

iauto ^{polska}

Numer 124, 28 grudnia 2018





*WSZYSTKIM NASZYM
CZYTELNIKOM ŻYCZĘ ABY
NADCHODZĄCY ROK 2019 BYŁ
LEPSZY, OD MINIONEGO.
NIECH WASZE SAMOCHODY SIĘ NIE
PSUJĄ, W KORKACH NIE STÓJCIE,
ZAWSZE DOJEŹDŻAJCIE DO CELU,
BĄDŹCIE ZDROWI I SZCZĘŚLIWI.*

Szerokiej drogi
Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Jest dobrze - str. 4



Motoryzacja

Finałowa siódemka COTY 2019 - str. 6

Kto zatruwa? - str. 8



Sport

Robert, Superare! - str. 10



Relaks

Lektury dla zapaleńców - str. 1

Felieton

Komu składać życzenia - str. 16

Mistrzowie spod trzepaka - str 17

Kalendarium

Cywilne "bojowe" wozy piechoty - str. 18





Mitsubishi Eclipse Cross

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Oto kompaktowy SUV - Mitsubishi Eclipse Cross. Bardzo miło mnie zaskoczył, bo pozytywnie wyróżnia się na tle innych modeli marki spod znaku trzech diamentów. Jest doskonale wyposażony, gwarantuje odpowiednią przestrzeń i komfort podróżowania.

Historia tego modelu jest dość pokretna. Pamiętam doskonale Mitsubishi Eclipse – było to sportowe coupe, którego produkcja trwała aż 22 lata. Obecne Eclipse Cross, to kompaktowy SUV. Producent tłumaczy, że ta sama nazwa to wyznacznik stylu, które prezentowało sportowe coupe, a poza tym nazwa Eclipse pochodzi od najszybszego w historii konia wyścigowego, który narodził się w XVIII wieku podczas zaćmienia słońca i wygrywał

wszystkie gonitwy z kilkunastometrową przewagą. Czyli Eclipse Cross to SUV ze sportowymi ambicjami.

Wygląd w dzisiejszych czasach to bardzo ważna sprawa. Eclipse Cross pod tym względem nie zawodzi – Japończycy przy projektowaniu nowego SUV-a czerpali pełnymi garściami z doświadczeń innych i udało się. Za design- piątka z plusem. Przód modelu jest cha-



rakterystyczny, typowy dla marki. W przedniej części nadwozia dominuje chromowana atrapa silnika oraz pas kierunkowskazów i świateł przeciwmgielnych. Linia boczna ukazuje dwubryłowe nadwozie, charakteryzujące się długą maską silnika oraz częścią pasażerską, z opadającą ku tyłowi linią dachu. Auto ma też eleganckie „obuwie” 18-calowe alufelgi o ciekawym wzorze. Z tyłu zwraca uwagę poziomy pas świateł, przedzielający na dwie części klapę bagażnika. Ostre linie, ciekawie zaprojektowane detale, agresywny przód, reflektory LED o interesującym rysunku, lekko opadający dach z niewielkim spojlerem – to wszystko tworzy nowoczesną całość o sportowym charakterze. Zdecydowano się na sporo chromowanych dodatków, które mają podkreślać prestiżowy charakter auta.

Wnętrze robi bardzo dobre wrażenie – jest przemyślane, funkcjonalne, praktyczne, eleganckie i nowoczesne. Wyróżnia się na tle innych modeli marki. To zasługa dobrej jakości materiałów i estetycznych detali. Deska rozdzielcza to ład i porządek oraz intuicyjna obsługa. Analogowe zegary są czytelne, pomiędzy nimi znajduje się wyświetlacz komputera pokładowego. Centralnie umieszczono 7-calowy ekran dotykowy lekko przechylony w stronę kierowcy, który wyświetla wszelkie potrzebne we współczesnym aucie informacje. Obsługiwany jest on za pomocą touchpad’a zamontowanego

obok lewarka skrzyni biegów. W „mojej” bogato wyposażonej wersji była kamera cofania, podgrzewana kierownica, lusterka i fotele, ekran HUD, a także czujniki parkowania z przodu i tyłu. Fotele są wygodne z szerokim zakresem regulacji, podgrzewane, podobnie jak skrajne fotele na tylnej kanapie. Mitsubishi Eclipse Cross podróżuje się naprawdę komfortowo, w kabinie panuje cisza, również przy autostradowych prędkościach. Drobnym minusikiem za bagażnik – nie należy do największych: mieści on 341 litrów, szcze-

śliwie ma zupełnie płaską podłogę, a dzięki niskiemu progowi załadunku łatwo się do niego spakować.

Pod maską Eclipse Cross znalazła się całkowicie nowa konstrukcja. Jest to turbodoładowana, benzynowa jednostka o pojemności 1,5 litra i mocy 163 KM. Jest to jedyny silnik oferowany w Eclipse Cross. Jediną różnicę może stanowić skrzynia biegów (manualna lub bezstopniowa) oraz napęd (2WD lub 4WD). Do jazdy otrzymałam model z sześciobiegową manualną skrzynią biegów i napędem na przednią oś.

