania terenu, w drugim i trzecim przyspieszyłem, znacznie lepiej czując trudną nawierzchnię fińskich szutrów. Warto było się urodzić i żyć dla tej chwili. Szczyt za szczytem, szalona prędkość, a twój samochód ociera się o wystającą skałę lub drzewa. Coś niebywałego. Nigdy dotąd nie przeżyłem takich emocji. Jestem zauroczony.

I jeszcze komentarz Andrzeja Górskiego:

-To, co przeżyliśmy w Finlandii, na zawsze pozostanie w naszej pamięci. Wspaniałe trasy, doskonała organizacja, kapitalne odcinki specjalne. Jazda po nich sprawiła nam dużo przyjemności.

Start Leszka Kuzaja i Andrzeja Górskiego w 48. Neste Rally Finland zakończył się sporym sukcesem. 4. miejsce w bardzo silnej stawce 46. załóg, które wystartowały w grupie N dowodzi możliwości kierowcy, w którego, po wcześniejszych niepowodzeniach, wielu kibiców już zwątpiło. Czy ten znakomity



występ definitywnie przełamał złą passę krakowianina? Otóż nie. Kolejne rajdy nie ukończone: Rajd Wisły - Leszek Kuzaj wycofuje się po poważnej awarii silnika, Rajd Karkonoski - urwane koło, Rajd San Remo - wypadek na 11. OS. Dla Leszka Kuzaja był to sezon pełen przygód, ciekawych startów, zebranych doświadczeń, ale bez oczekiwanych sukcesów.

Janusz Kulig rusza po tytuł

Po niespodziewanym, ale w pełni zasłużonym tytule mistrzowskim w sezonie 1997, w następnym Janusz Kulig i Jarosław Baran musieli zadowolić się tytułem wicemistrzowskim. To skutek postanowień regulaminu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski obowiązujących w sezonie 1998: do końcowej punktacji były liczone wszystkie rundy. A załoga Kulig/Baran, po defekcie, nie osiągnęła mety Rajdu Polski...

W sierpniu Janusz Kulig otrzymał ciekawą propozycję pojechania w kilku zagranicznych imprezach. Wyszła ona

ze strony słowacko-polskiego zespołu Transpetrol Senica - Ferro Kraków, który powołano w celu wykorzystania szansy osiągnięcia dobrego wyniku w mistrzostwach Strefy Środkowoeuropejskiej. Mistrzostwa organizowane pod auspicjami FIA obejmują poza Polską również Austrię, Chorwację, Czechy, Słowację, Słowenię i Węgry. Szczęśliwie Janusz Kulig w kolejnych rajdach z cyklu mistrzostw Polski, a liczonych jako mistrzostwa Strefy, zgromadził już sporo punktów, co stwarzało realną szansę zdobycia tytułu mistrzowskiego. Kuligowi zaproponowano starty w samochodzie Toyota Celica ST 205 (tym samym, którym w poprzednim sezonie startował Robert Gryczyński), doświadczony serwis czeskiej firmy JM-Engineering ze Zlinu i Emila Horniaczka jako partnera na prawym fotelu. Program startów przewidywał udział w imprezach liczonych do środkowoeuropejskiego serialu.

W końcu sierpnia trzeba było zmierzyć się z nową i zara- ➔➔

zem wymagającą sytuacją. Kulig z Horniaczkiem solidnie przygotowali się do udziału w słowackim Rajdzie Gemer z bazą w Dobsinie, ale do rajdowej Toyoty wsiedli zaledwie kilka godzin przed startem, a więc siłą rzeczy kierowca dopiero w trakcie rajdu zaczął poznawać nowy dla siebie sprzęt o właściwościach zupełnie odmiennych niż Renault Megane. Na liście startowej była cała czołówka słowacka ze Stanislavem Chovancem w Fordzie Escorcie Cosworth. Największy jednak respekt budził mistrz Węgier Ferenc Kiss w Subaru Impreza WRC - nowiutka maszyna znakomicie przygotowana w Wielkiej Brytanii. Tymczasem polsko-słowacka załoga rozpoczęła zawody od zaskakującego zwycięstwa w ulicznym prologu na obwodzie w Dobsinie, rozegranym w ulewnym deszczu. Kulig wygrał także następną próbę,

a na trzecim odcinku specjalnym zajął pierwsze miejsce ex aequo z Kissesem. Potem jednak Węgier zaczął odrabiać straty i zdobywać przewagę, w czym bardzo pomagał mu pech Kuliga - niemal seryjne defekty ogumienia na oesach, a do tego jeszcze nie w pełni harmonijna współpraca słowackiego pilota z polskim kierowcą, przez co Toyota wędrowała gdzieś przez paprocie i łopiany...

