

iauto ^{polska}

Numer 123, 6 grudnia 2018





Przez dwa tygodnie w Katowicach toczą się dyskusje, wykłady, prezentacje i spotkania dotyczące stanu klimatu na Ziemi. Po raz 24. przedstawiciele większości państw świata spotykają się na Conference of the Parties aby postanowić co, jak i kiedy robić, aby ratować Ziemię przed kataklizmem klimatycznym. Z relacji katowickich spotkań można wywnioskować, że katastrofa jest w zasadzie nieunikniona. Jedynym ratunkiem jest radykalne ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, wody i ziemi, a przede wszystkim powstrzymanie emisji dwutlenku węgla. To właśnie emisja do atmosfery milionów ton tego gazu jest przyczyną ocieplania klimatu. Mówi się, że w perspektywie 12 lat mogą nastąpić nieodwracalne zmiany całego ekosystemu, które spowodują, iż życie na wielu obszarach Ziemi będzie niemożliwe. Głównymi winowajcami jest przemysł, energetyka oparta na paliwach kopalnych, produkcja żywności i transport.

Transport to, między innymi, samochody. O tym, że samochody trują, wiadomo nie od wczoraj. Jasne jest, że z truciem należy skończyć. Ale jak? Radykalnym rozwiązaniem byłby zakaz produkcji, sprzedaży i używania jakichkolwiek samochodów. To, oczywiście, nie wchodzi w rachubę. Nie wchodzi też w rachubę rezygnacja z korzystania z samochodów. Ale coś zrobić trzeba. Producenci samochodów, wraz z politykami ustalają coraz to nowe normy emisji trucizn. To bez wątpienia jest bardzo korzystne; samochody ze spalino-

wymi silnikami trują coraz mniej, za to są coraz droższe. Ale zakazy wjazdu do miast, czy wręcz używania aut nie spełniających jakichś norm, wymuszają kupno takich, które owe normy spełniają. No i napęd elektryczny, który pozwala twierdzić, że auto nie truje. Co jest oczywistą nieprawdą, bo trują, chociaż trochę mniej.

Rzecz jasna łatwo drzeć łacha z pozorowanych działań, które głównie przynoszą korzyść politykom (zobaczcie, jak dbamy o ekologię, będziemy tak robić dalej, tylko nas wybierzcie) i wielkim korporacjom (zobaczcie jak dbamy o klimat, nasze auta są ekologiczne).

Rzeczywiście wprowadzane na rynek nowości są coraz mniej szkodliwe. Tyle, że każdy rok, to co najmniej 80 000 000 (osiemdziesiąt milionów!) nowych aut wyjeżdżających z fabryk. Ile stali, tworzyw sztucznych, energii, metali ziem rzadkich trzeba zużyć, aby zbudować tyle samochodów? Dużo. A jak to szkodzi Ziemi?

W czasie COP24 obradował Sejm. Odrzucono zapis drastycznych kar za usuwanie filtrów DPF w samochodach z silnikami wysokoprężnymi. W tym samym dniu powietrze wielu polskich miast było katastrofalnie zanieczyszczone...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Mała, miasteczkowa - str. 4



Wydarzenia

Mały, wielki rajd: warszawska Barbórka - str. 8

Fleet market - str. 22



Motoryzacja

Skazani na prąd - str. 14



Pożegnania

Wiesław Grabarczyk - str. 18

Jerzy Lis - str. 19

Relaks

Biblioteka AKDP - str. 20

Kalendarium

Powiew z za "Żelaznej kurtyny" - str. 21





Skoda Citigo, 1.0 MPI

Mała, miasteczkowa

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Citigo to najmniejszy model Skody. W ubiegłym roku ten miejski maluch doczekał się face liftingu. Odmłodzona Citigo wygląda atrakcyjniej (jak to po liftingu bywa) i bardziej nowocześnie.

Do tekstu dostaliśmy Citigo w wersji Style z silnikiem 1.0 MPI o mocy 75 KM i manualną skrzynią biegów. Użytkowaliśmy autko w miejskim gwarze i w ciasnych, krakowskich uliczkach. Nie było źle, a Citigo dobrze radziło sobie w ruchliwym mieście. Na szczęście nie musieliśmy tym autem przemierzać autostrad i dróg szybkiego ruchu na trasie Warszawa - Kraków.

Najpierw kilka słów o wyglądzie. Z nowym, przeprojektowanym grillem, maską, przednimi

światłami, które zyskały LED-y do jazdy w dzień i przyciemnionymi kloszami lamp tylnych Citigo wygląda atrakcyjnie, zwłaszcza w nowych kolorach nadwozia, jak najbardziej odpowiednich dla tego modelu. W palecie lakierów jest np. lakier np. jaskrawa zieleń „kiwi-green”, a także mamy możliwość wyboru dwukolorowego nadwozia np. dachu w kolorze białym lub czarnym. Miłej dla oka całości dopełniają nowe wzory aluminiowych felg. Auto wygląda w miarę ładnie i nowocześnie, ale szafu nie ma. Miejskie maluchy potrafią czasem być urocze i mieć sporo



wdzięku. W przypadku Citigo to tylko poprawny i rzetelny projekt.

Wymiary małej Skody to: długość 3597 mm, szerokość i wysokość pięciodrzwiowej wersji to odpowiednio 1645 i 1478 mm. Bagażnik ma pojemność 251l. We wnętrzu miejskiego samochodu mimo niewielkich rozmiarów jest przestronnie, a mimo szarych materiałów i dodatków dość jasno (dzięki dość dużym powierzchniom przeszklonym). Wyposażenie, jak na miejski samochód, jest bogate: wielofunkcyjna kierownica i komputer pokładowy z wyświetlaczem monochromatycznym. Główny system inforywki posiada zaawansowaną integrację ze smartfonem przy komunikacji bluetooth, a poniżej znajduje się panel klimatyzacji. Wśród asystentów kierowcy w małej Skodzie jest obecny m.in. system City Safe Drive, który pomaga obserwować otoczenie wokół samochodu podczas jazdy w mieście oraz czujnik deszczu i asystent świateł. Udogodnienia z serii Simply Clever zostały teraz wzbogacone o parasolkę chowaną pod siedzeniem pasażera. Poza tym, jak zawsze w Skodzie znajdziemy mnóstwo prostych i przemyślanych roz-

wiazań: małe pudełeczka na śmieci, pojemnik na telefon, siatki mocujące w bagażniku czy łapka na bilety parkingowe. Nie ma nawigacji nawet w opcji (i tak raczej używamy tej ze smartfonów), ale jest za to dostępne gniazdo USB. Co przekonuje nas do Citigo podczas jazdy w mieście? Rozmiar, zwinność i promień zawracania. To trzy najważniejsze cechy podczas jazdy w miejskim ruchu. Pod tym względem było OK. Wspomaganie kierowcy, radio i klimatyzacja umilają podróż. Poza tym w „naszej” Skodzie były czuj-

niki parkowania i podgrzewane fotele. Owszem, dużym autem jeździ się znacznie lepiej, natomiast konkurencję: „parkowanie w mieście” zdecydowanie wygrywa Citigo.