Silnik ten oferuje dobre osiągi i odpowiednią dynamikę. W każdej sytuacji i przy wykonywaniu manewrów czułam się w tym aucie pewnie i bezpiecznie. Mimo sporych gabarytów i wagi auta (1509 kg), zużycie paliwa jest rozsądne. Średnio podczas tygodniowych jazd samochód zużywał około 7,2-8,2 litra benzyny na 100 kilometrów.

Mitsubishi Eclipse Cross bardzo mi się spodobał. Pozytywnie zaskoczył: wyglądem, komfortem podróżowania, właściwościami jezdnyimi, nowoczesnymi technologiami i bogatym wyposażeniem. Poza tym możliwością wyboru. Producent oferuje pięć wersji wyposażenia. Najtańsza kosztuje 93 990 zł. Najbogatsza ze skrzynią CVT i napędem 4x4 to wydatek około 147 990 zł. ■

Finałowa siódemka COTY 2019



TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Tradycyjnie już, w przeddzień rozpoczęcia Genewa Motor Show (4 marca 2019) poznamy finalistę słynnego konkursu Car of the Year.

Po szczegółowych testach do ścisłego finału jury zakwalifikowało siedem najnowszych modeli na europejskim rynku. Ale tylko jeden z nich zdobędzie prestiżowy tytuł Car of the Year 2019! Z drugiej strony, awans do ścisłej czołówki jest naprawdę świetną rekomendacją dla wszystkich wyróżnionych modeli, niezależnie od końcowej oceny.

Tak, czy inaczej, w ścisłym finale konkursu (dziennikarskiego plebiscytu) Car of the Year 2019 znalazły się (w alfabetycznej kolejności): Alpine 110, Citroen C5 Aircross, Ford Focus, Jaguar I-Pace, Kie Ceed, Mercedes Benz A-Class, Peugeot 508.

Do najnowszej edycji konkursu zgłoszonych zostało 40 modeli, które pojawiły się w sprzedaży w ciągu mijającego roku. Po pierwszych głosowaniach, jury składające się z 60 dziennikarzy motoryzacyjnych z 23 krajów Europy, nominoowało do ścisłego finału siedem wymienionych wyżej samochodów. Wśród nich zasiada od lat

dwóch polskich przedstawicieli – Wojciech Sierpowski oraz Maciej Ziemek).

Teraz, każdy z jurorów będzie przeprowadzał szczegółowe testy tych samochodów biorąc pod uwagę wiele czynników – np. komfort jazdy, wyposażenie, poziom bezpieczeństwa, ale też cenę. Każdy z nich ma do rozdysponowania 25 punktów, które musi rozdzielić między co najmniej pięć pojazdów, ale żaden nie może otrzymać więcej niż 10 punktów. ■





Kto zatruwa?

TEKST I ZDJĘCIE: ANDRZEJ DĄBROWSKI



Jak to w końcu jest z tym wpływem samochodów z silnikami Diesla na zatruwanie atmosfery? Po rozpetaniu ataków na Diesle, zmniejszyła się ich sprzedaż. Ostatnie badania w Niemczech mogą zastanawiać. Podobno w większych miastach niemieckich 60% powietrza zawierającego tlenek azotu, to sprawka samochodów. 70 większych miast przekracza obowiązujące normy! Komisja Europejska przyznaje, że z tego powodu w Unii dochodzi rocznie do 400 tysięcy przedwczesnych zgonów. Oczywiście stale przeprowadzane są badania i publikowane statystyki. Ostatnio pojawiły się opinie, że jedną z przyczyn pogorszenia się zanieczyszczenia powietrza, może być spadek zainteresowania się samochodami z silnikami wysokoprężnymi... Tutaj atak na Diesle, a badania naukowe co innego? Otóż Diesle zużywając mniej paliwa od benzyniaków, tym samym emi-

tują do atmosfery mniej szkodliwych substancji. Wyliczenia są takie: średnia emisja CO₂ dla silnika na olej napędowy w roku 2017 wyniosła 117,9 grama na kilometr. Dla samochodu benzynowego było to 123,4 g/km. A więc teoretycznie, to ekologicznie. Tu tlenek azotu, tam dwutlenek węgla, a ja w mroźny lutowy poranek z balkonu na 11 piętrze mojego mieszkania na warszawskim Bemowie zrobiłem zdjęcie, które w swym przekazie przeciwstawia się atakowi ekologów na naszą motoryzację jako największego truciela i twórcę smogu nad Warszawą. To wszak nie z samochodowych rur wydechowych widać piękne dymy o wschodzie słońca. Dziwnie mało samochodów na tym zdjęciu, a smog spokojnie idzie w górę. Proszę więc uprzejmie, by nie zwałać wszystkiego na właścicieli samochodów. Zresztą, jak wskazują prognozy, za kilka lat będziemy poruszać się autami elektrycznymi. ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Robert, superare!

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWISY PRASOWE

Jeśli Formuła 1 jest nadal Królową Sportu samochodowego (a moim zdaniem jest), to najważniejszym wydarzeniem minionego sezonu był angaż Roberta Kubicy jako kierowcy rezerwowego w zespole Williams. Chodziło jednak nie o to, aby Polak wspomagał zespół w rozwoju bolidu, ale by regularnie startował w wyścigach. I tak będzie od przyszłego roku.

Kiedy zespół oficjalnie ogłosił, iż w sezonie 2019 Robert Kubica będzie kierowcą wyścigowym, to mogłoby się wydawać, że ta nieprawdopodobna historia znalazła swoje szczęśliwe zakończenie. W rzeczywistości zakończył się jedynie jej pewien etap, Robert Kubica ma jeszcze kilka ambitnych celów do zrealizowania. Czy zdobędzie mistrzostwo świata? Na pewno nie w tym sezonie i nie z tym zespołem. Jestem przekonany, że – chociaż sam o tym nawet nie wspomina – taki cel sobie wyznaczył, wszak jest wojownikiem. Jestem też pewny tego, że stając na starcie, staje do walki o zwycięstwo, rozpoczynając sezon, planuje walkę o jak najlepszy rezultat. Tyle, że w sła-

bym bolidzie wiele zwojować się nie da. Czy ekipie Williamsa uda się z najłabszego w minionym sezonie samochodu zrobić przynajmniej auto środka stawki? To trudne zadanie, które

jest pochodną wielu czynników. Miniony sezon był najgorszy w całej historii brytyjskiego zespołu, w doskonaleniu bolidu gdzieś popełnili błąd i zamiast wprowadzać coraz to nowe



poprawki, musieli zaczynać niejako od początku. Inne zespoły takich wpadek uniknęły i opóźnienie Williamsa z wyścigu na wyścig rosło. Robert Kubica w pewnym stopniu odpowiedzialny za rozwój samochodu wyjaśnił, że problemy zostały zdefiniowane i wiadomo co i jak trzeba zrobić. Sprzyjającą okolicznością mają być zmiany regulaminu technicznego. W każdym z dziesięciu ekip zespoły inżynierów różnych specjalności wraz z kierowcami pracują nad nieustannym doskonaleniem konstrukcji, jednostki napędowej, aerodynamiki, trakcji, słowem nad poprawą osiągnięć. Poza talentem, wiedzą, doświadczeniem czy wyrafinowanym oprzyrządowaniem liczą się w tym wyścigu także pieniądze. Także, a może przede wszystkim. W ubiegłym sezonie, kiedy wydawało się, że Robert Kubica rozpocznie sezon za kierownicą, miejsce to zostało oddane Siergiejowi Sirotkinowi, który wsparł ekipę finansowo. Pierwsze miejsce zajął Lance Stroll, którego wspierał kapitał ojca-miliardera. Robertowi Kubicy pozostała rola kierowcy testowego pracującego nad doskonaleniem i ustawieniami bolidu. W tym roku wkład finansowy w rozwój bolidu Williamsa wniesie Orlen, co uwarunkowane jest miejscem w podstawowym składzie dla Roberta Kubicy. Zjawisko nazywane „pay-drivers” w wyścigach samochodowych, powszechne w seriach juniorskich, zagościło także i w Formule 1. W tym koszmarne kosztownym sporcie największy nawet talent bez wsparcia moż-



nych sponsorów praktycznie nie ma szans na zaistnienie. Jednym z ostatnich, którzy jedynie pracą i talentem właśnie dostali się do elitarnego grona kierowców Formuły 1 jest... Robert Kubica. W 2006 roku otrzymał miejsce w zespole BMW-Sauber jedynie dlatego, że doceniono jego nieprzeciętne możliwości.

Umowa o współpracy polskiego koncernu petroche-

micznego z zespołem Formuły 1 wprowadziła Orlen do elitarnego towarzystwa poważnych, światowych graczy biznesowych. Po ogłoszeniu tej informacji wartość akcji spółki poszła w górę, co rzecz jasna nie ma większego znaczenia dla tankujących w Orlenie kierowców, ale dla kapitałów spekulacyjnych i owszem. Obecność Orlenu w F1 to prestiż, ale też i spore wyzwanie dla menadże-



rów spółki. W tym świecie nic nie jest dane raz na zawsze, za umową sponsorską muszą iść konkretne działania. Aby ugrać swoje, trzeba wiele więcej niż tylko wyeksponowanie logo firmy na samochodach i kombinizonach w największym cyrku wyścigowym świata. Czy kadra firmy doświadczona w odcinaniu kuponów z udziału off-roadowego Teamu Orlen w Dakarze czy Pucharze Świata i sprawnie konsumująca Kia Platinum Cup, podoła wyzwaniu, jakie stawia obecność w Formule 1? Pewne jest, że w nadchodzącym sezonie samochody Williamsa będą skupiały uwagę nie tylko z racji startu i (oby jak najlepszych) osiągnięć na torach, ale przede wszystkim z uwagi na starty w wyścigach Roberta Kubicy. Zawodnik,

który w wypadku w rajdówce omal nie stracił życia, przez lata walczył o jaką taką sprawność ręki, po drodze został rajdowym mistrzem świata i wrócił do rywalizacji w najbardziej wymagającej serii wyścigowej, jest postacią budzącą ogromne emocje, zdumienie i wielką sympatię widzów na całym świecie. Robert Kubica udowodnił, że heroiczna praca, upór i konsekwencja przynieść mogą niewiarygodne efekty. A dokonując niemożliwego dowiódł też, że jest gościem z innego świata. Wraca do ścigania na najwyższym poziomie i staje przed wyzwaniem bodaj

czy nie większym, niż w 2006 roku, kiedy na torze Hungaroring debiutował w Grand Prix Węgier. Inne samochody, inne strategie, inna Formuła 1, inny Robert Kubica. Ten sam wielki talent i ten sam cel. W marcu zasiądziemy przed telewizorami i zaciskając kciuki będziemy obserwować pierwszy po latach start Polaka za sterami bolidu Formuły 1. Będą emocje. ■



LEKTURY DLA ZAPALEŃCÓW

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

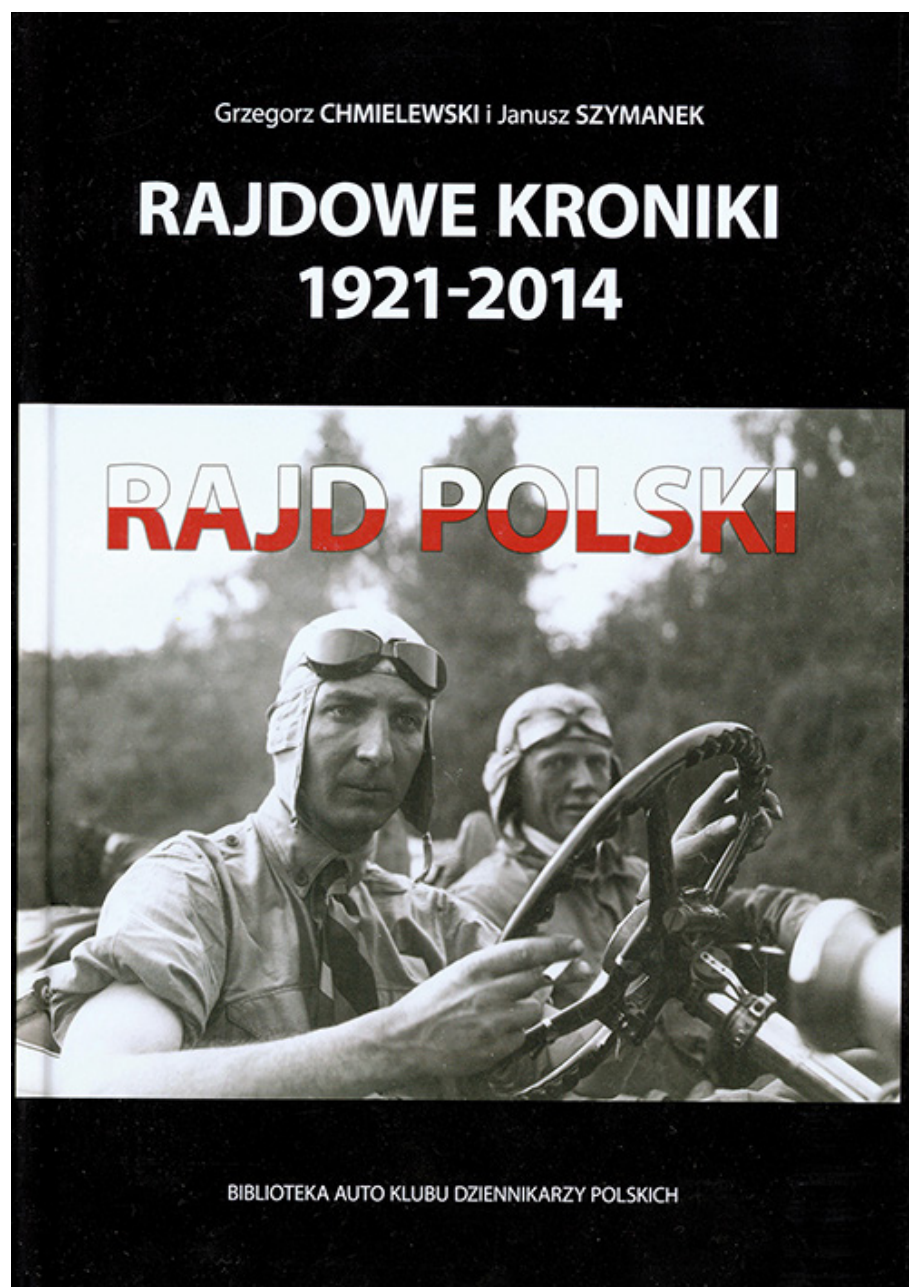
Auto Klub Dziennikarzy Polskich, stowarzyszenie założone w 1976 roku, od swego powstania organizowało m.in. sympozja i rajdy dla przedstawicieli mediów. W XXI w. doszły do tego ogólnopolskie supertesty ekonomii. Od kilku lat AKDP zyskał jeszcze jedną specjalność – życie podpowiedziało klubowi, by szukać swej szansy w działalności wydawniczej.

Dorobek stowarzyszenia w tym zakresie przedstawia red. Aleksander Żyzny, prezes AKDP.

– Wydajemy książki o historii sportu samochodowego, o ludziach i organizacjach z tym związanych. Nikt inny w tym się nie specjalizuje, bo to dość trudna dziedzina, raczej słabo udokumentowana. W dodatku wydając książki o niszowym charakterze nie ma co liczyć na sukcesy finansowe. To jest praca dla entuzjastów. Ale mimo wszelkich przeszkód staramy się uchronić od zapomnienia najważniejsze fakty z dziejów wyczynowego automobilizmu.

W serii wydawniczej „Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich” ukazało się do tej pory sześć książek na temat historii polskiego sportu samochodowego. Są to pozycje starannie opracowane, o treściach interesujących dla sympatyków automobilizmu, mają atrakcyjną szatę edytorską, w tym twarde, lakierowane okładki. Dostępne są jeszcze cztery z nich.

Pierwsza to „Rajdowe kroniki 1921-2014. Rajd Polski” – monografia najważniejszej i najbar-



dziej renomowanej imprezy w polskim sporcie samochodowym, obowiązkowa lektura dla entuzjastów wyczynowego automobilizmu. Zawiera syntetyczny obraz prawie stuletnich dziejów Rajdu Polski; liczy 216 stron, 91 unikatowych fotografii, 71 tabel z wynikami poszczególnych edycji Rajdów Polski; cena 40 zł.

Z kolei na książkę „Uśmiechnięte rajdy. Anegdoty z oesów” składają się różne przypadki z polskich i zagranicznych rajdów, przedstawione w formie pogodnych opowiadań. Wśród ich autorów jest Jarosław Baran, pilot rajdowy, trzykrotny mistrz Europy. To lektura w pełni relaksowa, historia sportu samochodowego opowiedziana poprzez anegdoty, przypomnienie zdarzeń zapomnianych, a wesołych. Czyta się z radością o znanych postaciach polskich i światowych rajdów, przedstawionych z przymrużeniem oka. 160 stron, cena 40 zł.

Jarosław BARAN, Grzegorz CHMIELEWSKI, Janusz SZYMANEK i Aleksander ŻYZNY

UŚMIECHNIĘTE RAJDY ANEGDOTY Z OESÓW



BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Janusz SZYMANEK, Grzegorz CHMIELEWSKI

ALFABET KRAKOWSKICH AUTOMOBILISTÓW



RADIO
KRAKÓW

BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Niedawno wyszedł z druku „Alfabet krakowskich automobilistów”, wydany w październiku 2018, w roku 110-lecia Automobilklubu Krakowskiego. Zawiera blisko 250 biogramów, część z nich przypomina zapomnianych już pionierów polskiej motoryzacji, którzy (jak np. Wilhelm Ripper czy Wojciech Kossak) u progu XX w. tworzyli pierwsze stowarzyszenia samochodowe. Na „Alfabet...” składają się sylwetki najważniejszych postaci krakowskiego środowiska sportów motorowych, z którego wywodzą się zawodnicy tak wybitni, jak Jan Ripper, Sobiesław Zasada, Janusz Kulig, Robert Kubica czy Tadeusz Błażusiak. 208 stron, liczne ilustracje, cena 45 zł.

Na koniec książka „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu”, która ukazała się w grudniu. Janusz Kulig był wielkim rajdowym mistrzem przełomu XX i XXI wieku. Jego

tragiczne odejście stało się dramatem dla środowiska rajdów w Polsce i w wielu krajach, w których ten kierowca był wysoko ceniony dzięki swej świetnej jeździe i postawie wzorowego sportowca. Ukazało się kilka wydawnictw, poświęconych pamięci Janusza, a największy rozgłos zyskał „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu”. Pierwsze wydanie dawno zostało wyczerpane, teraz pojawiła się druga edycja, zmieniona, znacznie rozszerzona i wzbogacona o liczne ilustracje nigdy wcześniej nie publikowane. Wchodzi na rynek księgarski pod patronatem Radia RMF FM jako szósty tom serii „Biblioteka Auto Klubu Dziennikarzy Polskich”. Liczy 144 strony, cena 40 zł.

Słowem jest z czego wybrać lektury dla entuzjastów sportu samochodowego i jego historii. Dystrybutorem książek jest ich wydawca, tzn. Auto Klub Dziennikarzy Polskich (Warszawa, ul. Foksal 3/5).

Zamówienia można składać telefonicznie (602 372 926) lub mailowo (autoklub01@gmail.com). Wysyłka jest realizowana natychmiast po wpłynięciu należności na rachunek AKDP. Do ceny książki dolicza się koszty wysyłki – różne w zależności od życzenia nabywcy (list polecony, list polecony priorytetowy, przesyłka kurierska). W przypadku większych zamówień są udzielane rabaty, a sposób wysyłki jest dostosowany do oczekiwań klienta. ■



ANDRZEJ DĄBROWSKI

Komu składać życzenia?

Dochodzę do wniosku, że podróżowanie po polskich drogach sprawia mi coraz mniej przyjemności. Podziwiam więc wszystkich jadących na Święta do Zakopanego. Na drogach korki. Na Krupówkach tłok. Na Kasprowy kolejka.auta nie ma gdzie zaparkować. Jak pada śnieg trzeba odśnieżać. Ślisko, mokro, zimno. No tak, ale przecież Sylwester! Zabawa, tańce. Także w tym roku TVP zaprasza na atrakcyjny, wielki koncert sylwestrowy. Znowu posłuchamy Sławomira i tę miłość w Zakopanem. Jak to mówią – „będzie się działo”. Imieniny Sylwester ma raz w roku... Czyżby? Zacząłem drażnić ten temat i okazało się, że drugi termin imienin wypada 26 listopada! Czy nigdy nie zdarzyło się państwu złożyć imieninowych życzeń osobie, która dziękując oznajmiła, że obchodzi dzień imienin w innym dniu? Mnie się tak trafiło wiele razy. Ale czy to moja wina, że wymyślono na jedno imię kilka terminów. Skąd mam wiedzieć który jest właściwy? Myślałem zawsze, że Sylwester jest tylko 31 Grudnia. Dlaczego Tadeusz

ma swój jeden dzień w roku? Tak samo Kajetan, Bożena, Zenobia, Dolores, Hubert. Ale złożyć najlepsze życzenia Dominikowi? To osiem terminów od 22 stycznia do 29 grudnia. Grzegorz jeszcze lepszy, aż 12 dni w roku. To jeszcze nic. Imię Maria jest bliska rekordu. Aż 24 razy w roku obchodzi dzień imienin. Jednak rekord należy do popularnego imienia Jan. To niewiarygodne 27 dni w roku! Dlaczego? To bez sensu i mętlik w głowie. Każde imię powinno mieć jeden dzień w kalendarzu w którym składa się solenizantowi życzenia. Jasno, krótko, zrozumiale. Nie pozostaje mi nic innego, jak życzyć wszystkim szerokiej drogi, omijania korków i dobrego zdrowia. Jako wielki fan

Roberta Kubicy, życzę mu wytrwałości, pomyślności w poprawie właściwości

jezdnych Williamsa, by jak najszybciej w sezonie 2019 mógł osiągnąć Q1. ▣



MIROSŁAW RUTKOWSKI

Mistrzowie spod trzepaka

Jak Polska długa i szeroka, na północy i południu, wschodzie i zachodzie odbywają się dziesiątki lokalnych rajdzików. Zarówno organizatorzy, jak uczestniczący w tych zawodach kierowcy twierdzą, że imprezy te mają duże znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa na drogach. Guzik prawda. Jest wręcz przeciwnie.

Czas, kiedy na krakowskich Błoniach prolog rajdu gromadził nawet i sto tysięcy widzów dawno minęły, podobnie jak setka załóg rywalizujących w RSMP. Natomiast bardzo wzrosło zainteresowanie startami w zawodach dla amatorów, różnego rodzaju track testach, lokalnych rajdzikach „wokół trzepaka”, pojeżdżawkach. Biorą w nich udział przede wszystkim kierowcy dysponujący tanimi, acz szybkimi samochodami, są też i tacy, którzy startują autami specjalnie przygotowanymi do sportu. Krótkie, kilkukrotnie przejeżdżane, niezbyt wymagające próby sportowe, dają uczestnikom mnóstwo frajdy. Można bezpiecznie jeździć najszybciej, jak się uda. Takim jazdom towarzyszą zazwyczaj wielkie emocje sportowe, organizatorzy zapewniają precyzyjny pomiar czasów, a wyniki są publikowane on line. Organizatorzy dbają o to, aby trasa była bezpieczna i wybaczała błędy, kiedy ambicje przerastają umiejętności. Oczywiście zdarzają się najróżniejsze przygody, ale kończą się co najwyżej niewielkimi uszkodzeniami samochodów. Sporadycznie dochodzi do poważniejszych wypadków, większość startujących nie przekracza granicy wyznaczonych przez możliwości samochodu i własne umiejętności. No i z każdym startem się uczą, zbierają doświadczenia. Uczestnicy takich imprez zazwyczaj nieźle panują nad samochodami, znają granice przyczepności na różnych nawierzchniach, nie wpadają w panikę i potrafią jeździć znacznie szybciej od tych, którzy tego rodzaju doświadczeń nie mają.

Dlaczego więc twierdzę, że takie doskonale techniki jazdy nie wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo na drogach? Skoro uczestnicy lokalnych zawodów opanowali sztukę zdecydowanego przyspieszania, szybkiego pokonywania zakrętów, ostrego hamowania, to nie wypadają z drogi, nie powodują wypadków.

Problem polega właśnie na tym, że potrafią jeździć szybko. I tę umiejętność wykorzystują nie tylko w czasie zawodów, ale i w codziennej jeździe. Uczciwie trzeba przyznać, że nie wszyscy ulice traktują jak przedłużenie próby sportowej, ale tych, którzy tak robią jest naprawdę wielu.

Tacy „sportowcy”, przekonani o tym, że potrafią więcej, niż inni, uważają iż mogą sobie pozwolić na znacznie więcej. Często nie zdejmują z karo-serii numerów startowych i reklam, traktując je jako swoisty dyplom wyższości na resztą ciapcialaków drogowych. Nie przestrzegają więc ograniczeń prędkości, wyprzedzają niekoniecznie tam, gdzie wolno, włączają się do ruchu licząc na to, że ktoś zwolni, omijają „na gazetę”... Ani na moment nie tracą kontroli nad samochodem, ergo – jeżdżą bezpiecznie. Tyle, że nie są sami na drogach. Kierowcy, którzy ze sportem nie mieli kontaktu, nierzadko usiłują naśladować kogoś, kto jedzie znacznie szybciej, czasem starają się pokazać, że dysponują lepszym autem, bywa też, że wpadają w panikę i wykonują nieoczekiwany, gwałtowny manewr, z którego już nie potrafią bezpiecznie wyjść. Ignorują też przepisy prawa, bo skoro inni bezkarnie mogą...

Twierdzenie, że kierowcy sportowi nie stwarzają zagrożenia na drogach jest więc prawdziwe jedynie w odniesieniu do nich samych, w rzeczywistości stwarzają zagrożenie kreując sytuacje drogowe, które przerastają możliwości innych użytkowników. I to mi się bardzo nie podoba.

Wydarzenia i rocznice: grudzień 2018

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

„Cywilne” bojowe wozy piechoty

Od tysiącleci podstawowym zapleczem logistycznym wszelkich wojen i konfliktów zbrojnych był (i jest) transport. Konie, wielbłądy, osiołki, muły, a nawet słonie (słynna przeprawa Hannibala przez Alpy) wykorzystywany były powszechnie do przewozu wojska, broni, zapasów czy łupów. Wraz z pojawieniem się samochodów zwierzęta juczne stopniowo zostawały przez nie zastępowane, chociaż do dzisiaj na górskich szlakach np. Afganistanu żołnierze nie rezygnują z pomocy czworonogów.

Niemniej, podstawą wojskowego transportu od ubiegłego wieku stały się pojazdy napędzane silnikiem spalinowym. Oczywiście, specjalnie na potrzeby armii konstruowane są różnorodne specjalistyczne pojazdy – nawet zwykłe samochody ciężarowe znacznie różnią się od swych „cywilnych” braci.

Zdarzały się jednak w historii zdarzenia, w których kluczową rolę odegrały właśnie wspomniane „cywilne” pojazdy. Trzeba tutaj nadmienić, że w wielu krajach, w tym także w Polsce, od lat istnieje prawo pozwalające – w przypadku wybuchu wojny lub ogłoszenia mobilizacji – rekwirowania przez wojsko praktycznie każdego prywatnego pojazdu.

Pierwsze tego typu, znane, a wręcz słynne wydarzenie miało miejsce



we wrześniu 1914 roku we Francji. Dwa miesiące wcześniej wybuchła I wojna światowa i niemieckie wojska szybko przedzierały się w kierunku Paryża. Po przełamaniu linii frontu dowództwo

francuskie – by zapobiec klęsce – musiało szybko skierować wojsko w powstałą w linii obrony wyrwę. Walka ta przejdzie później do historii jako „bitwa nad Marną”. Zasadniczą część wojsk, uwzględniając ilość zaangażowanych w tą bitwę żołnierzy, została przewieziona koleją. Ale wojskowy gubernator Paryża generał Joseph Gallieni wpadł na jeszcze jeden pomysł i polecił Gwardii Republikańskiej oraz policji zarekwirować (a właściwie wynająć) paryskie





taksówki, by nimi dowieźć żołnierzy na front. I tak się stało. 5 września 630 taksówek marki Renault rozpoczęło przewożenie w rejon walk żołnierzy 103. oraz 104. Pułku Piechoty (łącznie ok. 3 tys osób). Ten epizod nie był przełomowy w tej bitwie, ale miał wielkie znaczenie psychologiczne – „taksówki z nad Marny” stały się dla Francuzów symbolem oporu i determinacji podczas toczącej się jeszcze przez prawie cztery lata wojnie.



Podobnego typu zdarzenie, ale mające o wiele większe znaczenie militarne, miało miejsce w sierpniu 1920 roku w... Warszawie. Tak, chodzi o decydującą fazę wojny polsko-bolszewickiej, gdy wróg stał już u bram miasta i było już tylko o krok od klęski. I, jak wiemy, zdarzył się „cud”, który cudem tak naprawdę nie był.

W 1919 roku warszawski Zarząd Tramwajów i Autobusów Miejskich zamówił u producenta 29 autobusów marki Benz. Pierwsza partia pojazdów dotarła latem następnego roku, tuż przed Bitwą Warszawską i została zarekwirowana przez wojsko. Mało znany, ale istotny epizod z udziałem tych autobusów opisał Adam Grzymała-Siedlecki w swej – wydanej po raz pierwszy w 1926 roku – książce „Cud Wisły. Wspomnienia korespondenta wojennego z 1920 roku”. Napisał w niej: „(...) Porucznik Pogonowski okiem wytrawnego oficer ocenia grozę położenia: oto jeden jego batalion ma przeciw sobie całą niemal armię. (...) Wysyła do Jabłonny do dywizji gen. Żeligowskiego meldunek o groźnym stanie rzeczy, a sam ze swoimi kilkuset rycerzami przyjmuje bój – i przez kilka godzin powstrzymuje

napór nieprzeliczonej przewagi: pada trupem w tym świętym boju, padają wszyscy niemal jego żołnierze, których nieśmiertelne imiona powinna ojczyzna wpisać na pomniku porucznika Pogonowskiego – ale zadanie spełnione. Przez te kilka godzin nieprawdopodobnego oporu, zdołała się zebrać w szyk bojowy i przyjechać z Jabłonny dywizja gen. Żeligowskiego.

Mieszkańcy Warszawy przypominają sobie zapewne kilkanaście czerwonych autobusów Benz i Saurer. (...) Te oto poczciwe pudła z benzynowym motorem odegrały jedną z ważniejszych ról w owe straszne podradzymińskie godziny. Stały one właśnie w Jabłonce, zarekwirowane na potrzeby armii, gdy od por. Pogonowskiego przyszła piorunując wieść. Generał Żeligowski nakazuje natychmiast uruchomienie wszystkich autobusów. Napychane plutonami, pędzą z Jabłonny pod wieś Kąty Węgierskie, czym prędzej wracając z powrotem, ładując nowe partie, dowożąc z tą samą szybkością 40 km/h – i tak bez przerwy aż do chwili, kiedy cała 10. Dywizja wraz z artylerią staje na pozycjach, luzując leżących już pokotem, w wiecznym śnie, lwi batalion porucznika Pogonowskiego.

Rozpoczyna się walka. Każdy żołnierz, każdy szeregowiec tej 10. Dywizji czuje, że to bój o Warszawę. Jeśli ulegnie, stolica Rzeczypospolitej padnie. (...) Walczą przez całą noc – i zwyciężają.

(...) „Cud nad Wisłą” – w zwycięstwie w jednej z najważniejszych bitew wszech czasów miały swój udział autobusy miejskie Benz. Po tej morderczej pracy bardzo nadwyrężyła się ich kondycja i musiały zostać poddane poważnym remontom”.

Ale i współcześnie zwykłe, cywilne pojazdy wnoszą swój wkład w działania wojenne. Jeden z takich konfliktów otrzymał wręcz nazwę „wojny Toyot”, pod którą trafiła do encyklopedii i podręczników historii. Wojna rozpoczęła się w 1983 roku po zajęciu przez libij-



skie wojska północnej części sąsiedniego Czadu. Przez następne cztery lata walki toczyły się ze zmiennym szczęściem. Po szczegóły dotyczące genezy konfliktu i przebiegu walk odsyłam zainteresowanych chociażby do Wikipedii.

W każdym razie, w ostatnich miesiącach wojny – od grudnia 1986 do września 1987 – wojska Czadu uzyskały znaczącą przewagę nad Libijczykami zadając im ogromne straty. Walnie przyczyniło się do tego m. in. 400 pick-upów Hilux oraz Land Cruiser, które zapewniały wysoką mobilność czadyjskim żołnierzom. Toyoty przewoziły ponadto bardzo skuteczne wyrzutnie przeciwpancernych pocisków kierowanych Milan. I właśnie od tych samochodów – nie wiadomo czy producent był z tego dumny, czy nie – ta ostatnia faza konfliktu otrzymała nazwę „wojny Toyot”. Po stronie libijskiej zginęło w tej wojnie nawet 10 procent armii, czyli ok. 7500 żołnierzy, ponadto stracili oni 800 czołgów i transporterów





opancerzonych oraz kilkadziesiąt samolotów. Siły Czadu straciły 1000 zabitych.

Niestety, być może sukces wojsk Czadu masowo używających pick-upów Toyoty sprawił, że stały się one pojazdami „flotowymi” dżihadystów z ISIS. Niemal od początku walki z nimi dało się zauważyć masowe wykorzystanie przez nich

(głównie) Hiluxów. Doszło nawet do tego, że w 2015 roku japoński producent został oficjalnie zapytany przez amerykański rząd o jego udział w handlu z terrorystami. Przedstawiciele Toyoty kategorycznie odcięli się od tych podejrzeń twierdząc, że setki ich samochodów z flagami ISIS, to niewątpliwie efekt przemytu do Iraku, gdzie tam są przerabiane do celów paramilitarnych. ■



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