Najważniejsze jednak było to, że Kulig z Horniaczkiem zdołali szybko uporządkować nadrzędny cel, jakim była jazda płynna, skuteczna i przysparzająca z każdym kilometrem nowych, ważnych doświadczeń w czterokołowym rajdowaniu. W końcówce zawodów (rozgrywanej na trasach szutrowych) Kulig znowu wygrywał oesy, a na mecie zameldował się na drugim miejscu z niewielką

stratą do Kissa i ze znaczną przewagą nad Chovancem. Potem trzeba było walczyć w krajowych zawodach - w Rajdzie Warszawskim i w Rajdzie Wisły, a po nich przyszła pora na kolejne zmagania w ramach mistrzostw Środkowej Europy. Był to słoweński Rajd Petrol-Velenje, wliczany także do mistrzostw Europy ze współczynnikami 2. Trasa imprezy, wiodąca po Pogórzu Alpejskim, zaskakiwała wąskimi, krętymi i często bardzo eksponowanymi odcinkami, biegnącymi po skalnych półkach. Faworytów upatrywano w liderze mistrzostw Strefy, Węgrze Kissu oraz w pupilu całej Słowenii, mistrzu tego kraju - Tomazu Jemcu w Fordzie Escorcie Cosworth. Janusz Kulig obawiał się nie tylko tych rywali, ale także zdradziecko śliskich asfaltów. Takich „lodowisk” nie spotkał na żadnym





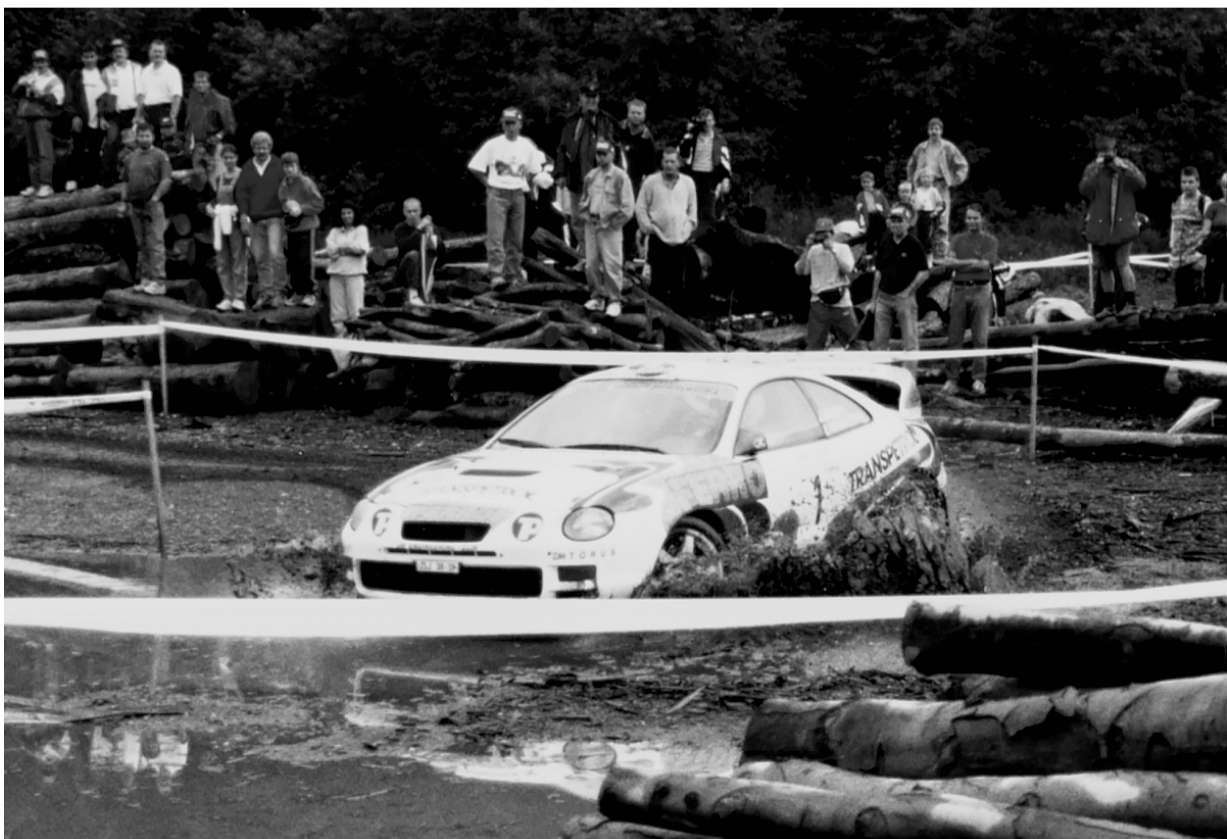
innym rajdzie! Pierwsza próba sportowa przyniosła zwycięstwo Jemcowi oraz klęskę Kisowski. Węgier próbował zbyt wcześnie uporać się z konkurentami, przeszarżował i już chyba na drugim kilometrze odesu zdemolował swą śliczną Imprezę; sam przy tym doznał zwichnięcia ręki, zaś pilot niemal odgryzł sobie język. Od OS 2. sytuację zaczęli kontrolować Kulig z Horniaczkiem. Bywało, że na niektórych próbach wygrywał Tomaz Jemc i to potwierdzało jego talenty w jeździe szybkiej, ale zarazem mało regularnej. Tak czy owak polsko-słowacka załoga już ani na moment nie oddała prowadzenia, a w dodatku z kilometra na kilometr jechała coraz szybciej i pewniej i zwyciężyła w tym rajdzie w sposób bezapelacyjny.