Ten miejski samochodzik napędza litrowy silnik wolnossący o mocy 75 KM współpracujący z 5 biegową przekładnią manualną. Do stania w korkach to idealne rozwiązanie. Niewiele pali, a operowanie skrzynią biegów nie sprawia problemów. Do wyboru jest jeszcze silnik o tej samej pojemności, ale mniejszej mocy 60 KM. Ale to chyba niezbyt dobry pomysł, bo od →→





czasu do czasu przyda się trochę mocy, a wolnossący silnik MPI jest wyjątkowo oszczędny. Nieważne jakim stylem jeździsz zużycie paliwa jest niewielkie. Tak naprawdę podczas kręcenia się po mieście przez dwa dni wskaźnik paliwa nie drgnął. Ale w Krakowie są małe odległości... Nie ma więc uzasadnienia do wyboru Citigo ze słabszym silnikiem.

Citigo dobrze sobie radzi sobie zarówno na miejskich dziurawych drogach jak i na pozamiejskich koleinach. Zadbano o komfort podróży, a tłumienie nierówności jest zaskakująco ciche. Natomiast do wyciszenia auta mam zastrzeżenia - we wnętrzu jest trochę zbyt głośno. Cena Citigo startuje od 36 900 zł (za wersję 3-drzwiową z 60 konnym silnikiem w promocji). Cena bazowa: 44 550 zł. Cena a wersji testowa-

nej (bogato wyposażonej) to 53 300 zł.

Skoda Citigo to w miarę tanie auto. Pomieści całkiem spore zakupy i przewiezie komfortowo małego pasażera, a nawet dwóch. Jest mała, zwinna, dobrze wygląda, a na pokładzie znajdziemy wszystkie potrzebne rzeczy, aby czuć się w niej komfortowo. Mocy w mieście nie brakuje, spalanie paliwa niewielkie. Kto chce od Citigo czegoś więcej to ma do wyboru wersję Monte Carlo w rajdowej stylizacji, z zawieszeniem sportowym obniżonym o 15 milimetrów i wyposażoną w przedni i tylny spoiler oraz kilka sportowych dodatków. Natomiast wersja Citigo Fun jest ozdobiona kołami ze stopu metali lekkich i ma na pokładzie urządzenie infotainment Swing z kolorowym ekranem i sześcioma głośnikami. ■



raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

DESIGN

MITCHELL ZAGATO VOIS
TOURING SUPERLEGGERA VAN D
COGGIOLA BERTONE MICHELOTTI
TICKFORD FISSORE VIOTTI
WORBLAUFEN GANDINI FIGONI&FALASHI CASTAGNA
SCAGLIETTI BERTONI VANVOOREN JAMES YOUNG
FIORAVANTI POURTOUT FRU
CORSA EXNE
PAUL



ElectroMobility
Poland

Wyrafinowane trendy
Ekscentryczne style
Designer of the Century



raz w życiu kup
wydanie
specjalne



HISTORIA
DESIGN
MECHANIKI



raz do roku zamów kronikę
Autorok
w Empikach
redakcja@autorok.pl
22 675 12 95

Mały, wielki rajd: warszawska Barbórka

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: JAKUB ŻOŁĘDOWSKI

W latach 60. ubiegłego wieku Automobilklub Warszawski powrócił do tradycji grudniowych spotkań kierowców organizując Rajd Barburka. Z czasem nazwa się zmieniła i w latach 70. w pierwszy weekend grudnia rozgrywano Rajd Barbórka – Kryterium Asów.

Idea Władysława Paszkowskiego była taka, aby mistrzowie Polski, asy kierownicy kilku różnych dyscyplin sportów samochodowych, zmierzyli się na widowiskowej krótkiej trasie z finałem na krętej i śliskiej ulicy Karowej. Kryterium Asów miało być ukoronowaniem sezonu. Ale to było dawno. Od dziesięciu, a może i więcej lat impreza staje się coraz bardziej widowi-

skiem z elementami sportowymi, niż rywalizacją. I coraz bardziej widać, że całkiem inne cele przyświecają organizatorom, inne zawodnikom. O ile mistrzowie chcą się pokazać z jak najlepszej, sportowej strony, ogrywając w sportowej walce innych mistrzów, to dla organizatorów, od lat rajd, jak i kryterium na ulicy Karowej jest okazją do zarabiania.



Nie bez powodu przed laty oddzielono rywalizację na kilku krótkich odcinkach specjalnych Rajdu Barbórka, od walki o jak najlepszy czas na ulicy Karowej. Prawo startu w Kryterium Asów, obecnie w Kryterium Karowa, otrzymywało początkowo 50. załóg, z czasem liczbę ograniczono do 30. Trzeba było znaleźć szczelinę w regulaminie, aby na Karowej mogli pojawić

się mistrzowie, którym albo coś nie wyszło na kwalifikujących do startu próbach Rajdu Barbórka, albo, z różnych powodów, przejechać ich nie mogli. A na ich prestiżowy przejazd legendarnej próby czekały z roku na rok większe rzesze widzów. Tę szczelinę, już w XXI wieku, poszerzono tak, aby po wpłaceniu pewnej kwoty, można było przejechać Karową. Okazało się, →→

że chętnych do płacenia jest całym sporo i obecnie więcej czasu zajmują najróżniejsze przejazdy „sponsorowane”, niż trzydziestki najszybszych w Barbórce. Dziś dla wielu bywalców pojazdów czy KJS-ów start w Rajdzie Barbórka, to nobilitacja, za którą gotowi są słono płacić. A skoro w szranki stają prawdziwe Asy sportów samochodowych, to start na Karowej niesie wielki prestiż, możliwość pokazania się licznie zgromadzonej publiczności i zaistnieniu w mediach... społecznościowych. W najgorszym razie zawsze można sobie strześcić selfie...

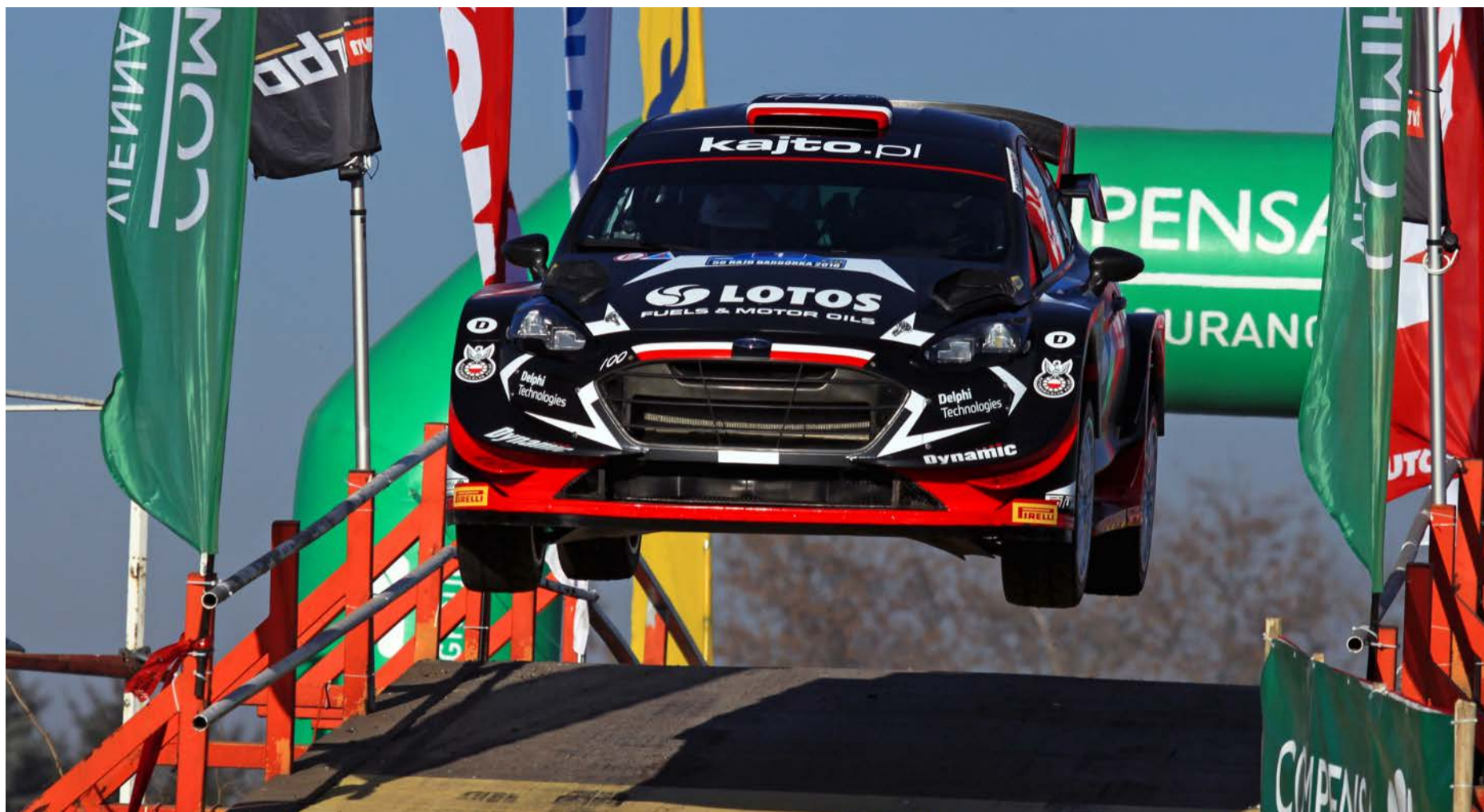
Nieco inną odmianą są przejazdy „charytatywne”. Zabawa polega na tym, że chętni licytują miejsce na prawym fotelu któregoś ze znanych kierowców rajdowych, kto wpłaci najwięcej – zostanie rajdówką przewieziony po Karowej. Dochody przeznaczone są na jakiś cel charytatywny.

Do tego przejazdu „promocyjne”. Na przykład kolumna pucharowych samochodów wyścigowych, najnowszy model samochodu, który wchodzi do sprzedaży albo prototypowy egzemplarz elektrycznej rajdówki.

Impreza rodziła się w kompletnie innej rzeczywistości, inne były rajdy, inne samochody, inne reguły gospodarcze, inne zasady organizacji imprez. Rajd Barburka i Kryterium Asów zmieniały się wraz ze zmieniającą się rzeczywistością.

Słowo o mediach – jednym z fenomenów Barbórki jest to,





że od początku impreza miała bardzo „dobrą prasę”. W PRL pisały o niej nie tylko tuzy żurnalistyki motoryzacyjnej Motoru czy Przeglądu Sportowego, Ekspresu Wieczornego czy Słowa



Powszechnego, ale także życzliwie komentowali dziennikarze Trybuny Ludu czy Teleekspresu. Ale to w czasach słusznie minionych. Obecnie o akredytację dziennikarską zabiegają niezbyt liczni profesjonalni dziennikarze, a także osoby, które za dziennikarską pracę uważają wpisy czy smartfonowe relacje w mediach społecznościowych. Do tego jeszcze fotoreporterzy realizujący zlecenia sponsorskie, fotografowie poszukujący atrakcyjnych ujęć i miłośnicy sportów, którzy dzięki akredytacji będą mogli z bliska oglądać zawody. W efekcie do fotografowania od lat z uporem garną się tłumy. Dla organizatora to dobrze, bo każda relacja jest promocją imprezy, ale kluczem do sukcesu jest telewizyjny Live. W tym roku przekaz realizowało TVN Turbo. →→





Impreza rozrosła się ponad wszelkie wyobrażenie jej pierwszych twórców. Chętnych do startu nie brakuje, widzowie też tłumnie (choć w tym roku jakby nieco mniej) chcą płacić za możliwość oglądania, sponsorów też nie brak, więc od lat dochód z Barbórki stanowi istotną część budżetu Automobilklubu Polski. Są ogromne wpływy, są też niemałe wydatki. Przy organizacji imprezy nikt dziś już nie pracuje społecznie, trzeba opłacić służby ratownicze, ochronę, budowę płotków, przygotowanie trasy, stref dla fotoreporterów, nagłośnienie, oświetlenie, teledystrybucję, pomiar czasu, łączność, dziesiątki innych rzeczy. Dlatego od lat obserwuję postępującą komercjalizację imprezy, której pierwotną magię i czar coraz trudniej odnaleźć. Szczególny klimat na ulicy Karo-

wej tworzył Krzysztof Szaykowski, ale jego już nigdy kibice nie usłyszą. Odeszły w zapomnienie zaśnieżone czy zalodzone kostki po wiadukcie – od kilku lat w grudniu zimy nie ma. Powróciły na trasę Legendy... Jako że w tym roku nie oglą-



dałem, to zapytałem o wrażenia Tomasa Ciecierzyńskiego. Z umiarkowanym uznaniem komentował przejazdy kolegów, natomiast jako kompletną porażkę określił komentarz płynący z głośników...

Rajd Barbórka i Kryterium Karowa co rok będą przyciągały zawodników, kibiców dziennikarzy, a póki ich nie zabraknie, to i chętnych do pracy przy zarabianiu. To znaczy przy organizacji imprezy. Ale czy to nadal jest Barbórka? I rzeczywiście Kryterium Asów? Oczywiście tak! Ale czy na pewno? ■

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

SKAZANI NA PRĄD.



TEKST I ZDJĘCIA: ALEKSANDER ŻYZNY

Nic nie zapłacić za paliwo w czasach, gdy ceny na stacjach benzynowych biją rekordy? To brzmi jak bajka. Mało tego, jeszcze dają bon na 5 zł. I naprawdę nie jest to tak jak w dowcipie z Radia Erewań: Czy to prawda że w Moskwie dają za darmo samochody? Nie w Moskwie, a w Petersburgu, nie dają a kradną, nie samochody a rowery.

Tak jest na 12. stacjach LOTOS-u usytuowanych między Warszawą, a Gdynią, przy autostradach A2 i A1, w których oprócz benzyny i diesla można „zatankować” prąd. Wszystko w ramach zainaugurowanego przed miesiącem programu „Niebieski Szlak”, który zakłada wyposażenie w stanowiska do szybkiego ładowania akumulatorów samochodów elektrycznych kolejnych 38 stacji LOTOS-u. W pierwszym miesiącu, w stacjach „Niebieskiego Szlaku”,

kierowcy pojazdów na prąd uzupełniali zapas energii około 300 razy. Szefowie firmy, podczas oficjalnej inauguracji programu na warszawskiej stacji przy ul. Łopuszańskiej, uznali to za obiecujący sygnał. Zwłaszcza w sytuacji, gdy w kraju zarejestrowanych jest niespełna tysiąc takich aut. Liczą, że już w przyszłym roku posiadacze „elektryków”, skorzystają z oferty LOTOS-u podczas wyjazdów do nadmorskich kurortów w rejonie Zatoki Gdańskiej. Dziś w zdecydowanej więk-

szości wykorzystują je tylko dojazd miejskich, bo zasięg tych aut jest ograniczony, a z ładowaniem na trasie różnie bywa. W przyszłym roku nad morze wybrać się będzie można bez obaw, bo stacje dysponujące stanowiskami do uzupełniania energii będą co 150 km. Kolejne powstawać będą w różnych rejonach kraju. I następna ważna informacja. Ładowanie akumulatorów w stacjach „Niebieskiego Szlaku” pozostanie na razie bezpłatne. Na nasze pytanie do kiedy, usłyszeliśmy w odpowiedzi, że do odwołania. Program „Niebieski Szlak” jest częścią zaplanowanej do 2022 roku strategii uzyskania pozycji lidera rynku paliw nowej generacji. Aby te plany urzeczywistnić przedstawiciele Grupy LOTOS oraz spółki LOTOS Lab zajmujący się inicjowaniem, koordynowaniem, finansowaniem i realizacją projektów badawczo-rozwojowych w Grupie Kapitałowej LOTOS, podpisali we wrześniu br. dokumenty inicjujące wspólną działalność badawczo-rozwojową z Politechniką Warszawską. Współpraca polegać będzie na przygotowaniu prototypów wybranych urządzeń niskoemisyjnego transportu oraz magazynowania energii. LOTOS prowadzi również projekt, który pozwoli zwiększyć udział paliw

niskoemisyjnych w transporcie morskim dzięki wykorzystaniu LNG – ciekłego gazu ziemnego, jako paliwa żeglugowego. Realizować go będzie we współpracy z Remontowa LNG Systems oraz PGNiG Obrót Detaliczny. Stosowna umowa o wspólnej ofercie usługi bunkrowania statków paliwem LNG, pochodzącym z Terminala Gazowego w Świnoujściu, już została podpisana. Porozumienie ma wymiar handlowy i ekologiczny, pozwoli także na szersze komercyjne wykorzystanie gazoportu w Świnoujściu. Ponadto Grupa LOTOS S.A. aktywizuje działalność na rzecz zastosowania wodoru w transporcie. W ubiegłym roku z jej inicjatywy powstał Klaster Technologii Wodorowych i Czystych Technologii Energetycznych, którego misją jest inicjowanie działań na rzecz zwiększenia znaczenia technologii wodorowych. Klaster i Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza były organizatorem pierwszej polskiej konferencji wodorowej (1st Polish Conference on Hydrogen Technology PCHET 2018) 25 października br. w Gdyni. Zainteresowanym skąd brać na to wszystko pieniądze od razu wyjaśniamy: LOTOS korzysta z Funduszy Unijnych. Warty 1 mln euro projekt, w ramach CEF (Instrument Łącząc Europę) współfinansowany jest do →→



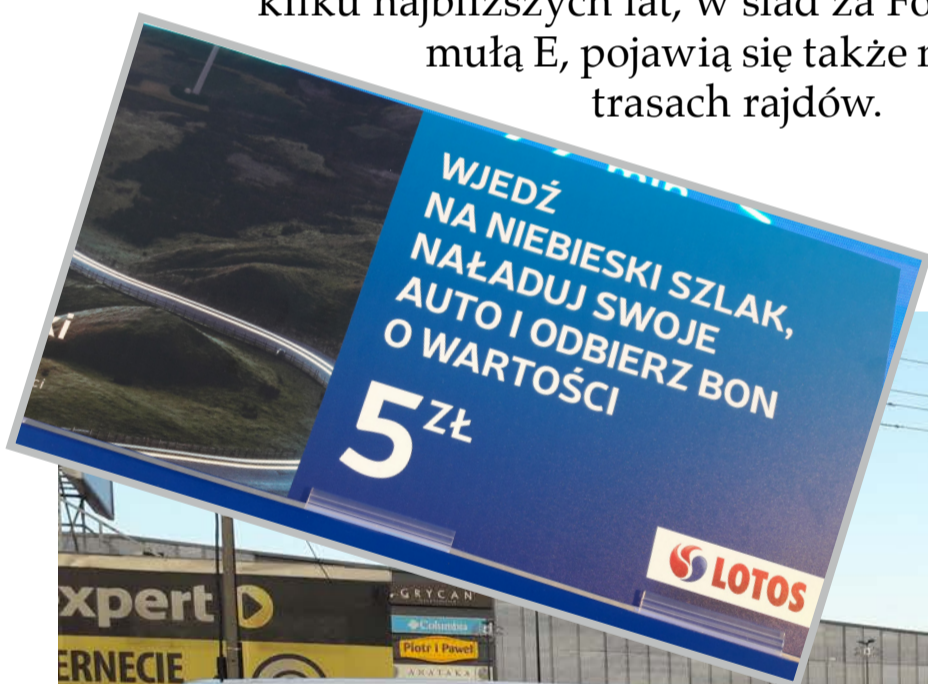
wysokości 50% kosztów przez Unię Europejską. Projekt polega na przeprowadzeniu prac studyjno-badawczych, analiz danych dotyczących wykorzystania i funkcjonowania utworzonej w ramach pilotażu infrastruktury, systemu obsługi klienta, zachowań oraz preferencji klientów korzystających z usług ładowania pojazdów. Strategia rozwoju Grupy LOTOS do roku 2022 na nowych, perspektywicznych rynkach jak elektromobilność, CNG, LNG i wodór uzyskała także wsparcie rządowe, o czym podczas wspomnianej oficjalnej inauguracji „Niebieskiego Szlaku” w jednej z warszawskich stacji LOTOS-u wspomniał minister inwestycji i rozwoju. Wątpliwości sceptyków z rezerwą odnoszących się do samochodów na prąd rozwiewał inny z gości obecnych na Łopuszańskiej – wielokrotny rajdowy mistrz Polski i Europy Kajetan Kajetanowicz. Z uznaniem wypowiadał się na temat dynamiki i możliwości tych aut, które w ciągu kilku najbliższych lat, w ślad za Formułą E, pojawią się także na trasach rajdów. ■

Niebieski Szlak:

1. Gdynia, al. Zwycięstwa 165
2. Gdańsk, ul. Jana Pawła II 25C
3. Gdańsk, ul. Odyseusza 18
4. Gdańsk, ul. Spacerowa 50
5. MOP Malankowo Zachód
6. MOP Malankowo Wschód
7. MOP Krzyżanów Zachód
8. MOP Krzyżanów Wschód
9. MOP Brwinów Północ
10. MOP Brwinów Południe
11. Warszawa, ul. Radzymińska 160
12. Warszawa, ul. Łopuszańska 29

Każda stacja na Niebieskim Szlaku posiada kilka stanowisk ładowania i została wyposażona w ładowarkę o łącznej mocy 150 kW obsługującą trzy międzynarodowe standardy, co umożliwi pełne pokrycie rynku e-mobility:

1. CHAdeMO – dedykowany markom japońskim
2. CCS (Combined Charging System) – dedykowany markom europejskim
3. Type 2 – prąd przemienny.



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

WIESŁAW GRABARCZYK

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI
ZDJĘCIE: KAMIL KOZA



W sobotę 1 grudnia w wieku 82 lat zmarł w Olsztynie Wiesław Grabarczyk, dziennikarz i zawodnik wielce zasłużony dla polskich rajdów.

Urodził się w 1936 r. w Warszawie, tam też spędził swe dzieciństwo (w tym Powstanie Warszawskie). Osierocony podczas wojny dorastał w Olsztynie. W 1972 r. jako 36-latek zadebiutował w RSMP u boku Henryka Dobruka (PF 125p 1300). W kolejnych dwóch sezonach pilotował Henryka Ziemskiego (BMW 2002 ti). W roku 1975 tworzył załogę z Włodzimierzem Markowskim (PF 125p 1500).

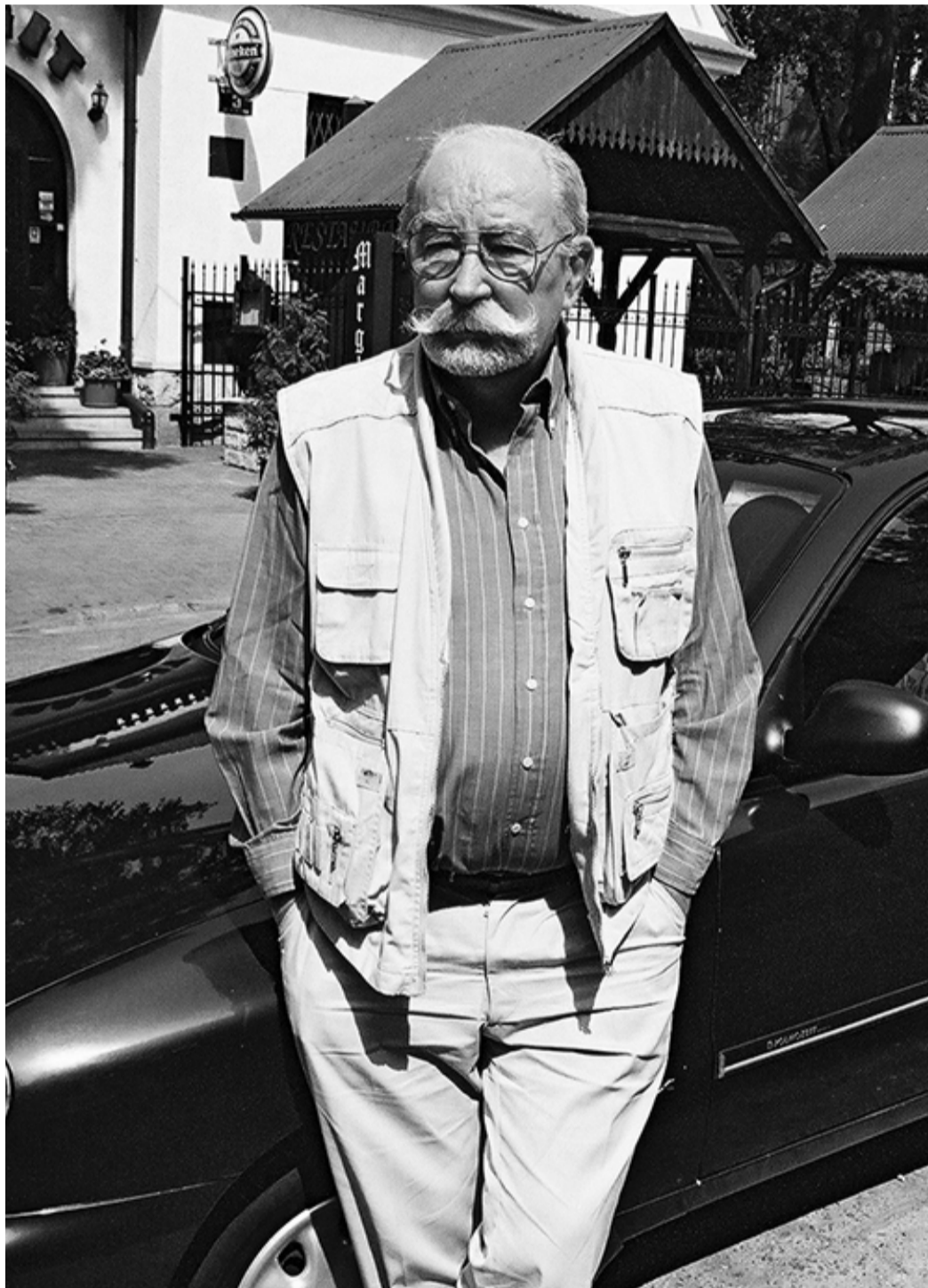
Najważniejsze sukcesy Grabarczyka datowały się od roku 1976, gdy zaczął współpracować z Marianem Bublewiczem; macierzysty klub OKS „Stomil” Olsztyn powierzył Grabarczykowi, jako doświadczonemu pilotowi, misję doskonalenia wielkiego talentu, przejawianego przez młodego wtedy Bublewicza. Wspólnie startowali w PF 125p (początkowo 1500, potem 1600 Monte Carlo), a później w Oplu Kadetcie GT/E. W 1977 zdobyli wicemistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej.

Wiesław Grabarczyk z powodzeniem uprawiał dziennikarstwo, współpracował m.in. z magazynem „Pojezierze”, z „Dziennikiem Pojezierza”, tygodnikiem „Motor”, lokalnymi stacjami telewizyjnymi. Jako członek Auto Klubu Dziennikarzy Polskich startował w rajdach tego stowarzyszenia, organizowanych pod nieco mylącą nazwą Międzynarodowych Sympozjów Sportowo-Samochodowych. M.in. zwyciężał w Międzynarodowych Sympozjach AKDP w roku 1987 (pilotowany przez Andrzeja Mayera, Polski Fiat 125p) i w roku 1989 („Bieszczady-Jesień '89” – jako pilot Grzegorza Chmielewskiego, Saab 9000). W XIII Międzynarodowym Sympozjum „Wisła '91” zajął drugie miejsce (z Grzegorzem Chmielewskim jako pilotem, Ford Fiesta XR2i). W rozgrywanych od 1992 r. Samochodowych Mistrzostwach Polski Dziennikarzy wywalczył mistrzowski tytuł za rok 1997 jako pilot Artura Lewandowskiego. Parokrotnie reprezentował AKDP w odbywającym się w Bułgarii Rajdzie „Pogled”. Ostatnimi czasy zaliczył kilka startów historycznym Polonezem 2000 z Marcinem Derewońko.

Uroczystości pogrzebowe odbyły się 5 grudnia w olsztyńskim kościele, blisko domu, w którym mieszkał. □

JERZY LIS

TEKST I ZDJĘCIE: GRZEGORZ CHMIELEWSKI



3 grudnia zmarł w Krakowie Jerzy Lis. Urodził się 6 czerwca 1934 w Tarnowie. Był z zawodu inżynierem odlewnikiem, absolwentem Akademii Górniczo-Hutniczej, długoletnim pracownikiem Instytutu Odlewnictwa w Krakowie. Wspólnie z nieżyjącymi już Aleksandrem Sędzimirem i Mieczysławem Tatarą utworzyli w tym instytucie grupę entuzjastów wyczynowego automobilizmu, od początku lat 70. XX wieku aktywnie zaangażowanych w pracę Automobilklubu Krakowskiego.

Działał jako chronometrażysta w zespole pomiaru czasu (wyspecjalizowanej agencji ZG PZM, kierowanej przez krakowianina inż. Stanisława Czarnka); ten zespół w całej Polsce obsługiwał liczne imprezy szczebla mistrzowskiego (i nie tylko). Przez kilka kadencji zasiadał w zarządzie klubu; w latach 1983-1987 był sekretarzem zarządu, w latach 1987-1991 członkiem prezydium zarządu, a w latach 1991-1992 wiceprezesem do spraw sportu. Pełnił funkcję dyrektora bądź zastępcy dyrektora do spraw sportowych lub do spraw komisarzy w kilku edycjach Rajdów Krakowskich w latach 80. i 90. Położył wielkie zasługi dla nadania wyścigom górskim rangi mistrzostw Polski. Był przewodniczącym komitetu organizacyjnego obchodów 80-lecia klubu (1988). Autor obszernych monografii z historii Automobilklubu Krakowskiego: „Pędzą samochody, mijają lata” (wydawnictwo MOTOHIT, Kraków 1998) oraz „Sto lat Automobilklubu w Krakowie” (wydawca Automobilklub Krakowski, 2008). Oba te wydawnictwa są nieocenionymi źródłami wiedzy o historii i dorobku klubu. Zgromadził też cenną kolekcję fotografii, plakiet i dokumentów, związanych ze sportowymi dziejami Automobilklubu Krakowskiego.

Odznaczenia: Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, komplet honorowych odznak Polskiego Związku Motorowego oraz Automobilklubu Krakowskiego. Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej, Zasłużony Działacz PZM.

Mimo postępującej choroby inż. Jerzy Lis do swych ostatnich chwil bardzo interesował się sportem samochodowym i macierzystym klubem. Uroczystości pogrzebowe odbyły się na Cmentarzu Batowickim w Krakowie. ▣

OSTATNI PRZEJAZD

OPOWIEŚCI O MISTRZU KULIGU

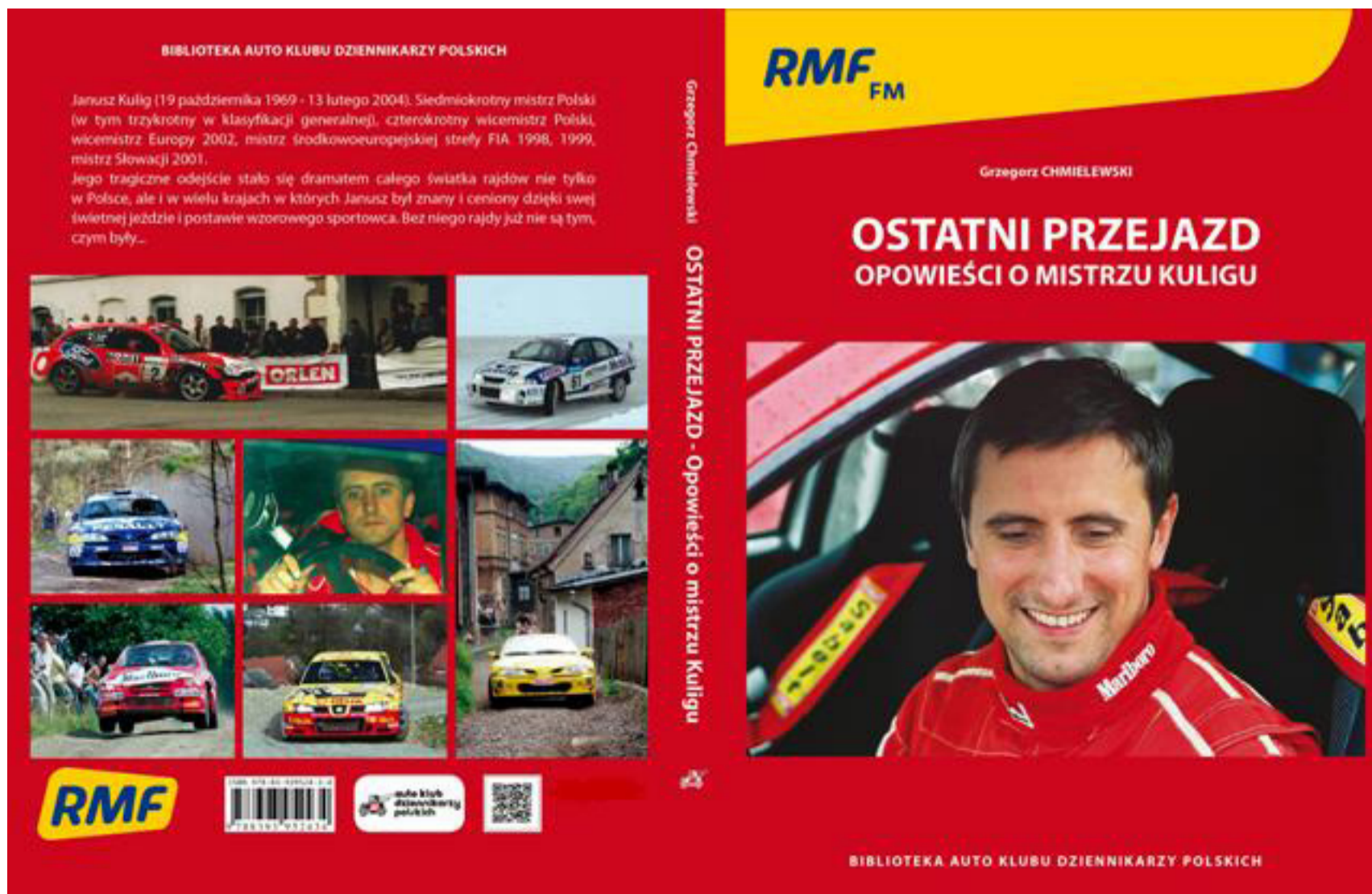
Kolejna, już .6 pozycja w Bibliotece Auto Klubu Dziennikarzy Polskich

W przyszłym roku minie 15 lat odkąd Janusza Kuliga nie ma wśród nas. W przyszłym roku obchodziłby 50 urodziny. Był wielkim rajdowym mistrzem przełomu XX i XXI wieku. Tragiczne odejście było dramatem dla całego środowiska rajdów i w Polsce, i w wielu krajach, w których Janusz Kulig był wysoko ceniony dzięki swej świetnej jeździe i postawie wzorowego sportowca. Bez niego rajdy już nie są tym, czym były. Po jego śmierci ukazało się kilka wydawnictw, z których największy rozgłos zyskała książka „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu”. Jej pierwsze wydanie już dawno zostało wyczerpane, teraz pojawiła się druga edycja, zmieniona, znacznie rozszerzona i wzbogacona o liczne ilustracje, które nigdy wcześniej nie były publiko-

wane. Wchodzi na rynek księgarski pod patronatem medialnym Radia RMF FM jako szósty tom serii „Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich”.

Książkę można zamówić mailem: autoklub01@gmail.com lub telefonicznie: 602 372 926.

Cena 40 zł plus koszty wysyłki. Książki wydane przez AKDP są również w ofercie warszawskiej księgarni „Historyczna” (ul. Czerwonego Krzyża 4), a także sklepu internetowego www.topracingshop.pl. Do tej pory ukazały się „Rajdowe kroniki 1921-2014. Rajd Polski”, „Polskie wyścigi samochodowe 1980-1989”, „Siedemdziesiątka. Automobilklub Rzeszowski 1946-2016”, „Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów” oraz „Alfabet krakowskich automobilistów”



Wydarzenia i rocznice: grudzień 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Powiew zza „Żelaznej kurtyny”

W „moim” Kalendarium opublikowanym w 121 numerze iAuto opisałem w skrócie początki polskiej motoryzacji po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości. Interesującym i bardzo obiecującym modelem rodzimej konstrukcji był samochód o niewyszukanej nazwie CWS, którą wziął od nazwy fabry(cz)ki, w której powstawał – Centralne Warsztaty Samochodowe. Powstało ich łącznie – w zależności od źródeł – od 400 do 800 sztuk. Niestety, jeszcze przed wybuchem II wojny światowej rząd zrezygnował z produkcji w pełni polskiego samochodu kupując licencję na Fiata 508.



W trakcie wojny ogromna część polskiego przemysłu legła w gruzach, później mnóstwo maszyn i całych fabryk sowiecka armia zapakowała do setek składów kolejowych i wywiozła do ZSRR. Zrujnowany kraj potrzebował przede wszystkim ciężarówek. Samochody osobowe nie były priorytetem. Ludności miała wystarczać komunikacja masowa, a komunistyczni notable i wysocy rangą urzędnicy mieli do swojej dyspozycji samochody sprowadzane z zagranicy. Pojawiły się co prawda Syreny i Warszawy, jednak były to bardzo przestarzałe konstrukcje, a ich produkcję trudno było uznać za masową. Taki stan rzeczy utrzymywał się przez dwie powojenne dekady...

Dopiero w połowie lat 60-tych PRL-owskie władze postanowiły co nieco zmienić w tej materii. Przede wszystkim podjęto decyzję o rozbudowie Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu, gdzie wytwarzano Warszawy. I podobnie jak przed wojną, decydenci stanęli na rozdrożu – musieli wybrać: rozwijamy i wdramy do produkcji polskie konstrukcje, czy kupujemy zagraniczną licencję na konkretny model. A trzeba pamiętać, że mieliśmy wówczas jeszcze całkiem liczną kadre „przedwojennych”, świetnie wykształconych i zdolnych konstruktorów oraz inżynierów. I ponownie, jak przed wojną, zdecydowano się na licencję. Rozmowy prowadzone były z Renault oraz Fiatem, ostatecznie – jak wiemy – z FSO zaczęły wyjeżdżać wło-

skie auta. Broniąc takiego, a nie innego wyboru trzeba jednak przyznać, że licencja była chyba najłatwiejszą i najszybszą drogą, by w Polsce znalazły się nowoczesne linie produkcyjne i najnowsze technologie.

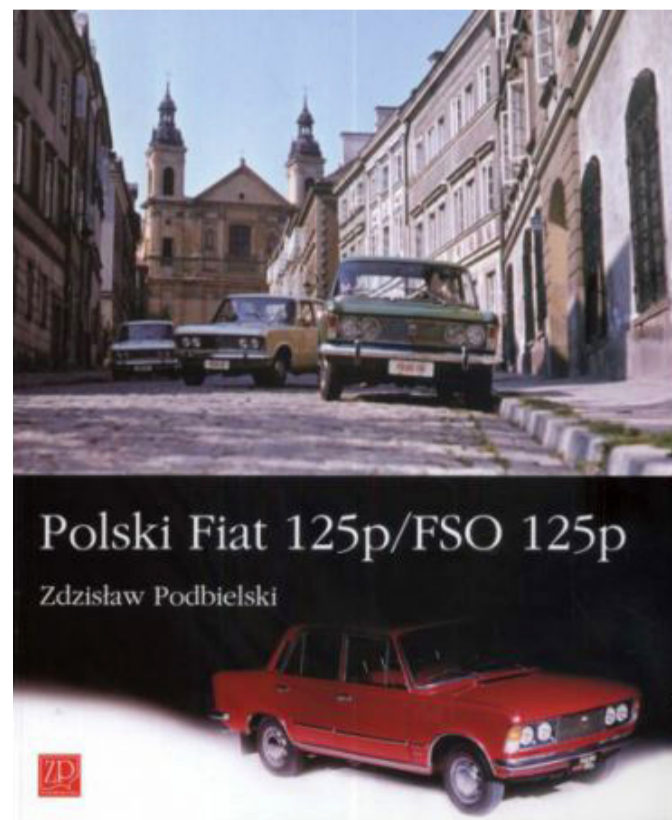
22 grudnia 1965 roku przedstawiciele polskiego Motoimportu (centrali handlu zagranicznego zajmującej się motoryzacją) podpisali stosowną umowę z Fiatem. Jej przedmiotem stał się Fiat 1300/1500, ale w tym czasie Włosi szykowali się do uruchomienia produkcji modelu 125 i zgodzili się, by także ten samochód objęła licencja. Negocjacje z włoską stroną toczyły się podobno w tajemnicy przed Rosjanami (o ile to było w ogóle możliwe w tym czasie). Nie zmienia to faktu, że podpisali oni umowę z Fiatem pół roku później (maj 1966) a jej przedmiotem stał się model 124, który produkowano w ZSRR pod nazwą WAZ/Lada (Łada).

Pierwszy Fiat 125p opuścił fabrykę na Żeraniu 28 listopada 1967 roku, kilka miesięcy do włoskiego debiutu. Był to, jak na te lata, dość nowo-



czesny, atrakcyjny wizualnie sedan zaliczany do klasy średniej. Początkowo wyposażony był jedynie w silnik benzynowy o pojemności 1300 cm³, kilka miesięcy później dodano do oferty jednostkę 1500 cm³.

Samochód od początku cieszył się ogromnym zainteresowaniem, ale przez długie lata był (prawie) nieosiągalnym marzeniem tysięcy Polaków. Wiązało się to z dosyć wolno rosnącym tempem produkcji (1968 – 7100 sztuk, 1969 – 14,7 tys, 1970 – 31,9 tys, 1971 – 52,3 tys... dopiero w 1974





roku przekroczyła 100 tys sztuk, ale też nie na długo). Ostatni Fiat 125p opuścił FSO w czerwcu 1991 roku. Fabryczny „licznik” zatrzymał się na liczbie 1 445 699 egzemplarzy. Na eksport do 80 krajów (głównie tzw. „socjalistycznych”) trafiło nieco ponad 586 tysięcy, a kolejnych blisko 300 tysięcy trafiło do tzw. „eksportu wewnętrznego”, czyli było dostępne jedynie za dewizy. Sporo tych aut trafiło w prywatne ręce na „talony” – była to forma, czasem nagrody (łapówki?) dla osób, które „władza” chciała wyróżnić. Trzeba też pamiętać, że na bazie Fiata 125p zbudowano np. setki karet pogotowia czy milicyjnych radiowozów.

Tak więc przeciętny obywatel miał nikłe szanse, by w dającej się wówczas przewidzieć perspektywie stać się właścicielem nowego Fiata. Sytuacja pod tym względem uległa poprawie – ale bez przesady – dopiero po uruchomieniu masowej produkcji Fiatów 126, ale to już temat na osobną historię.

Na osobny temat zasługuje także udział Fiatów 125p w rozwoju i popularyzacji sportów samochodowych w Polsce. Kilkakrotnie pisaliśmy już o tym na naszych łamach, ale warto przypomnieć – tylko hasłowo – bicie rekordów na podwrocławskiej autostradzie czy udane starty w międzynarodowych zawodach (m. in. w Rajdzie Monte Carlo) takich weteranów, jak Sobiesław Zasada, Andrzej Jaroszewicz, Ryszard Żyszkowski, Robert Mucha, Krzysztof Komornicki, Błażej Krupa, Piotr Mystkowski, Tomasz Ciecierzyński, Marian Bień, Marek Varisella czy Maciej Stawowiak. Fiat 125 startujący w grupie B był wówczas konstrukcją zdolną rywalizować w międzynarodowych imprezach, co skutecznie w/w udowadniali. Myślę, że to sukcesy właśnie tego samochodu i tych osób walnie przyczyniły się do popularyzacji sportów samochodowych w Polsce – bez tego nie byłoby późniejszych światowych sukcesów m.in. Krzysztofa Hołowczyca i Macieja Wisławskiego, Janusza Kuliga, Jarka Barana, Tomasza Kuchara i wielu, wielu innych.



Trudno jest obecnie wytłumaczyć młodym ludziom, że w tamtych latach – odwrotnie niż dzisiaj – praktycznie każdy nowy samochód po wyjechaniu z salonu Polmozbytu natychmiast zyskiwał na wartości, i to sporo. Ktoś, kto miał dostęp do „talonów” był po prostu „półbogiem”... A kierowca Fiata 125p mógł się uważać za prawdziwego „króla szos”. ■

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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl