

iauto ^{polska}

Numer 127, 7 lutego 2019





Jedni są mądrzy, inni nie bardzo, inteligentni, albo nie, piękni i bogaci, albo urodą nienachalni i ubodzy, są wykształceni, ale niekulturalni, a bywają bardzo taktowni chociaż szkół nie pokończyli. Są ludzie dobrzy i są ludzie źli. A czasem wszystko to się miesza, mąci i kotłuje, i nie wiadomo o co chodzi. Taki ładny pan, a język plugawy. Takie chuchro, a z pazurami do damy startuje, Takie szpilki, takie pazury, a opowiada przepiękne historie. Krótko mówiąc jesteśmy różni, tak różni, że już bardziej chyba nie można. I tak naprawdę, to nie wiadomo kiedy i na kogo się trafi.

Pod Biedronką pani drzwiami (dość nowego) Mercedesa walnęła w drzwi stojącej obok Laguny (I generacji) i okrutnie się zdenerwowała. Na wszelki wypadek żwawo odjechała, tyle że niedaleko. Trafiła bowiem w krawężnik i uszkodziła koło. Szczęśliwie pojawił się dżentelmen i pomógł z podnośnikiem, odkręcaniem i wymianą. Okazało się, że jest to pan od porysowanej Laguny (I generacji). Atmosfera zrobiła się interesująca...

Zdarzenie, jakich wiele, ot stosunkowo drobna szkoda parkingowa, o którą na parkingach pod sklepami nietrudno. Ciekawe są jednak różne

zachowania uczestników takich zdarzeń.

Na drogach spotykają się najróżniejsi ludzie, osoby z różnych światów i o niejednakim statusie. Niezależnie jednak od tego w jakim samochodzie podróżuje i w jakiej sprawie ktoś jedzie, wszystkich obowiązują takie same reguły, obyczaje i przepisy prawa.

Ucieczka z miejsca zdarzenia, to jedno z najgorszych zachowań. A jednocześnie, niestety, dość powszechne. Nie zawsze sprawca po uszkodzeniu czyjegoś auta na parkingu, po kolizji czy wypadku ucieka, żeby uciec. Może spanikował? Albo pojechał po pomoc lub aby powiadomić policję? Ale to trzeba udowodnić, w przeciwnym razie odjazd z miejsca zdarzenia może nieść poważne konsekwencje. Od dochodzenia pokrycia szkody, do znacznego zwiększenia kary sąd obligatoryjnie wymierza powiększoną karę za popełnione przestępstwo).

Na drogach zdarzyć się mogą różne nieszczęścia, ważne, aby zachować zimną krew. I, przede wszystkim, nie uciekać. Może komuś trzeba pomóc? Szerokiej drogi

Miróslaw Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Podolać wyzwaniom - str. 4

Nic dodać, nic ująć - str. 10



Kalejdoskop

Motoryzacyjne to i owo - str. 14



Motoryzacja

O oponach i starej Corolli- str. 16

Historia

45 lat z Radiem Kierowców - str. 18

Janusz Kulig - wspomnimy mistrza - str. 23



Kalendarium

Drugiego takiego (raczej) nie będzie - str. 30

Cztery kła – gumoweo - str. 32



Podjąć wyzwaniom



SsangYong Musso

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Musso to typowy koreański pickup oparty na ramie. Dla mnie to miła niespodzianka, nawet bardzo miła. Najmniej zaskoczył mnie wygląd samochodu, bardziej wykończenie i wyposażenie wnętrza oraz właściwości jezdne. Byłam przygotowana na: taki duży, taki toporny i mało komfortowy, jak to z pickupami bywa, a tu zupełnie inna bajka. Interesująca, a nawet ekscytująca.

W wygląd Musso to raczej standard jeżeli chodzi o ten rodzaj nadwozia samochodu, ale nieco zgrabniejszy i z nieco krótszą paką, niż mają to konkurenci. Prezentuje się bardzo dobrze. Stylistyką nawiązuje do pozo-

stałych modeli koreańskiej marki. Ładny rysunek świateł z przodu, kilka ciekawych detali – po prostu nowoczesny pickup. SsangYong Musso mierzy 5095 milimetrów długości, 1840 wysokości i 1950 szerokości, czyli jest nieco krótszy



niż konkurencji, co ma niespodziewane korzyści w mieście. Dzięki temu tym pickupem jest zaskakująco łatwo zaparkować w mieście i to

w miejscach, w których byśmy się tego nie spodziewali. Tym bardziej, że dobrze działające wspomaganie układu kierowniczego (dla niektórych zbyt mocne) bardzo w tym pomaga.



Ale coś za coś. Te bardziej kompaktowe rozmiary powodują też ograniczenie przestrzeni ładunkowej, której wymiary to: 1570 mm x 1300 mm x 570 mm (szerokość x długość x wysokość). Masa własna prezentowanego egzemplarza to 2090 kg, dopuszczalna masa całkowita to 2880 kg, więc nie załadujemy tam zbyt ciężkich rzeczy. Funkcjonalność paki ograniczał także brak rolety lub pokrywy, której nie można zamówić nawet jako dodatkowo płatnej opcji. Duży błąd. →→



dzo dobrą jakość. Co mi przeszkadzało? Podczas jazdy w nocy spory ekran odbijał się bardzo wyraźnie i ostro w tylnej szybie i patrząc we wsteczne lusterko tak naprawdę niewiele widziałam.

Przednie fotele są wygodne i mają szeroki zakres regulacji – nie miałam problemu z dobraniem optymalnej pozycji za kierownicą. Z przodu jest bardzo przestronnie i wygodnie, chociaż brakuje bocznych progów, które ułatwiałyby wsiadanie i pomogły w utrzymaniu czystości w aucie. Na tylnej kanapie są

Wnętrze i wyposażenie to największa niespodzianka. Wsiadam i od razu dobrze się czuję. Kokpit jest przestronny, funkcjonalny i bardzo dobrze wykonany. Doskonałe materiały, dopracowane detale, komfort i wygoda – trudno na cokolwiek narzekać. Koreańscy konstruktorzy odrobili zadanie na piątkę z plusem. Zresztą już wcześniej pokazali, co potrafią, w Rextonie. Poza estetyką w kokpicie jest funkcjonalnie i praktycznie. Jest sporo dużych schowków, bardzo duże kieszenie w drzwiach, uchwyty na kubki i półeczki. Można nieźle się urządzać we wnętrzu Musso – jak przystało na samochód użytkowy – taki, który jest codziennym miejscem pracy.

W moim testowym aucie, w wersji wyposażeniowej QUARTZ, zestaw analogowych wskaźników na desce rozdzielczej uzupełniał 3,5 calowy wyświetlacz komputera pokładowego. Był czytelny, łatwy w obsłudze. Natomiast w centralnym punkcie kokpitu umieszczono sporych rozmiarów (9,2 calowy) ekran systemu info-rozrywki, wyposażony w nawigację. I tu także nie mam zastrzeżeń – działał sprawnie, dobrze reagował na dotyk, a obraz z kamery cofania miał bar-



również udogodnienia dla pasażerów: płaska podłoga, podłokietnik i nawiew klimatyzacji. Wielofunkcyjna, duża kierownica była miła w dotyku, z bardzo dobrym (zbyt silnym) wspomaganie, co niektórzy mogą uznać za wadę, zwłaszcza przy szybszej jeździe.

Wyposażenie wersji QUARTZ (nie jest to najwyższa wersja wyposażenia) bardzo bogate. Dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, podgrzewana kierownica, nawiew dla drugiego rzędu, regulacja kolumny kierownicy w dwóch płaszczyznach czy system nawigacji GPS z wyświetlaczem 9,2 cala. Decydując się na podstawową



wersję wyposażenia otrzymujemy m.in.: tempomat, bluetooth, elektrycznie sterowane szyby, elektrycznie regulowane i składane lusterka, klimatyzację manualną, tylne czujniki parkowania i zestaw systemów bezpieczeństwa. W wersji Sapphire dostajemy jeszcze elektrochromatyczne lusterko wsteczne i możemy zakupić kosztujący aż 8.000 złotych Pakiet Safety (system kamer 360, system wykrywania pojazdów w martwym

polu, system monitorowania ruchu za pojazdem i system ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu).

SsangYong Musso oferowany jest tylko w jednej wersji silnikowej. Jest to silnik wysokoprężny o pojemności 2.2 litra i mocy 181 koni mechanicznych. Maksymalny moment obrotowy to 400 Nm. W udostępnionej do testów wersji jednostka napędowa doskonale współpracowała z sześciostopniową, automatyczną przekładnią (dopłata 10.000 złotych) oraz napędem na wszystkie koła. (W standardzie współpracuje z tym silnikiem sześciobiegowa manualna skrzynia biegów, natomiast napęd przenoszony jest na tylną oś). Podróżowało się Musso komfortowo – zawieszenie dobrze wybiera nierówności, manewry w mieście nie są uciążliwe.

Zużycie paliwa? Rozsądne. Zwłaszcza w porównaniu do konkurencji, która oferuje nieco więk- →→





sze pojazdy. W mieście to około 12 litrów, natomiast przy spokojnej jeździe w trasie to około 8 litrów.

Prześwit wynoszący 215 milimetrów i napęd na wszystkie koła dają także niezłe możliwości jazdy w terenie. Napęd na wszystkie koła jest dołączany przez kierowcę, po dołączeniu przedniej osi i reduktora da się pokonać naprawdę trudny teren. Systemy, które poprawiają bezpieczeństwo i komfort jazdy w terenie to kontrola zjazdu ze wzniesienia (HDC) oraz asystent ruszania pod górę (HSA).

SsangYong Musso to ciekawa propozycja. Wyróżnia się na tle innych aut tego segmentu, ale wiadomo, cena czyni cuda, a koreańskie auto pod tym względem bije na głowę konkurencję. Docenić także należy bogate wyposażenie i komfort podróży. Jeżeli nie jest potrzebna przestrzeń ładunkowa bardzo dużych rozmiarów to warto się z Musso zaprzyjaźnić. Funkcjonalność, a także mniejsza uciążliwość użytkowania pick-upa również w mieście (ze względu na nieco mniejsze wymiary niż konkurencji) sprawiają, że Musso to atrakcyjne auto. Warto zaufać marce, może nieco mniej renomowanej na polskim rynku niż np. Nissan czy Toyota, ale dbającej o użytkownika swoich samochodów czego mamy dowód w ostatnich modelach tej marki: Tivoli, Rextonie czy Musso.

Musso dostępny jest w trzech wersjach wyposażenia: CRYSTAL (od 109 900 zł) QUARTZ (cena zaczyna się od 140 900 zł) i SAPHIRE (155 900 zł). ■

www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Nic dodać, nic ująć

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

„Mały samochód segmentu B, niezbyt komfortowy, słabo wyposażony i z takimi sobie osiąganiami. No trudno”. Z takim nastawieniem odbierałam do testów Mazdę 2. A tu zaskoczenie i prawie miłość od pierwszego wejrzenia. No nie, nie zakochałam się, ale bardzo to auto polubiłam.



Mazda 2 1.5 SkyActiv-G

Mazda 2 wygląda bardzo atrakcyjnie tak z przodu, jak i z tyłu i z boku. Nic dziwnego, to kolejny model realizujący zasady stylu KODO – Dusza Ruchu. Drapieżnie wyglądające reflektory przednie, podkreślone dodatkowo specyficzną dla marki, ledową linią

świeł dziennych oraz przysadzisty klinowaty grill dopełniają agresywnego obrazu auta. Tylne światła w kształcie litery U, harmonijnie dopełniają formę przednich reflektorów. Z boku Mazda 2 też nieźle wygląda – płynne i harmonijne linie scalają wygląd przodu i tyłu auta.



Mazda 2 ma długość 4060 mm, szerokość 1695mm i wysokość 1495 mm oraz bagażnik o pojemność 280 litrów (lub 950 litrów po złożeniu oparcia tylnej kanapy). Wystarczy w nim miejsca na większą walizkę lub dwie małe i jeszcze kilka plecaków. Ale biorąc pod uwagę, że to auto miejskie, z bagażnikiem na codzienne zakupy, to za brak siatek zabezpieczających, haczyków i innych udogodnień w przestrzeni bagażowej – mały minus. Wysoki próg załadunkowy utrudnia wkładanie zakupów do środka. Kolejny minusik.

Wsiadam do wnętrza auta – spodobało mi się od razu. Przede wszystkim doskonale się wsiada i wysiada, co w małych autach nie jest tak oczywiste. A potem jest już tylko lepiej. Siedzi się nieco wyżej niż w innych autach tego segmentu, widoczność dobra, choć nieco ograniczona do tyłu przez szerokie słupki C, a na brak przestrzeni wokół nikt nie będzie narzekał. Skąd konstruktorzy wygospodarowali aż tyle przestrzeni? Przede wszystkim nowoczesna tablica rozdzielcza zajmuje nieco mniej miejsca niż standardowe konstrukcje, a specjalna budowa siedzeń, a właściwie ich oparcie i zagłówek →→



też pozwala zaoszczędzić miejsce. Natomiast na tylnej kanapie nie jest już tak wygodnie, ot, dla rodziny dwa plus dwa lub dwa plus jeden – wystarczająco. Wysokie nastolatki posadzone na tylnej kanapie mogą trochę narzekać.

Wygląd wnętrza Mazdy 2 jest atrakcyjny, dopracowanie detali perfekcyjne (czerwone obwódki na wlotach powietrza!) a jakość materiałów poprawna. Całość estetyczna, z nutką sportowej elegancji. Dwukolorowa tapicerka – zestawienie jasnego koloru z ciemnym potęguje dobre wrażenie. Podróżuję Mazdą 2 wygodnie i komfortowo – wszelkie drobiazgi chowam w różnego rodzaju licznych schowkach, fotele są wygodne i dostosowane do sylwetki. Rozplanowanie wnętrza jest wzorowe, intuicyjne sterowanie komputerem i wizualna forma wskaźników bez zarzutu. Konsola wskaźników to centralny, duży obrotomierz analogowy z wbudowanym cyfrowym prędkościomierzem wewnątrz tarczy, a po bokach mniejsze wskaźniki wyświetlające m.in. licznik kilometrów, poziom paliwa i temperaturę cieczy chłodzącej. Funkcje te obsługuje się poprzez ekran dotykowy (w trakcie jazdy)

albo pokrętle sterującym HMI umieszczonym na konsoli środkowej podczas postoju. Funkcje systemu informacji i rozrywki skupione są na 7-calowym centralnym wyświetlaczu usytuowanym pośrodku tablicy rozdzielczej, nad konsolą. W testowanej wersji Sky Passion był nawet Head-Up, na którym w zależności od potrzeb możemy wyświetlać potrzebne nam podczas jazdy informacje. Ten dodatkowy wyświetlacz rzadko spotykany jest w klasie B, ale Pakiet Safety, który posiadała testowa wersja Mazdy to właśnie system automatycznego przełączania świateł drogowych na mijania (HBC), wyświetlacz Head-up i zestaw wskaźników z centralnym obrotomierzem).

Silnik to wolnossąca jednostka serii SKYACTIV-G 1,5 z bezpośrednim wtryskiem paliwa, która doskonale dogadywała się z sześciobiegową skrzynią automatyczną SKYACTIV-Drive. Jeździło się tym autem super, tak na autostradzie, jak i w mieście. Silnik o mocy 115 KM lubi wysokie obroty, ja także. W mieście Mazda 2 była energiczna, zwrotna, dobrze dawała sobie radę z wszelkimi dziurami i progami zwalnia-



jącymi. Parkowanie ułatwiała dobrze działająca kamera cofania. Natomiast podczas opuszczania parkingu tyłem, czujniki ruchu poprzecznego informowały o nadjeżdżających samochodach. Ponieważ żywioł małej Mazdy to miasto, przydawał się system inteligentnego wspomaganie SCBS – Smart City Brake Support mający zapobiegać zderzeniom przy prędkościach do 20 km/h. Na trasie aż tak pięknie nie było, ale źle także nie. U wielu użytkowników Mazda zyskała przydomek „mały tygrysek”. Coś w tym jest. Przyspieszenie do setki w 8,7 sek., prędkość maksymalna 200km/h. (dane producenta). Jeżeli na trasie jazda wyda się nam mało dynamiczna, mamy alternatywę – możemy zmienić parametry jazdy przełącznikiem na Sport i szalejemy. Silnik reaguje wówczas zwawiej na wciskanie pedału gazu i wyraźnie czuć poprawę dynamiki jazdy. Auto podczas bardzo szybkiej jazdy, zachowuje się stabilnie i przewidywalnie. Na trasie pomocny był system ostrzegania przed niezamierzonym opuszczeniem pasa ruchu (Lane Departure Warning), a także – bardzo lubiana przeze mnie opcja – automatyczne przełączanie świateł drogowych na mijania. Mazdą jeździmy

oszczędnie – przy rozsądnej jeździe na trasie spalanie wyniosło około 5,5 litrów. Testowa Mazda wyposażona została w dobrze działający system Start/Stop.

Reasumując, Mazda 2 to naprawdę bardzo ładne i przyjazne auto. Ma atrakcyjny, dopracowany w detalu design, dobrą jakość wykonania, jest niezwykle funkcjonalna i ma niezły silnik. To, co spodobało się mi najbardziej, to sporo przestrzeni, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Poza tym dynamiczna jazda i doskonałe prowadzenie. No i cena – wiadomo: cena czyni cuda. Tu cudu nie będzie, Mazda 2 do najtańszych aut nie należy. Najtańsza wersja kosztuje 51 900 zł (ta wersja nie ma świateł LED, skórzanego tapicerki, sterowania HMI i automatycznej skrzyni biegów) reszta jak w testowanej wersji. Testowany, ale bardzo bogato wyposażony model kosztował 80 tys. Dopłacaliśmy za jakość wykończenia wnętrza (dopłata 3000 zł), system Safety (2900 zł) i lakier metalizowany (3200 zł) Warto? Nie Warto? ■

Motoryzacyjne to i owo

Promocja Mitsubishi

W ramach cyklu podróży pod hasłem „Japońska droga Mitsubishi w Polsce”, Anna Cieślak (ambasadorka marki) wybrała się w góry. Z zimową wizytą do Akiko Miwa, Japonki prowadzącej od lat pensjonat w Gorcach, aktorka pojechała modelem Eclipse Cross. Dojazd do trudnodostępnego miejsca był okazją do prezentacji możliwości trakcyjnych i działania układów wspomagających japońskiego samochodu, a także spotkania z japońską kulturą w Beskidzie Zachodnim.



VW się chwali

W styczniu zarejestrowano 5326 nowych osobowych Volkswagenów, o 1044 więcej niż rok wcześniej. Gwałtownie wzrosło zainteresowanie SUV-ami: T-Roc (wzrost o 76,85 %), Tiguan (108,70 %), Touareg (400 %). W sumie w styczniu zarejestrowano 1219 Volkswagenów należących do tego segmentu.

Najlepiej sprzedającym się Volkswagenem w styczniu był Golf, którego zarejestrowano 1346 egzemplarzy, potem Tiguan (983 egzemplarze), Polo (715 sztuk) i Passat (612).

Volvo zarabia

Volvo Cars informuje o zysku operacyjnym za rok 2018 w wysokości 14,2 miliarda koron (SEK), co oznacza wzrost o 0,7% w porównaniu

z rokiem 2017. Dochód netto wzrósł znacznie – o 21% – do 252,7 mld SEK, a to dzięki najlepszym w historii wynikom sprzedaży rocznej – 642 253 samochodów, co oznacza wzrost o 12,4% w porównaniu z rokiem 2017.

Marża zysku operacyjnego za pełny rok wyniosła 5,6%, była więc niższa od ubiegłorocznej (6,7%).

Autobusy

Samar podaje wyniki sprzedaży autobusów w styczniu. Podobnie jak w grudniu zarejestrowano 120 takich pojazdów, w tym IVECO (37), SOLARIS (18) i MAN (16). Autobusy miejskie stanowiły niemal 77 % wszystkich zarejestrowanych, turystyczne i międzymiastowe nieco ponad 14 %.

Škoda on line



Po raz pierwszy na polskim rynku, nowe samochody marki ŠKODA w leasingu będzie można wybrać przez Internet, bez wychodzenia z domu. Uruchomiona pod koniec lutego platforma online aut z finansowaniem leasingowym będzie dostępna zarówno dla klientów biznesowych, jak i indywidualnych. Dzięki niej zabiegani klienci będą mogli skorzystać z oferty marki szybciej, wygodniej i ograniczając formalności do minimum.

Passat w nowej odsłonie



Wiosną z taśm produkcyjnych zjedzie 30-milionowy egzemplarz tego modelu. Producent chwali się, że 8. generacja Passata będzie wyposażona w najnowsze i innowacyjne rozwiązania: system „Travel Assist”, sygnowany marką IQ.DRIVE, umożliwia częściowo automatyczną jazdę, kierownica pojemnościowa, która reaguje na dotyk i tworzy interaktywny interfejs dla „Travel Assist”. „Emergency Steering Assist” zwiększa bezpieczeństwo podczas manewru wymijania. Interaktywne matrycowe reflektory „IQ.LIGHT-LED” zapewniają jeszcze doskonalsze oświetlenie drogi.

Modułowy system multimedialny trzeciej



generacji (MIB3) z interfejsem „App Connect” pozwala na korzystanie z aplikacji dostępnych na smartfonie oraz bezprzewodowe połączenie z samochodem. Passat może być też stale połączony z Internetem przez zintegrowaną kartę SIM (tak zwaną eSim). Debiut przewidziano na salonie w Genewie, w maju ruszy przedsprzedaż.

Yamaha zachęca

Początek sezonu to dobry moment, by przejść się z kierownicy samochodu na skuter i szybciej oraz skuteczniej przemieszczać się po zatłoczonym mieście i jego najbliższych okoli-



cach. Wybrane skutery o pojemności 125 cm³ są dostępne w niższych, promocyjnych cenach. NMAX i XMAX 125 w malowaniach z 2018 roku można nabyć 1 000 zł taniej. Jest też oferta trzyletniej gwarancji dla modeli tegorocznych. Promocja trwa do 31 marca 2019 r.

Orlen, Williams i Robert Kubica

W Warszawie odbyła się konferencja prasowa, podczas której ogłoszono nawiązanie współpracy pomiędzy zespołem Williams Racing, Robertem Kubicą i PKN ORLEN. W trakcie wydarzenia uczestnicy mogli oglądać bolid teamu Williams z 2017 roku. Tegoroczna maszyna jest w trakcie budowy, oby udało się stworzyć pojazd zbliżony osiąganiami do konkurentów. Na prezentowanym samochodzie pokazano rozmieszczenie logotypu ORLEN. ■



O oponach i starej Corolli

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

O tym że redakcje nie są instytucjami badawczymi, a publikowane w mediach testy trzeba przyjmować z pewną rezerwą, pozornie nie trzeba nikogo przekonywać. Pozornie, bo okazuje się, że najróżniejsze opisy produktów, odbiorcy przyjmują niemal jak prawdy objawione.

Przede wszystkim dotyczy to suplementów diety i wyrobów paramedycznych. W motoryzacji też tak jest, zwłaszcza po tym, jak spot reklamowy udaje program motoryzacyjny.

Dawno, dawno temu, kiedy dzisiejsi milionerzy połowe łóżka zamieniali na szczęki albo hurtownie, nie było internetu, a Motor był jedyną wyrocznią motoryzacyjną w Polsce, postanowiliśmy zrobić porównawcze testy opon. Zabawy z tymi testami było co niemiara...

Do testów otrzymaliśmy od importerów kilka kompletów opon znanych producentów. Warto przy okazji zauważyć, że najpopularniejszą oponą był wówczas produkt Dębicy, model D124, a opony zimowe nie były w powszechnym użyciu. Znaleźliśmy spory, wyasfaltowany plac, wytyczyliśmy próby hamowania, slalom i okrąg. W okolicznym warsztacie mieliśmy zmieniać opony, próby miały być wykonywane samochodem jednego z kolegów na suchej i mokrej nawierzchni. Jazdy trwały przez cały dzień, Na każdym komplecie opon wykonano po kilka prób, wyniki uśrednialiśmy.

Potem zmiana opon i ten sam cykl testów. W drugiej części, to samo, tylko na mokrej nawierzchni. Wiedzieliśmy, że wielu parametrów nie będziemy w stanie zbadać. Wyniki testowych jazd nic nie mówiły o trwałości ogumienia, komforcie jazdy czy głośności. Wniosek z całego przedsięwzięcia był taki, że po to, aby redakcyjne testy były kompletne, to konieczne jest ich wsparcie przez niezależne laboratorium z odpowiednim wyposażeniem. A bezstronność gwarantuje jedynie zakupienie testowanych produktów, na co redakcja, oczywiście, środków nie miała. Trzeba było

sobie powiedzieć wprost – nie mamy narzędzi pozwalających na rzetelne, obiektywne i sprawdzalne badania. Jedyne co możemy robić, to opis subiektywnych wrażeń z jazd próbnych. W taki oto sposób „wyleczyliśmy” się z przeprowadzania ambitnych, niemal naukowych badań produktów i akcesoriów motoryzacyjnych. Nie bez znaczenia było też i to, że firmy, które dostarczyły opony do testów się poobrażały.





W tamtym czasie jeździłem Corollą, zmontowaną z dwóch sprowadzonych rozbitków. Auto zrobione było na tyle dobrze, że pokonałem nim niemal sto tysięcy kilometrów, a kolejny nabywca jeszcze jeździł Corollą jeszcze kilka lat. Na kołach były jakieś opony znalezione w garażu. Po wspomnianym teście zmieniłem je na takie, których w testach nie mieliśmy. Własności trakcyjne auta zmieniły się radykalnie i dopiero wtedy do końca zrozumiałem, jak bardzo chybionym przedsięwzięciem był wspomniany wyżej test. Było to porównanie wybranych parametrów użytkowych kilku, ale nie wszystkich będących na rynku opon. Ale opublikowanie wyników okazało się znaczące dla wielkości sprzedaży.

Dlaczego o tym wszystkim opowiadam? Bo w istocie nic się nie zmieniło. Tak zwane redakcyjne testy, prezentowane w wydaniach papierowych, na stronach internetowych, dziesiątkach blogów czy mediach społecznościowych, nie są ani obiektywnymi, ani bezstronnymi testami. Żadna redakcja nie jest w stanie zakupić i przebadać całej oferty akcesoriów, części czy,

w końcu, samochodów. W najlepszym przypadku są to opowieści o wrażeniach autorów korzystających z dostarczonych przez producentów produktów. Publikowane „testy” to najczęściej porównanie danych z press-kitu opatrzone (albo i nie) komentarzem, często również wziętym z press-kitu. Niekiedy autorzy starają się opisać swoje doświadczenia z jazdy, zdarza się – niestety, bardzo rzadko – opis tych wrażeń poparty wiedzą techniczną i doświadczeniem. Ważne jest, aby odbiorca umiał odróżnić informacje, które w istocie mają charakter promocji, od (jeśli jest) własnej opinii autora. A to bywa bardzo trudne. Często artykuły przygotowane przez producentów publikowane są jako własne, redakcyjne, skrócone informacje prasowe określane są jako obiektywne testy, czasem takie teksty opatrzone są informacją, iż jest to artykuł sponsorowany. Chodzi mi o to, aby czytelnicy umieli odróżnić reklamę i promocję od autorskich, z natury swej subiektywnych wrażeń i opinii. Powyższa opowieść ma być rodzajem prowokacji sprawiającej, by medialny przekaz odbierany był z rezerwą i krytycznie. A to nie zawsze jest proste. ■

45 lat z Radiem Kierowców

TEKST: ALEKSANDER ŻYZNY
ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA

Zaczęło się 4 lutego 1974 roku o 11.18. Audycja „Nie tylko dla kierowców” trwała 7 minut, najwięcej czasu poświęcono temu, czym debiutantka na antenie I programu Polskiego Radia miała w przyszłości się zajmować.

A tematów przybywało z dnia na dzień, a blisko 44 tysiące doznało obrażeń ciała. To wraz z budząca się motoryzacją, z której znacznie więcej niż obecnie.

do historii odchodziły Warszawy i Syreny zastępowane przez produkowane wielkoseryjnie Polskie Fiaty 125 i 126. Wskaźnik motoryzacji liczony liczbą samochodów osobowych na 1000 mieszkańców dopiero co przekroczył 25, a po drogach jeździło mniej niż milion samochodów osobowych. Wśród niespełna 4 milionów wszystkich zarejestrowanych pojazdów mechanicznych największy udział, z góra 50 procentowy, miały motocykle. Ta, na dobrą sprawę dopiero raczkująca motoryzacja, miała swoją ciemną stronę. W 1973 roku w ponad 50 tysiącach wypadków drogowych zginęło 4200 osób,



Aleksander Żyzny z Zofią Chomicz w głównej roli (montuje tasmę),

Jak to często w życiu bywa, do Radia Kierowców trafiłem przez przypadek a właściwie szereg przypadków. Pierwszy miał miejsce w roku akademickim 1965/66, kiedy zamiast na zajęcia WF postanowiłem pójść do sekcji piłki nożnej AZS UW. Drużynę grającą w tzw. Lidze Międzyuczelnianej prowadził, w zastępstwie za kolegę, który złamał nogę (przypadek?), Stefan Paszczyk – później znany



szkoleniowiec lekkoatletyczny, wybitny działacz sportowy, szef PKOL. Ja grałem po prawej stronie, a na lewym skrzydle królował Marek Barański. Razem z kolegami wywalczyliśmy mistrzostwo, wygrywając z drużynami innych stołecznych uczelni, w tym Akademii Wychowania Fizycznego. Parę lat później, przez przypadek, odpowiedziałem na wiszące na wydziale ogłoszenie o stypendium fundowanym Komitetu ds. Radia i Telewizji z propozycją przyszłej pracy w redakcji ekonomicznej Polskiego Radia, dokąd trafiłem 1 kwietnia (przypadek?) 1971 r. i, mimo primaaprilisowego startu, zostałem 40 lat. Przypadek zrzucił, że spotkałem tam wspomnianego wcześniej lewoskrzydłowego Marka Barańskiego, który szefował redakcji Radia Kierowców. I choć bliżej mi było wtedy do Sygnałów Dnia i Lata z radiem, propozycję sprawdzenia się w programach motoryzacyjnych przyjąłem – używając języka dyplomatycznego – z zadowoleniem.

Pierwsze audycje przygotowywali na antenę: Wojciech Kalina, Lech Pędzich, Andrzej Komorowski, Marek Barański, Nina Laskowska i Olga



1978r , Rajd Dziennikarzy , zwycięska załoga Radia Kierowców : Wojciech Kalina (w środku z pucharem) i Lech Pędzich (bokiem z prawej) w towarzystwie Jerzego Iwaszkiewicza, Tadeusza Tolińskiego, Jana Okulicza i Andrzeja Nytko.

Braniecka pod kierownictwem Jerzego Gruma. Z początkiem roku 1975 utworzono zespół „Radia Kierowców”, który przygotowywał na antenę już 5 audycji: drugą w ciągu dnia, 5-minutową o godzinie 18.25 oraz trzy nocne, również 5-minutowe o 1.05, 2.05 i 3.05. Każda z nich zawierała prognozę pogody oraz relacje korespondentów terenowych, wywiady, felietony i komentarze. Wkrótce do zespołu doszli Zofia Chomicz, Marian Leśniewski i Aleksander Żyzny. Wśród współpracowników pojawiali się między innymi: Jan Ciszewski (korespondencje z Rajdu Monte Carlo), Stefan Wysocki (dziennikarz, miłośnik muzyki, żagli i motoryzacji), Andrzej Mosz (TVP – Za Kierownicą).

Prawdziwą próbą zespołu redakcyjnego była „Zima stulecia” z przełomu lat 1978/1979, kiedy życie wymusiło wejścia na żywo z najbardziej aktualnymi informacjami z dróg. Z czasem →→



Zespół RK na radiowym parkingu przy ul Malczewskiego : Andrzej Komorowski, Marian Leśniewski, Małgorzata Łukomska, Lech Pędzich, Aleksander Żyzny (1983 r.)

specjalnością „Radia Kierowców” stały się wykraczające poza stałe czasy antenowe akcje „Uwaga! Bądź przezorny na drodze” organizowane przy okazji wzmożonego ruchu wakacyjnego czy świątecznego. Audycje wędrowały po radiowej ramówce zmieniając pory emisji. Dochodziły dodatkowe pozycje jak „Z melodią w samochodzie” w sobotnie przedpołudnia czy „Radio w samochodzie” i „Salon samochodowy Radia Kierowców” w porze niedzielnych, popołudniowych powrotów.

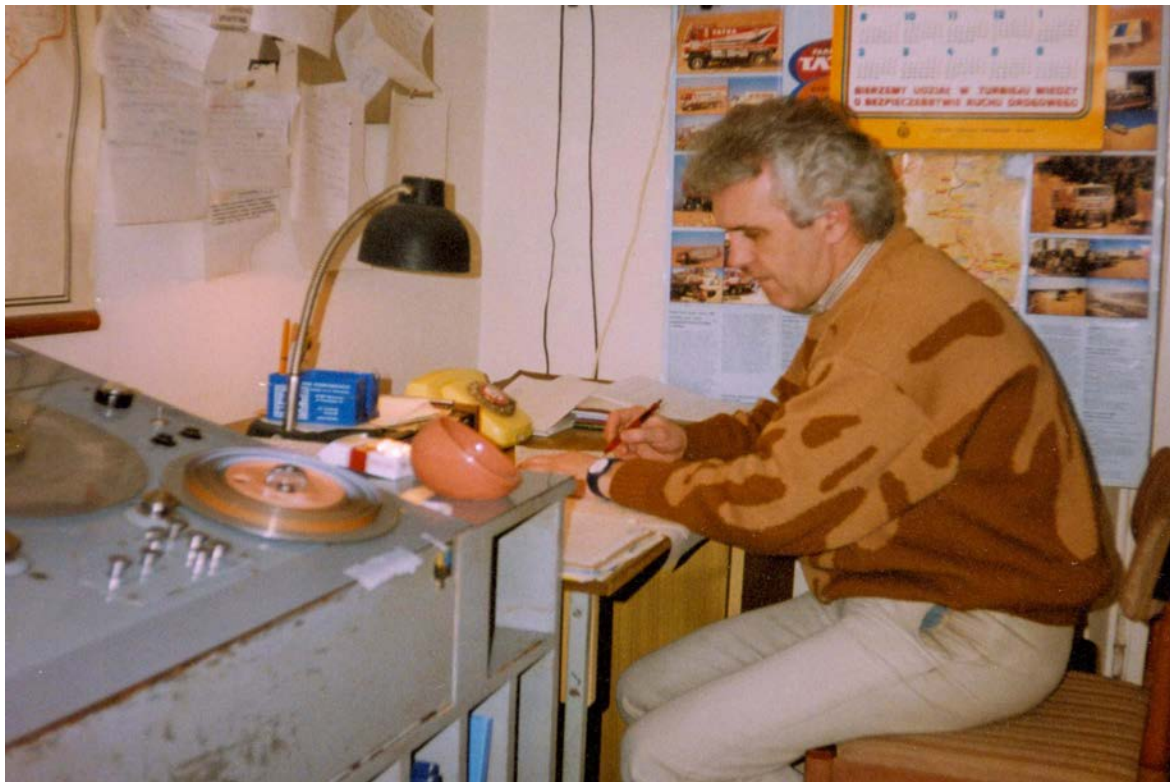
Wielką popularnością wśród słuchaczy cieszyły się dyżury ekspertów z różnych dziedzin, zwłaszcza specjalistów od prawa o ruchu drogowym przy okazji zmian w kodeksie czy fabrycznych specjalistów z FSO i FSM. Wydarzeniami motoryzacyjnymi relacjonowanymi przez inne media były organizowane w połowie lat 80-tych z inicjatywy „Radia Kierowców” Długodystansowe Jazdy Oszczędnościowe czy, nieco póź-

niejszy konkurs, na najskuteczniejsze zabezpieczenie samochodu przed kradzieżą. Wspólnie z „Superexpressem”, twórcy audycji zorganizowali zakończoną sukcesem akcję zbierania podpisów pod apelem do Sejmu o zaostrzenie kar dla nietrzeźwych sprawców wypadków drogowych. Na przełomie stuleci, przez 7 lat, wspólnie z tygodnikiem „Motor”, redakcja organizowała jeden z najbardziej prestiżowych w kraju plebiscytów samochodowych „Autopremiera”.

Z biegiem lat zmieniał się charakter oferty antenowej, praktycznie znikły na przykład porady techniczno-eksploatacyjne, zdecydowanie natomiast poszerzyła się warstwa informacyjna, do czego w znacznym stopniu przyczynił się nadzwyczajny rozwój środków łączności, zwłaszcza telefonii komórkowej. Młodym ludziom zapewne trudno sobie wyobrazić, że w początkach Radia Kierowców nie można było przekazać z drogi informacji o wypadku. Trzeba

byłoby najpierw dotrzeć do najbliższej poczty, tam zamówić rozmowę międzymiastową i czekać na połączenie. W przypadku rozmowy błyskawicznej mogło wystarczyć kilka minut.

Jednak niezmiennie dominującym tematem w audycjach pozostawało bezpieczeństwo, propagowanie prawa o ruchu drogowym oraz bezpiecznych i kulturalnych zachowań. Jest to skądinąd element misji radia publicznego, którą w mniejszym lub większym stopniu „Radio Kierowców” wypełnia przez cały czas obecności na antenie programu I Polskiego Radia. Dużo zależy od radiowych decydentów, prezesów i dyrektorów. Przy przychylności szefów problematyka motoryzacyjna zajmowała na antenie blisko półtorej godziny dziennie. Tak było od jesieni 1998 roku do wiosny 2004, kiedy w ramówce przewidziano 12 dwuminutowych „wejść” z informacjami dla kierowców między 6.30 a 22.05 oraz prawie godzinę na audycję słowno-muzyczną. Udało się ponadto wprowadzić na antenę, w nocy z piątku na sobotę, jedyną w polskim eterze cotygodniową audycję dla kierowców zawodowych „Radio Truck”. Nie-



Redakcja w końcu lat 80-tych: z lewej montażówka do taśmy magnetofonowej. Na ścianie plakat Rajdu Paryż-Dakar.

stety, kolejni dyrektorzy programu nie widzieli potrzeby przeznaczania takiej ilości czasu na programy motoryzacyjne. Najpierw zmniejszono czas codziennej, popołudniowej audycji, by z początkiem października 2006 roku zdjąć ją z anteny. Podobny los spotkał po jakimś czasie także nocne „Radio Truck”.

Zapewne to tylko zbieg okoliczności, ale po zlikwidowaniu wspomnianej, codziennej audycji, po 32 latach obecności Radia Kierowców na antenie programu I PR SA, przez kolejne

3 lata, od 2007 do 2009r., Polska była europejskim liderem pod względem liczby zabitych w wypadkach drogowych. Do dziś jesteśmy w tej – nie przynoszącej nam chwały – czołówce statystyk, odstajemy też od najlepszych w realizacji programu zakładającego zmniejszenie do 2020 roku, liczby zabitych w wypadkach drogowych o połowę. Uważam, że media publiczne nie poświęcają tej sprawie należytej uwagi. Ponadto Polskie Radio, przystępując w 2007 r. do Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zadeklarowało podjęcie się, w granicach posiadanych kompetencji, prowadzenia aktywnych działań zmie- →→



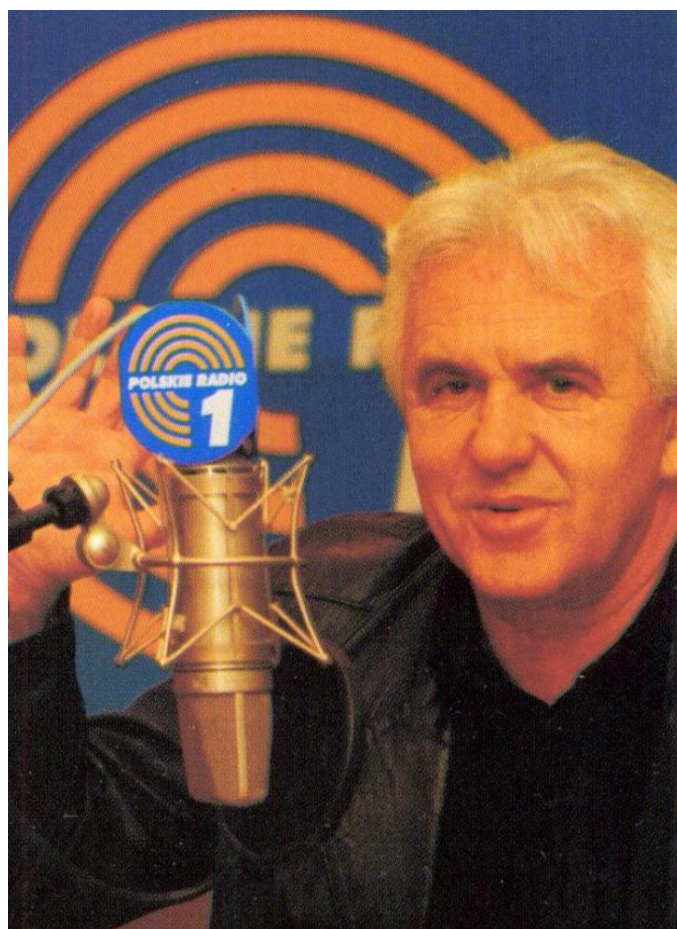
Leszek Pędzich przy biurku rozmawia przez telefon/zbiera informacje o pogodzie.



Zespół redakcyjny na początku XXI w. Od lewej: Monika Gniewaszewska, Marian Leśniewski, Zofia Chomicz, Aleksander Żyzny, Marzenna Lipińska.

rzających do przyspieszenia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obecnie, w 45 roku działalności, Radio Kierowców nadaje codziennie na antenie I programu 2-minutowe informacje od 5.58 do 22.58. Dodatkowo w piątkowe i niedzielne popołudnia pojawia się 30 minutowa „Bezpieczna Jedyńka”. Podjęta niedawno w audycji „Jedyńka w drodze”, próba reaktywowania nocnego, piątkowo-sobotniego, 3-godzinnego „Radia Truck”, ogranicza się do kilku obco brzmiących wstawek motoryzacyjnych w programie o muzyce country. Mamy więc do czynienia z promowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego przez ograniczanie udziału tej problematyki



Aleksander Żyzny

na antenie. Swoje ostatnie, jeszcze w czasach pracy etatowej, pismo do dyrekcji programu w sprawie czasu antenowego na edukację motoryzacyjną i promowanie BRD, opatrzyłem mottem: „Mówił dziad do obrazu, obraz zaś mu ani razu”. Odpowiedzi, oczywiście, się nie doczekałem.

Jeden z moich ostatnich radiowych dyżurów w 2011 r. Dzwoni słuchacz i opowiada następującą historię. Jednej pani zepsuł się samochód. Na pomoc wezwała koleżankę z linką holowniczą. Po założeniu linki obie panie wsiadły do sprawnego samochodu i ruszyły. Interwencja telefonującego słuchacza zapobiegła nieuchronnemu nieszczęściu. ■

Janusz Kulig - wspomnimy mistrza

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Mija właśnie piętnasta rocznica tragicznego wypadku, w którym stracił życie Janusz Kulig. W kolejnych wydaniach przypomnimy karierę sportową tego wybitnego kierowcy rajdowego.

Pierwszy tytuł mistrza Polski Janusz Kulig zdobył w roku 1995. Wywalczył go wspólnie z Dariuszem Burkatem w bardzo licznej wówczas klasie N-3 samochodem Opel Kadett GSi. Koledzy ze szkolnej ławy, których połączyło umiłowanie sportu samochodowego, wspólnie zdobywali rajdowe ostrogi, a później, przez cztery sezony startowali w mistrzostwach Polski. Z rajdami samochodowymi zetknął się już jako dziecko. Wychowywał się w Łapanowie, gdzie w latach osiemdziesiątych na krętych drogach Pogórza Wielickiego i Beskidu Wyspowego wytyczano odcinki specjalne Rajdu Krakowskiego i wielu imprez z cyklu KJS. Z zapartym tchem obserwował przemykające w okolicach jego domu rajdówki. Tam narodziła się fascynacja rajdami samochodowymi. Janusz z Darkiem uciekali ze szkoły najpierw, aby obserwować przejazdy samochodów, później sami zaczęli ćwiczyć. W kwalifikowanym sporcie samochodowym debiutowali Fiatem 126p w 1991



Janusz Kulig, Dariusz Burkat, Rajd Karkonoski 1992.

roku w krakowskim Kryterium Asów. W następnym sezonie w mistrzostwach Polski zajęli tym autem drugie miejsce w klasie A-10. Zostali zauważeni. Od samego początku Janusz Kulig konsekwentnie dążył do osiągnięcia kolejnych, wyznaczonych sobie, celów sportowych.

Miał to szczęście, że w czasie kiedy rozpoczynał przygodę ze sportami samochodowymi,

rajdy w Polsce rozkwitały. Do tego, od pierwszych startów, Janusz cieszył się powszechną sympatią środowiska, otaczało go wielu życzliwych ludzi doceniających nie tylko talent kierowcy rajdowego. Rzecz jasna dobra aura bardzo pomagała w rozmowach ze sponsorami, wobec których zresztą zawsze zachowywał się co najmniej fair. W 1993 roku załoga jeździła już w zespole rajdowym Aquila →→



Janusz Kulig, Dariusz Burkat, Toyota Corolla, Rajd Karkonoski 1993.

Rally sponsorowanym przez Rafinerię Trzebinia, a kibice z uznaniem obserwowali ich widowiskową jazdę w tylnonapędowej Toyocie Corolli 1600 przygotowanej według przepisów grupy A.

Przez kolejne pięć sezonów Janusz Kulig startował samochodami przednionapędowymi. Od 19. Rajdu Krakowskiego nastąpiła przesiadka do Opla Kadetta GSi grupy N, rok później tym autem Janusz Kulig z Dariuszem Burkatem zdobyli tytuł mistrza Polski w klasie N-3. W ostatniej eliminacji sezonu 1995, w 43. Rajdzie Wisły, kiedy przewaga punktowa uzyskana nad rywalami w poprzednich rajdach była już tak duża, że nikt nie mógł im zagrozić, pojechali treningowo w nowoczesnym wówczas, wynajętym w Belgii Oplu Astrze GSi klasy A-7. Zajęli piąte miejsce w klasyfikacji generalnej. Od następnego sezonu na prawy fotel rajdówki Janusza Kuliga usiadł Jarosław Baran i był to początek wspiania-

łej, trwającej siedem lat współpracy. Tworzyli jedną z najciekawszych, najbarwniejszych i najsukcesywniejszych polskich załóg rajdowych ostatnich lat. Za kierownicą Astry spędzili niemal cały sezon zdobywając drugie miejsce w klasyfikacji F-2 (samochody z napędem na jedną oś), trzecie miejsce w klasie A-7 i ósme miejsce w kla-

syfikacji generalnej. Być może dorobek sezonu byłby odrobinę lepszy, jednak w 16. Rajdzie Karkonoskim załoga skorzystała z zaproszenia do jazdy w samochodzie Renault Clio Maxi. Start w profesjonalnym zespole i w superwyczynowym samochodzie był zarówno wyróżnieniem, jak i trudnym egzaminem. Do mety w Karpaczu nie dojechali, z walki wyeliminował ich rzadko zdarzający się defekt łożyska w alternatorze, jednak póki jechali, zajmowali trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, niewiele ustępując Waldemarowi Doskoczowi, nazywanemu wówczas zastrzeżenie „Królem Ośki”. Awarią również skończył się test załogi w Clio Maxi na Słowacji w Rajdzie Gemer.

Na początku 1997 roku okazało się, że w zespole Renault-PBI Bank na stanowisko kierowcy w bodaj najszybszej wówczas rajdówce z napędem



Janusz Kulig, Dariusz Burkat, Opel Kadett GSi, Rajd Dolnośląski 1994.



Janusz Kulig, Dariusz Burkat, Opel Kadett GSi, Rajd Karkonoski 1995.

na jedną oś, Renault Megane Maxi, zatrudniono Janusza Kuliga z towarzyszącym mu na prawym fotelu Jarosławem

Baranem. Sezon zakończył się niespodziewanym sukcesem, wywalczyli mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Poko-

nali świetnych rywali startujących w teoretycznie lepszych samochodach: Roberta Gryczyńskiego z Tadeuszem Burkac- →→



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Opel Astra GSi, Zimowy Rajd Dolnośląski 1996.



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Renault Clio Maxi, Rajd Karkonoski 1996 r.

kim (Toyota Celica) i mistrzów Europy Krzysztofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim (Subaru Impreza). Dla Janusza Kuliga był to sezon przełomowy; w profesjonalnym zespole udowodnił, że potrafi wywiązać się z obowiązków profesjonalnego kierowcy rajdowego. W kolejnych eliminacjach sezonu następowała przemiana wielce utalentowanego zawodnika uprawiającego sport rajdowy z potrzeby serca i pasji w zawodowca, dla którego rajdy pozostają spełnieniem dziecięcych marzeń, ale przede wszystkim zawodem. Na końcowy sukces w sezonie 1997 złożyły się zarówno świetny samochód, znakomity serwis, ogromna praca całego zespołu, doskonała taktyka i strategia jazdy, nieprzeciętny talent kierowcy, a także szczęście. Właśnie w tym czasie Janusz Kulig zyskał miano „farciarza”; poza uznaniem dla niebywałego wręcz wyczucia samochodu i drogi, powszechna stała się opinia o wielkim szczęściu towarzyszącym kierowcy. Kibiców zachwycał styl jazdy -

agresywny, a przy tym pewny, precyzyjny i bardzo techniczny. Bardzo rzadko na trasach odcinków specjalnych jeździł widowiskowo i chociaż potrafił auto z przednim napędem wprowadzić w czterokołowy poślizg, to jednak takie sztuki „pod publikę” urządzał - jeśli w ogóle - po skończonych zawodach. Kolejny sezon pokazał, że Janusz Kulig jest także zawodnikiem umiejącym panować nad emocjami, zawodnikiem, który potrafi walczyć zaciekle,

ale nie za wszelką cenę, krótko mówiąc, że jest kierowcą skutecznym. W roku 1998 rozegrano siedem rajdów, wyniki wszystkich liczyły się w końcowej klasyfikacji. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem trzykrotnie wygrywali, dwa razy dojeżdżali na drugiej pozycji, raz na trzeciej. To jednak nie starczyło na zdobycie tytułu mistrzowskiego. Decydujący okazał się Rajd Polski, w którym załoga toczyła porywający pojedynek z będącymi w szczytowej formie Krzysztofem Hołowczycem i Maciejem Wisławskim. Awaria pompy paliwa w Renault Megane niespodziewanie rozstrzygnęła tę rywalizację. W końcowym bilansie sezonu okazało się, że pomimo wygrania największej liczby odcinków specjalnych, do obrony mistrzowskiej korony zabrakło punktów. Wystarczyło, aby Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ukończyli Rajd Polski na trzecim miejscu, aby miał tytułu wicemistrzowskiego po raz wtóry fetować mistrzostwo w klasyfikacji generalnej. Na



Janusz Kulig, Jarosław Baran, Renault Megane Maxi, Rajd Polski 1997 r.

pociecę zostało im zwycięstwo w klasyfikacji F-2. Mistrzami kraju zostali wówczas Robert Gryczyński i Tadeusz Burkacki jeżdżący w Toyocie Corolli. Janusz pierwszy pogratulował zwycięzcom.

W połowie roku było już wiadomo, że Renault kończy pełną sukcesów przygodę z rajdami w Polsce i od następnego sezonu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem muszą szukać nowego układu sponsorskiego. Rozstanie z zespołem Renault odbyło się w stylu, który wart jest naśladowania. W połowie sezonu, w rajdach poza granicami Polski Janusz Kulig startował w innym samochodzie i przy wsparciu innych sponsorów. Rzecz jasna nic nie odbywało się przypad-

kiem; przedstawiciele Renault zaakceptowali aneks do kontraktu pozwalający zawodnikowi na starty w innych barwach, Janusz Kulig z kolei nie nagłaśniał w Polsce swych sukcesów zagranicznych realizując wszystkie medialne zobowiązania wobec sponsora do ostatniego rajdu sezonu. W poszukiwaniach koncepcji dalszej kariery, sponsora i samochodu pomocny okazał się pierwszy sukces międzynarodowy Janusza - tytuł mistrza Strefy Europy Centralnej. FIA zaliczyła do tej strefy Austrię, Węgry, Polskę, Chorwację, Czechy i Słowację. Rozgrywane w tych krajach rajdy zaliczane do cyklu mistrzostw Europy dawały również punkty w mistrzostwach strefy, a także, co ma znaczenie

dla sponsorów, miejsce na liście priorytetowej FIA. Punkty zdobyte w polskich eliminacjach liczonych do tego cyklu zsumowały się z punktami zdobytymi w startach zagranicznych. Janusz Kulig jeździł ze słowackim pilotem Emilem Horniaczkiem w przygotowanej przez JM Engineering ze Žlinu Toyocie Celice. Na Słowacji, w Rajdzie Gemer zdobyli drugie miejsce, na Słowenii, w Rajdzie Petrol-Velenje wygrali. W kolejnej planowanej eliminacji cyklu, Rajdzie Pirelli – Steiermark w Austrii startować już nie musieli; Janusz Kulig miał wystarczający dorobek punktowy. Doświadczenie w startach czteronapędową maszyną okazało się niezwykle przydatne w następnym sezonie. ■



**Janusz Kulig, Jarosław Baran, Renault Megane Maxi
Rajd Polski 1998 r.**

ROK JANUSZA KULIGA

TEKST: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

Ten rok przynosi wiele ważnych dat i wydarzeń, związanych z pamięcią o Januszu Kuligu – trzykrotnym mistrzu Polski i wicemistrzu Europy, a przy tym zawodnikiem o nienagannej postawie sportowej.

13 lutego upłynie 15 lat od tragicznej śmierci nieodżałowanego mistrza. Tego dnia o godz. 17 w kościele parafialnym w Łapanowie (rodzinnej miejscowości Janusza w powiecie bocheńskim), zostanie odprawiona – jak co roku – msza święta w jego intencji.

W terminie od 5 do 7 kwietnia odbędzie się kolejna edycja Rajdu Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza, rozgrywanego od roku 2006. Tegoroczna trasa (oprócz klasycznych odcinków miejskich w Wieliczce) będzie prowadzić przez dwie próby sportowe w okolicach Łapanowa. Przy okazji Memoriału rondo po południowo-wschodniej stronie Gdowa ma otrzymać imię Janusza Kuliga; rondo, oddane do użytku we wrześniu 2018, jest częścią drogi wojewódzkiej 966. Tą trasą przed

laty codziennie jeździł w młodości Janusz, gdy pracował jako kierowca w rodzinnej firmie w Łapanowie.

Z kolei 19 października przypadnie 50 rocznica urodzin mistrza Kuliga. Tę rocznicę uho-

noruje grupa „Walim Rajdowy”, organizująca spotkania kibiców obok odświeżonego w 2008 r. przy walimskich zakrętach obelisku ku czci Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza.

Auto Klub Dziennikarzy Polskich, wydawca serii „Biblioteka AKDP”, postanowił uczcić pamięć znakomitego rajdowca wznowieniem książki „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu”. Druga edycja jest znacznie rozszerzona w porównaniu z pierwszą, przynosi także wiele nigdy dotąd nie publikowanych fotografii Janusza. Ta książka to interesująca i cenna lektura dla wszystkich sympatyków sportu samochodowego.

Bliższe informacje na temat książki „Ostatni przejazd. Opowieści o mistrzu Kuligu” są dostępne pod adresem <https://www.facebook.com/akdpinfofanpagecom>



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

Wydarzenia i rocznice: luty 2019

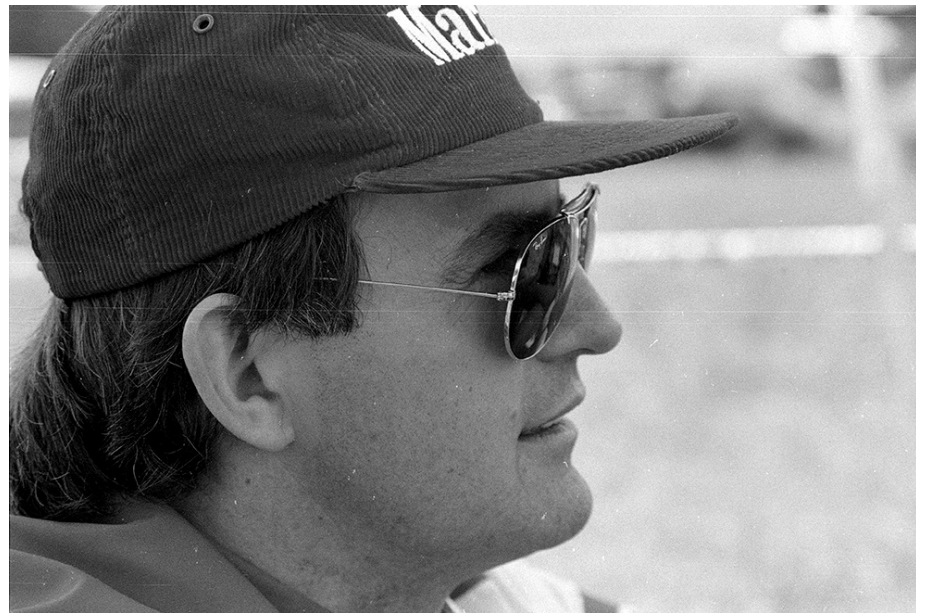
Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Drugiego takiego (raczej) nie będzie

Tragiczny los tak zrządził, iż miłośnikom sportów samochodowych w naszym kraju wyjątkowo źle kojarzy się miesiąc luty. Bardzo rzadko dochodzi obecnie do śmiertelnych wypadków z udziałem kierowców rajdowych czy wyścigowych. I naturalną kolejną rzeczą jest, że mistrzom kierownicy przybywa lat i w końcu (jak wszyscy) umierają. Wstrząs przychodzi, gdy giną w sile wieku, w szczycie swej sportowej kariery...

Taki los spotkał 13 lutego 2004 roku Janusza Kuliga, któremu poświęcamy wiele miejsca w niniejszym wydaniu iAuto. Taki los spotkał Mariana Bublewicza 20 lutego 1993 roku. O ile jednak Janusz zginął w wypadku komunikacyjnym na strzeżonym przejeździe kolejowym, Marian odniósł śmiertelne obrażenia podczas wypadku na rajdowym odcinku specjalnym podczas Zimowego Rajdu Dolnośląskiego.

Marian Bublewicz należy do dzisiaj do najbardziej utalentowanych i utytułowanych kierowców rajdowych w Polsce - aż siedmiokrotnie sięgnął po mistrzowski tytuł w klasyfikacji generalnej (1975, 1983, 1987, 1989-92), a łącznie (uwzględniając tytuły wywalczone w klasach czy grupach) zdobył ich dwadzieścia.



Ponadto, w 1992 roku wywalczył wicemistrzostwo Europy... Ponadto, na progu sezonu 1993 FIA opublikowało tzw. „listę A” z nazwiskami 31 najlepszych na świecie kierowców rajdowych





– wśród nich było też jego, Bublewicza. I kto wie, ile jeszcze mógłby osiągnąć, gdyby nie fatalny wypadek podczas otwierającego sezon 1993 Rajdu Dolnośląskiego. Marian nie był już młodzieniaszkiem, miał 43 lata, ale w sportach samochodowych nie jest to wiek, w którym trzeba myśleć o sportowej emeryturze – wręcz przeciwnie, to właśnie wówczas procentują zbierane latami doświadczenia. (Taka sama uwaga dotyczy także 35-letniego Janusza Kuliga). Warto zwrócić uwagę na fakt, że Bublewicz był absolutnym dominatorem w polskich rajdach – jego pierwszy i ostatni mistrzowski tytuł dzieli aż 17 lat!

Swoje największe sukcesy w rajdach samochodowych Marian Bublewicz odnosił z dwoma pilotami: Grzegorzem Gacem oraz Ryszardem Żyszkowskim.

Od 2007 roku, na przełomie lutego i marca, Automobilklub Krakowski w Wieliczce upamiętnia obu mistrzów organizując „Memoriał Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza”. →→



Cztery koła – gumowe

Mniej więcej w tym samym czasie, czyli pod koniec XIX wieku, po obu stronach Atlantyku znaleźli się panowie, którzy stwierdzili, że koła obłożone gumą są zdecydowanie lepsze od drewnianych, zabezpieczonych ewentualnie żelazną obręczą.

Po wschodniej stronie oceanu byli to bracia Edouard i Andre Michelin, którzy w 1891 roku wynaleźli rozbieralną oponę pneumatyczną z dętką. Została ona skonstruowana z myślą o... rowerach. Dopiero kilka lat później zaadoptowano pomysł do raczkującego przemysłu samochodowego.

Po zachodniej stronie Atlantyku, pracował w młodości jako sprzedawca wozów konnych (urodzony w 1868 roku) Harvey Samuel Firestone. On także dostrzegł wady drewnianych kół z żelaznymi obręczami. I podobnie, jak Francuzi zaczął udanie eksperymentować z gumą. W 1895 roku spotkał się z rozpoczynającym swoją działalność Henrym Fordem, któremu sprzedał koła wg własnego pomysłu. Od tego czasu datowała się przyjaźń i owocna współpraca obu panów (choć różnie to później z tym było), ale dopiero pięć lat później Firestone doszedł do wniosku, że motoryzację czeka świetlana przyszłość i założył w Akron (w stanie Ohio) swoją fabrykę opon – Firestone Tire & Rubber Company. Ta jednak rozpoczęła produkcję pełną parą dopiero w 1908 roku, kiedy to Ford rozpoczął masową produkcję Modelu T.

W 1925 roku do Firestone'a należało aż 25 procent amerykańskiego rynku opon. W tamtych latach nie wynaleziono jeszcze syntetycznego



kauczuku, który był podstawowym składnikiem do produkcji gumy. Niezbędne były ogromne ilości kauczuku naturalnego. Firestone zało-





zył więc w afrykańskiej Liberii ogromne plantacje kauczukowca. Na taki sam pomysł wpadł Ford, który chciał uniezależnić się od zewnętrznych dostawców opon (a przynajmniej chciał mieć własne źródło kauczuku). W 1927 roku w Brazylii na powierzchni ponad 14,5 tysiąca kilometrów kwadratowych(!) powstała Fordlandia – gigantyczna plantacja kauczukowca z komfortowym osiedlem, elektrownią, szkołą, kinem, basenem i kościołem. Ten projekt poniósł jednak klęskę (ostatecznie w 1930 roku) przez nie-

Firestone
CHAMPION

The Tire with the **NEW Safety-Lock Cord Body** and **NEW Gear-Grip Tread**

Stronger Cord Body
More Non-Skid Mileage

FLOYD ROBERTS
1938 National Race Champion

After years of research on the speedways of the world and in the science laboratories, Firestone engineers have developed a new type of cord, called Safety-Lock. The cotton fibers are more compactly interwoven to give greater strength. And then the fibers in each individual cord, the cords in each ply and the plies themselves are all securely locked together by a new and advanced Firestone process of Gum-Dipping, which provides amazingly greater strength—and greater strength means greater safety.

The new Safety-Lock cord construction gives the added strength that makes possible the use of the new thicker, tougher, deeper Firestone Gear-Grip Tread, which provides remarkably longer non-skid mileage. This sensational new tread is called "Gear-Grip" because of its unique design which has more than three thousand sharp-angled angles that grip the road with a sure-footed hold to protect against skidding and to assure a safe stop.

The new Firestone Champion Tire has captured the attention of car owners everywhere. Come in today and equip your car with a set of new Firestone Champion Tires—the only tires made which are safety proved on the speedways for your protection on the highway.

Listen to The Voice of Firestone with Richard Cronk, Margaret Speede and Alfred Wallaston. Monday evenings over Nationwide N. B. C. Red Network.

Should a blowout occur, the exclusive Firestone Safety Valve holds a sufficient air in the inner compartment to support the car until it is brought to a safe stop.

Firestone
LIFE PROTECTOR
the Tire within a Tire

Makes a blowout as harmless as a slow leak.

THE ONLY TIRES MADE WHICH ARE SAFETY-PROVED ON THE SPEEDWAY FOR YOUR PROTECTION ON THE HIGHWAY

udane zbiory oraz rebelię zatrudnionych tam pracowników.

Harvey Firestone utrzymał więc wiodącą rolę z branży oponiarskiej w USA i w 1932 roku przeszedł na zasłużoną emeryturę. Zmarł 7 lutego 1938 roku w Miami Beach. Jego firma rozwijała się znakomicie do lat 70-tych, kiedy to zaliczyła poważną wpadkę z jakością oponiarskiej nowości, czyli opony radialnej. Ostatecznie, w 1988 roku, firma została wykupiona przez japoński koncern Bridgestone Corporation. ■

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