Zaraz po Słowenii przyszła pora na Rajd Karkonoski - znowu wygrany przez Kuliga, tym razem z Baranem. I wtedy pojawiła się radosna refleksja, łagodząca nieco gorycz porażki w mistrzostwach Polski; otóż

Janusz Kulig w ciągu trzech kolejno po sobie następujących weekendów osiągnął nie lada sukces - zwyciężył w trzech imprezach wliczanych do punktacji mistrzostw Europy (Rajd Wisły, Petrol-Velenje, Rajd Karkonoski). Tydzień po Rajdzie Karkonoskim w austriackiej Styrii był rozgrywany Rajd Pirelli - Steiermark, kończący batalię o mistrzostwo Strefy Środkowoeuropejskiej. Porozbijany w słoweńskich Alpach Węgier Kiss nie przyjechał do

Austrii, wobec czego także i Janusz Kulig nie musiał tam stawać na starcie - i bez tego miał już zapewniony tytuł mistrza Strefy Środkowoeuropejskiej. Krakowianin był z tego sukcesu bardzo zadowolony, ale nie traktuje tego w kategoriach zadośćuczynienia za to, że nie zdołał obronić tytułu mistrza Polski. Kulig serdecznie pogratulował Robertowi Gryczyńskiemu i Tadeuszowi Burckackiemu i podkreślił ich dojrzałość, sportową mądrość i znakomitą taktykę, a także umiejętność naprawdę szybkiej jazdy.

Przede wszystkim zaś 29-letni Janusz Kulig cieszył się, że dzięki wspaniałej przygodzie w barwach słowacko-polskiego zespołu Transpetrol Senica - Ferro Kraków zyskał tak bardzo cenne doświadczenia w jeździe A-grupową maszyną z napędem obu osi. Mistrz Środkowej Europy miał nadzieję, że to otwiera nowy, ważny rozdział w jego sportowej karierze. Jak się okazało w kolejnym sezonie, nadzieja nie była płonna. ■



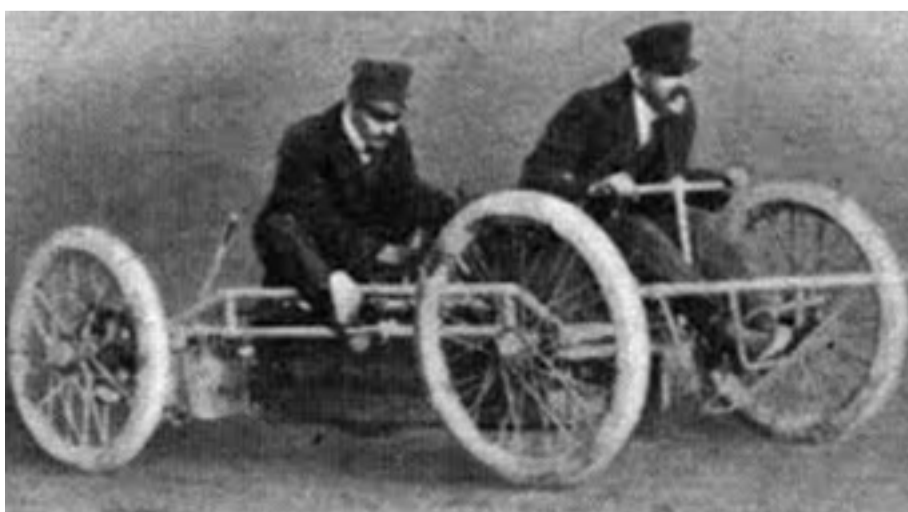
Wydarzenia i rocznice: listopad 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

E-Mobilność sprzed (ponad) 100 lat

Wydaje się, iż nie unikniemy już e-mobilności we współczesnej motoryzacji. Koncerny samochodowe inwestują miliardy dolarów w rozwój tego rodzaju napędu, jednocześnie oferując już cały szereg czysto elektrycznych lub hybrydowych modeli. Świat, zwłaszcza tzw. „zachodni”, owładnęła moda na prąd elektryczny, jako remedium na zanieczyszczenie powietrza i ochronę środowiska naturalnego. Cel, niewątpliwie szczytny. Nie ulega dla mnie wątpliwości, że paliwo pozyskiwane z ropy naftowej – wcześniej czy później – musi przejść do historii. Po prostu kiedyś skończą się jej złoża lub wydobycie stanie się zbyt kosztowne.

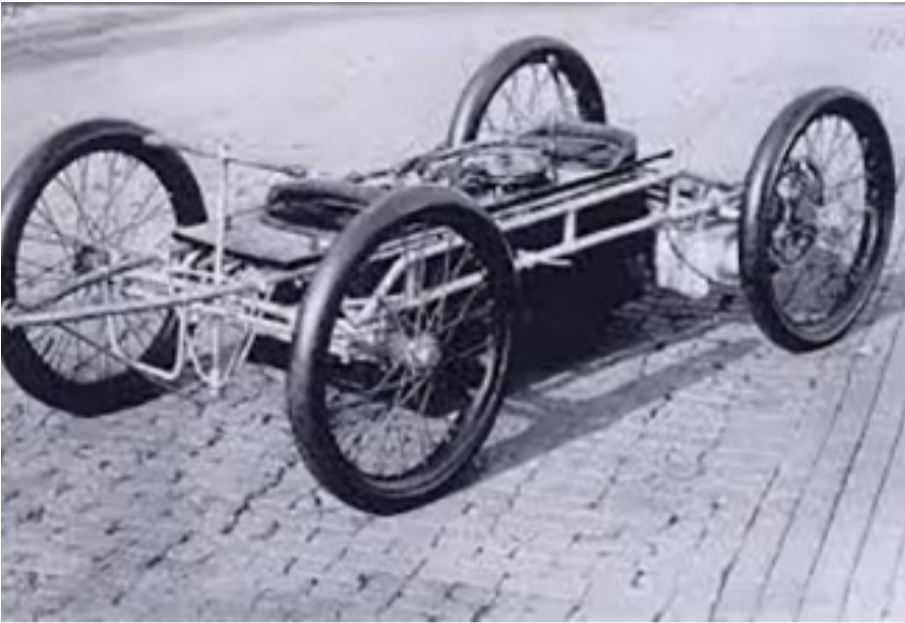
Do napędu pierwszych konstrukcji samochodowych używano pary wodnej, benzyny oraz prądu. Wówczas w tej (czysto technologicznej) rywalizacji wygrała benzyna. Para wodna przegrała z kretelem, chociaż utrzymała swoją mocną pozycję jeszcze przez dekady w kolejnictwie oraz transporcie morskim. Energia elektryczna, jako napęd samochodu, przed 100 laty przegrała, chociaż pierwsze próby były całkiem obiecujące.



Za pierwszy (działający) pojazd z napędem elektrycznym uznaje się (przynajmniej w USA) konstrukcję Williama Morrisona z 1891 roku. Sam 24-ogniowy akumulator miał masę 800 funtów (prawie 364 kg), drugie tyle sam samochód. Mały silnik miał moc zaledwie 4 KM i pozwalał rozwi-

nać prędkość maksymalną 14 mil (22,5 km/godz). Pojazd wzbudzał spore zainteresowanie, ale nie na tyle duże, by przełożyło się to na wartość odnotowania sprzedaży. Kilka lat później nieco lepiej poszła sprzedaż samochodów elektrycznych firmie Pope Manufacturing Company działającej w stanie Connecticut. Ich pojazd o nazwie Columbia Electric Phaetons był cięższy od konstrukcji Morrisona, ale też zaledwie o jedną milę na godzinę szybszy.

Nieco inną drogą poszedł nowojorczyk Andrew Riker, który z założenia postawił na sportowe osiągi i bicie rekordów szybkości. Trudno nazwać „Torpedo Rikera” samochodem. Była to stalowa rama, do której zamocowano akumulator, drewnianą płytę jako podłogę (platformę), coś w rodzaju kierownicy rowerowej oraz imitacji dwóch foteli. Całość osadzona na czterech, wyglądających jak rowerowe, kołach.



16 listopada 1901 roku Riker ustanowił rekord prędkości dla pojazdów elektrycznych wynoszący 57 mil/godz. (prawie 92 km/godz). Trochę ten rekord był naciągany, gdyż milowa trasa wyznaczona w Coney Island w stanie Nowy Jork biegła z górki...

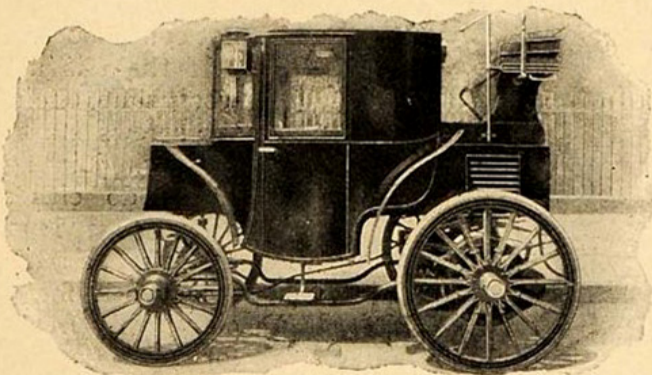
Za bardziej wartościowe rezultaty konstrukcji Rikera należy uznać inne sukcesy. W 1896 roku, prowadząc model Riker Electric, wygrał wyścig Providence Race składający się z pięciokrotnie pokonywanej, milowej pętli na gruntowym torze wyścigów konnych w Cranston w Rhode Island (czas nieco ponad 15 minut). W 1900 roku na Long Island wygrał 50-milowy wyścig „długodystansowy” będąc jedynym pojazdem elektrycznym w stawce. Riker był także jedynym samocho-



dem elektrycznym w innym wyścigu sponzorowanym przez Long-Island-Automobile-Club na wyspie Coney Island. Rywalami elektrycznego Rikera było osiem konstrukcji benzynowych oraz sześć napędzanych parą. Ponieważ liczyła się tylko szybkość załogi wszystkich aut zdemontowali dosłownie wszystko co było zbędne, a podnosiło masę. W rezultacie nawigator Andrew Rikera nie miał nawet siedzenia... Metę minęli na trzeciej pozycji...

Rok po ustanowieniu swojego rekordu prędkości Andrew Rikker porzucił konstruowanie pojazdów elektrycznych i znalazł zatrudnienie w firmie Locomobile, gdzie pracował przy budowaniu klasycznych, benzynowych samochodów. Zmarł w 1930 roku. ■

Riker Electric Vehicles



RIKER ELECTRIC DEMI COACH.

The Perfect Automobile.

If you will tell us whether you want a carriage for pleasure or a wagon for business we will mail you a catalogue accurately describing them in pictures and words.

THE RIKER ELECTRIC VEHICLE CO., Elizabethport, N. J.

Represent the last step in the perfection of Automobiles. Vibration has been completely overcome; absolute control of speed and direction has been secured. The minimum cost of operation and the highest degree of durability has been attained. Every requirement of pleasure or business, every demand for beauty and service is supplied by a Riker Electric Vehicle—



WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 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. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

Zdjęcie na okładce: Paweł Bielak, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl