

iauto ^{polska}

Numer 129, 22 marca 2019



Na rowerach jeżdżą młodzi i starsi, panie i panowie, ludzie zdrowi i po lekach, czasem pod wpływem leków i nie tylko. Jeździ się dla rekreacji, dla zabawy, aby dojechać do szkoły, do sklepu, do stacji kolejowej, po ścieżkach rowerowych, po chodnikach, po ulicach i po drogach. Z początkiem pięknej, wiosennej pogody rowerzyści wyroili się niczym pszczołki z ula. W miejscowościach, w których ścieżki rowerowe poprowadzone są na wydzielonym z chodnika fragmencie piesi mają... przechlapane. Ale i rowerzystom nie jest za fajnie.

Według raportu policji ujmującego w ramy statystyki wypadki na drogach w 2018 roku, rowerzyści w ubiegłym roku spowodowali 1713 wypadków, w których śmierć poniosło 132 osób, a rannych było ich 1636. Ogólnie 4519 osób kierujących rowerami było ofiarami wypadków drogowych, 286 osób zginęło, rannych było 4233, w tym ciężko 1435. 26 ofiar było pasażerami rowerów (można się domyślać, że chodzi o dzieci), dziewięćcioro z nich było ciężko rannych. Na pieszych najechało 178 rowerzystów, śmierć poniosła jedna, a rany odniosło 167 osób. W terenie zabudowanym wypadków z udziałem rowerzystów było 4036, w niezabudowanym 626, śmierć poniosło, odpowiednio, 155 i 131 rowerzystów. Ranni, w terenie zabudowanym - 3753 osoby, w niezabudowanym 506.

Liczba wypadków z udziałem rowerzystów gwałtownie rosła wraz z poprawą

pogody, w lutym było ich 96, w marcu 163, a w kwietniu 470. Proporcjonalnie rosła liczba ofiar śmiertelnych i rannych. Nie od rzeczy więc jest przypomnieć, że właśnie zaczęła się wiosna i aura jest coraz bardziej sprzyjająca cyklistom.



Kierowcy samochodów z rowerzystami mają kłopot, często trudno ich dostrzec, bardzo niebezpiecznym manewrem jest wjazd na przejście dla pieszych lub przejazd przez jezdnię wyznaczoną ścieżką dla rowerów, zwłaszcza przy "zielonej strzałce lewoskrętu". Nawet niezbyt szybki cyklista porusza się na tyle żwawo, że kierowca często nie jest w stanie go zauważyć i odpowiedni zareagować.

Z kolei rowerzyści mają do kierowców, często słuszne, pretensje o wyprzedzanie "na gazetę", o lekceważenie, bywa że celowe "spychanie" z drogi. Często przy tym zapominają, że ich również obowiązuje prawo o ruchu drogowym i o tym, że zbyt bliskie spotkanie z samochodem zawsze kończy się co najwyżej porysowaną, może nieco pociętą karoserią, ale zawsze obrażeniami ciała rowerzysty. Dlatego - pamiętajmy o cyklistach. Wszak to przez nich całe zło! A w weekend siadamy na rowery...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Wyróżnisz się z tłumu - str. 4



Wydarzenia

Finalista, a może finaliści - str. 8



Eksploatacja

Szyba pełna tajemnic - str. 10

Motoryzacja

Infiniti finito - str. 15

Obrazki z wystawy - str. 18



Kalejdoskop

Motoryzacyjne to i owo - str. 16

Sport

Akt pierwszy - Melbourne - str. 24

NAC R.T. wystartował - str. 26

Memoriał J. Kuliga i M. Bublewicza - str. 29

Kia Platinum Cup 2019 - str. 30

Kalendarium

Rozkaz: zbombardować tankowiec - str. 33



Wyróżnisz się z tłumu



Jeep Grand Cherokee

TEKST I ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Kolejne już – piąte wcielenie tego legendarnego samochodu robi wrażenie. Od pierwszego wejrzenia. Od 1993 roku były już na rynku 4 generacje Cherokee, teraz jest po dostępny po niewielkich zmianach.

Drobny face lifting – według mnie – bardzo pomógł temu modelowi. Jest teraz bardziej „ułożony”, nieco grzeczniejszy, ale bardziej nowoczesny i ładniejszy. Nic dziwnego, odkąd Fiat przejął Jeepa, włoscy styliści postanowili zmienić mu wygląd. Stracił nieco swoją indywidualność, którą posiadał w poprzednich wcieleniach, ale nie jest źle. Nadal pozostał terenowym, luksusowym SUV-em o potężnej sylwetce. Zostawiono, to co należało zostawić,

a więc wygląd nadwozia, ale popracowano nad detalami. Pojawiło się kilka przetłoczeń, krągłości, nowe lampy przednie z diodami, przemodelowano wlot powietrza. Przy tylnym pasie zmieniono światła i zderzak. Jeep Grand Cherokee na drodze nadal zwraca uwagę swoimi rozmiarami i muskularną sylwetką, a wewnątrz cieszy przestrzenią i komfortem. Na pochwałę zasługują bardzo duże lusterka, odpowiednie do gabarytów auta.

Wnętrze odnowionego Jeepa jest wyjątkowe. Trochę toporny kiedyś kokpit nabrał ogłady i stylu. Wykończony jest doskonałej jakości materiałami. Jest tu ogromny szklany dach, szczerowane aluminium, ekologiczna skóra i fortepianowa czerń. Inaczej wygląda również deska rozdzielcza, wskaźniki i zegary. W sumie zachowano proporcje między surowością, a prestiżem i elegancją w dobrym stylu. W tym samochodzie zawsze kochał się ogromną przestrzeń, którą ten samochód oferował. Pod tym względem nic się nie zmieniło. Wolność i swoboda dla kierowcy i pasażerów z przodu i na tylnej kanapie. Szeroki tunel środkowy zupełnie nie przeszkadza w swobodnym poruszaniu się. Na tunelu wygospodarowano duży schowek, dwa uchwyty na napoje oraz miejsce na konsolę sterowania systemem Selec Terrain. Nie brakuje również innych pojemnych i praktycznych schowków. Z tyłu również jest wygodnie i przestronnie. Kanapę da się regulować w zakresie kąta pochylania oparcia, jest obszerna i pomieści nawet trzy osoby. Pasażerowie z tyłu mają swoje podgrzewane siedziska i gniazda USB. Cherokee dysponuje też sporym bagażnikiem. 457 litrów do linii rolety, 916 litrów do dachu, a po złożeniu oparcia tylnej kanapy aż 1554 litry. Do tego całkowicie płaska powierzchnia o rozmiarach pozwalających na rozłożenie dwuosobowego materaca! Grand Cherokee może ciągnąć 3,5-tonową przyczepę. Życ nie umierać.

Bardzo spodobała mi się nowa generacja zestawu multimedialnego Uconnect z 7- lub 8,4-calowym monitorem dotykowym i funkcjonalnościami Apple Car Play i Android Auto. Poniżej znajduje się panel klimatyzacji, a w najniższej linii przyciski do sterowania funkcjami dotyczącymi jazdy. System audio harman/kardon umili najdłuższą podróż, tym bardziej, że auto jest doskonale wyciszone.

W swojej najnowszej odsłonie Jeep Cherokee został wyposażony w wiele systemów dbają-



cych o komfort i bezpieczeństwo. Jest więc m.in. system automatycznego parkowania, systemy ostrzegające przed kolizją i nieplanowaną zmianą pasa, aktywny tempomat.

Bez zmian pozostały systemy napędu Quadra-Trac II i Quadra-Drive II. Jednak znacznie je uproszczono. Dodatkowo wspomaga je elektronika. Aby nie wdawać się w szczegóły techniczne, właściwościami terenowymi zarządza system Selec-Terrain. On też dowodzi pneumatycznym zawieszeniem Quadra-Lift.

W Grand Cherokee dostępne są trzy systemy napędu 4x4: Jeep Active Drive I, Active Drive II i Active Drive Lock. Dzięki temu możemy tym autem poszaleć trochę trudniejszym terenie i zabrać go tam, gdzie konkurenci – kompaktowe SUV-y – sobie nie poradzą i gdzie dostarczy nam wiele frajdy z jazdy. Pomimo dużej masy Grand nie boi się piachu czy błota. Wersje z pneumatycznym zawieszeniem Quadra Lift – takie miało auto testowe – mają regulowany prześwit, który da się zwiększyć do 270 mm. Grand Cherokee jest niezły w terenie, ale mnie najbardziej spodobała się jazda tym samochodem na długich trasach. →→



Spisywał się znakomicie, w każdym momencie i w każdej sytuacji można było rozkoszować się jazdą. Zawsze chętny do przyspieszania, prowadzi się pewnie, zawieszenie (poprawione) jest idealne. 8-biegowy automat zapewnia odpowiedni zakres obrotów i doskonale dogaduje się z 3 litrowym silnikiem o mocy 250 KM. Jeep z tą jednostką przyspiesza do 100 km/h w czasie 8,2 sekund. Samochód lubi prędkość i żywo reaguje na przyciśnięcie pedału gazu. Testowy egzemplarz w specyfikacji Summit jest fabrycznie wyposażony w sportowe zawieszenie więc pokonywanie zakrętów to była także duża przyjemność. Przy swojej ogromnej masie – 2,5 tony – prowadzi się nad wyraz pewnie, posłusznie reaguje na polecenia. Przy spokojnej jeździe na drogach ekspresowych zużywa około 8,5 l oleju

napędowego na 100 km, im większa prędkość tym większe zużycie paliwa i tym częściej trzeba odwiedzać stacje paliw.

Jeep Grand Cherokee to wyjątkowe auto. Magia marki nadal działa, a poza tym Cherokee zmienia się i jest skrojony na miarę naszych czasów: praktyczny, wygodny, komfortowy. Posiada również terenowe zdolności i to zupełnie wystarczające by trochę „pobawić” się w terenie. W dużym mieście, podczas codziennego użytkowania nie jest już tak miło, bo miejsce do parkowania trzeba wybierać starannie, choć liczne systemy wspomagają kierowcę podczas manewrów. Za to na pewno Cherokee warto wybrać się w daleką podróż... ku słońcu. Cena od 236 700 zł. Testowa wersja kosztuje kilkadziesiąt tysięcy więcej. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Finalista, a może finaliści

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Do konkursu Car of the Year 2019 zgłoszonych zostało w ubiegłym roku 40 modeli samochodów, które pojawiły się w sprzedaży w 2018 roku.

Spośród zgłoszonych samochodów do ścisłego finału jury, składające się z 60 dziennikarzy motoryzacyjnych z 23 krajów Europy, nominowało siedem. Były to (w alfabetycznej kolejności): Alpine 110, Citroen C5 Aircross, Ford Focus, Jaguar I-Pace, Kia Ceed, Mercedes Benz A-Class oraz Peugeot 508. (Polskę w jury od lat reprezentuje Wojciech Sierpowski oraz Maciej Ziemek.



Alpine 110, a minimalną do powyższej dwójki stratę zanotowała Kia Ceed. To niewątpliwie najbardziej zacięta i wyrównana rywalizacja w 56-letniej historii tego dziennikarskiego plebiscytu...

Przystępując do końcowej oceny finałowej siódemki każdy z jurorów miał do rozdysponowania 25 punktów, które musiał rozdzielić między co najmniej pięć pojazdów i żaden nie mógł otrzymać więcej niż 10 punktów.

I oto, tradycyjnie już w przeddzień rozpoczęcia Genewa Motor Show ogłoszono wyniki Car of the Year 2019. (Muszę tutaj przyznać, że totalnie mnie zaskoczyły). Otóż, ten prestiżowy tytuł przypadł Jaguarowi I-Pace, który uzyskał łącznie 250 punktów. To nie pierwsze zaskoczenie, bo identyczną ocenę punktową zdobył

Tuż poza podium znalazł się Ford Focus (235 pkt), na kolejnych lokatach znalazł się Citroen C5 Aircross (210 pkt), Peugeot 508 (192 pkt) oraz Mercedes A-Class (116 pkt). Ale warto tu podkreślić, że wszystkie siedem modeli nominowanych do ścisłej czołówki zasługują pod różnymi względami na uwagę.

Zaskoczeniem jest tak wysoka ocena dwóch pierwszych modeli, na które stać jest i będzie w najbliższej przyszłości zaledwie ułamek procenta mieszkańców Europy. Pewnym standardem natomiast stało się, że tytuł COTY przypadał w przeszłości (choć zdarzały się już wyjątki) samochodom zdecydowanie bardziej dostępnym cenowo przeciętnemu kierowcy. Warto też zwrócić uwagę na to, że w ubiegłym roku zwycięzca



(Volvo XC40) zdobył zdecydowanie więcej, bo 325 punktów, a rok wcześniej Peugeot 3008 punktów 319. Podobnie było w poprzednich latach. Widać więc wyraźnie, że tegoroczny laureat (a właściwie laureaci) nie był tak pewnym i zdecydowanym wskazaniem, jak wcześniej. Tym bardziej należy – moim zdaniem – docenić sukces Kii Ceed, która tylko minimalnie przegrała z o wiele wyżej „klasowo” plasowanymi rywalami.

Przy okazji, największą ilość punktów w historii (464) zdobył w 1988 roku model Peugeot 405, a największa różnica punktów pomiędzy zwycięzcą, a drugim samochodem w rankingu miała miejsce w 2013 roku i dotyczyła Volkswagena Golfa oraz Toyotę GT86 (213 pkt).


Do ubiegłego roku tytuł Car of the Year zdobyło 19 producentów, z których najwięcej zdobył Fiat (9 razy) oraz Renault (6). Innym sukcesem Renault było uzyskanie tego wyróżnienia w 1991 roku dla modelu Clio oraz powtórnie (oczywiście dla innej generacji tego modelu) w 2006 roku. Podobna sztuka udała się jedynie Volkswagenowi z modelem Golf w 1992 oraz 2013 roku.

I na koniec o tym, jak głosowali polscy jurorzy. Obaj nie przyznali „10”. Wojciech Sierpowski maksymalne swoje oceny przydzielił Citroenowi (8 pkt) oraz Peugeotowi (6), przy „0” dla Jaguara. Maciej Ziemek był bardziej łaskawy dla zwycięzcy COTY (2 pkt), ale niewiele więcej dostały inne modele, by swoje maksimum (5 pkt) przyznać Kii. ■



Szyba pełna tajemnic

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

 Szyby samochodowe, zwłaszcza przednie, już dawno przestały być jedynie finezyjnie wygiętymi taflami szkła. Są skomplikowanymi zespołami różnych elementów, które umożliwiają sprawne działanie najróżniejszych funkcji ułatwiających życie kierowcom. Fotografie pokazują, jak – po wymianie szyby – bardzo skomplikowany jest proces kalibracji, aby wszystkie systemy działały właściwie.



Otym jak bardzo wyrafinowaną konstrukcją jest zwykła szyba, kierowca zazwyczaj się dowiaduje, gdy – z różnych powodów – szybę trzeba wymienić. Tajemnice, jakie kryją szyby samochodowe przybliży ekspert, który o szybach samochodowych wie wszystko; Jarosław Garbacz – Szef Techniczny sieci serwisów szyb samochodowych Pilkington

Mirosław Rutkowski: Pierwsze szyby samochodowe, to były po prostu płaskie tafle w miarę równego szkła. Ale to odległa przeszłość. Czym są współczesne szyby?

Jarosław Garbacz: Rzeczywiście, pierwotną rolą szyby w samochodzie była ochrona przed wiatrem, stąd nawet pochodzi jej angielskie określenie Windshield, co można tłumaczyć

tarcza przed wiatrem. Z biegiem czasu i ewolucji motoryzacji szyba stawała się coraz bardziej zaawansowanym technologicznie produktem. Zaczęto ją „uzbrajać” w elementy ułatwiające nam, kierowcom życie. Rozwojowi uległo szkło, z której produkowano szyby, rodzaje i funkcje folii używanych pomiędzy warstwami, sposoby ogrzewania szyb przednich czy dodatkowe sensory, anteny oraz czujniki montowane do szyby.

M. R.: Jaka rolę w działaniu tych systemów odgrywają szyby?

J. G.: Rozwój motoryzacji prowadzi nas do momentu, gdzie za kilka lat będziemy mogli poruszać się samochodami bez czynnego udziału kierowcy. Wiele z tych rozwiązań technicznych jest już dostępnych na rynku. Duża ich część jest ściśle powiązana z przednią szybą. Mowa tutaj o systemach ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, czyli zaawansowane systemy wspomagania kierowców), które to ułatwiają nam codzienną jazdę. Skupmy się właśnie na nich.

Automatycznie dostosowujące prędkość pracy wycieraczki do opadów deszczu czy światła, które włączają się automatycznie to już niemal standard w nowych pojazdach. Za te funkcje odpowiadają sensory deszczu i światła montowane do szyby.

M. R.: Te funkcje wydają się już tak oczywiste, że ich brak dziwi. Za co jeszcze odpowiada szyba w samochodzie?

J. G.: Coraz bardziej powszechnym stają się systemy rozpoznawania znaków drogowych i asystenci pasa ruchu. Za te funkcjonalności odpowiada kamera, która umieszczona jest na przedniej szybie. Idąc dalej, kamery i lidary pomogą nam w innych przypadkach. W zależności od producenta pojazdu będą dostosowywały prędkość w ruchu miejskim czy automatycznie zatrzymają pojazd przed przeszkodą gdy my nie będziemy skupieni na drodze. Będą także dostosowywały przednie światła tak, aby nie oślepić innych uczestników ruchu czy automatycznie je zmieniać z mijania na drogowe i odwrotnie. Kamery IR, czyli systemy wykorzystujące podczerwień, pokażą nam na wyświetlaczu przechodnia lub zwierzę dużo wcześniej, niż sami je zauważymy. Powyższe systemy →→





wymagają idealnego produktu – szyby, który jest wykonany zgodnie ze specyfikacją producenta samochodu. Tolerancje wymiarów są bardzo rygorystyczne i tylko zaawansowana technologia produkcji szyb pozwala na wytworzenie produktu zgodnego z oczekiwaniami producenta samochodu. Nawet najmniejsza odchylenie od normy kształtu, krzywizny szyb, położenia uchwytów dla kamer i sensorów, a nawet jakości szkła użytego do produkcji szyby może spowodować błąd działania systemu ADAS lub nieprawidłowości, co w konsekwencji może doprowadzić nawet do tragedii. Tak jak w każdej branży tak też w produkcji szyb samochodowych liczy się 100% jakość.

M. R.: Czy tu kryje się tajemnica źle działający systemów po wymianie szyby?

J. G.: Dokładnie tak. Szyba „kalibrowalna” tzn. taka, którą po wymianie można poprawnie skalibrować musi być wyprodukowana zgodnie z normą OEM – czyli normą producenta samochodu. Niezależnie czy ma logo producenta samochodu, czy tylko logo producenta szyb. Producenci tzw. zamienników zazwyczaj kopiuje oryginalną szybę i nie znają jej dokładnych parametrów, zgodnych z normą wyposażenia oryginalnego.

Szyby z logo Pilkington produkowane są na tych samych liniach i przy użyciu tych samych materiałów jak szyby na pierwszy montaż i mają status oryginalnych części zamiennych, klasa „Q” wg. GVO / BER. Spełniają wszystkie wymagania producentów samochodów, w tym wymagania systemów ADAS oraz wszystkie polskie wymogi prawne dla oryginalnych części zamiennych.

M. R.: W 15-letnim samochodzie pojawiły się drobne punkty, utrudniające widoczność zwłaszcza jadąc pod słońce? Czy takie szyby można spolerować, czy trzeba wymienić?

J. G.: Przednia szyba, jak każda część w samochodzie jest elementem eksploatacyjnym. W trakcie jazdy jest narażona na ciągły, negatywny wpływ czynników zewnętrznych takich jak piach, kurz oraz kamyki. W połączeniu

z pracą wycieraczek po prostu się zużywa. Jakikolwiek polerowanie szyby grozi jej uszkodzeniem – pęknięciem a także tworzeniem się efektu soczewki, co w konsekwencji pogorszy nam jeszcze bardziej jej optykę. Taką szybę powinniśmy wymienić na nową.

M. R.: Jak odczytywać oznakowania szyb?

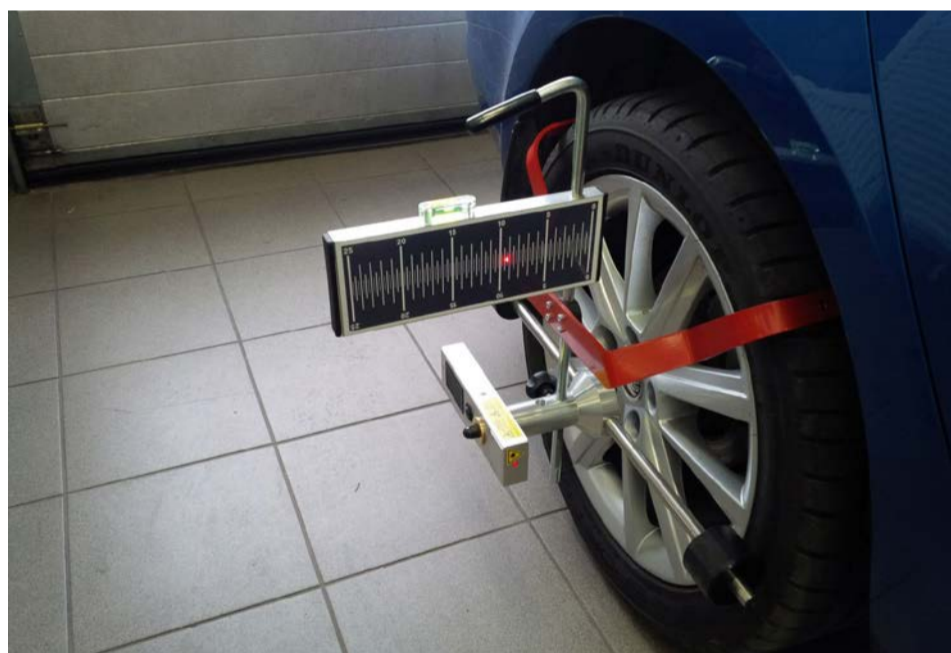
J. G.: Każda szyba w samochodzie musi posiadać oznaczenie homologacyjne, co poprzedzone jest pozytywnymi wynikami testów homologacyjnych oraz uzyskaniem certyfikatów. Znakowanie musi być czytelne i trwałe. Poza logo producenta pojazdu znajdziemy tam także nazwę producenta szyby.

Kolejnymi oznaczeniami będą symbole E co oznacza nam homologację europejską oraz cyfrę, która wskazuje państwo wydające homologację. 43R to numer protokołu Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, a dalsze cyfry odnoszą się do konkretnej homologacji. Symbol CCC informuje nas, że szyba posiada także homologację na rynek chiński zaś AS2 homologację amerykańską. DOT i cyfry po nim występujące opisują konkretną fabrykę lub grupę produkcyjną, w której została wyprodukowana szyba.

Poza tymi danymi znajdziemy też informacje czy szyba jest laminowana, hartowana, czy też akustyczna. Coraz częściej konkretne parametry szyby obrazowane są piktogramami. Kolejną informacją jest także „zakodowana” data produkcji i oznacza tydzień i rok w którym została wyprodukowana.

M. R.: Przednia szyba w starszym Mondeo jest ogrzewana, ale strefa przez którą kierowca obserwuje drogę pozostaje zaporowana najdłużej. Czy powodem jest uszkodzenie elementów grzewczych? Jeśli tak, to czy da się naprawić, czy trzeba wymienić szybę?

J. G.: Taki efekt mówi nam niestety o uszkodzeniu elementów grzewczych. W opisywanym przykładzie prawie na całej powierzchni szyby (1158mm szerokości i 858mm wysokości) znajduje się 470 cieniutkich drucików pomiędzy taflami szkła. Połączone są one w sekcje, żeby w przypadku uszkodzenia któregoś z nich pozostałe mogły działać. →→

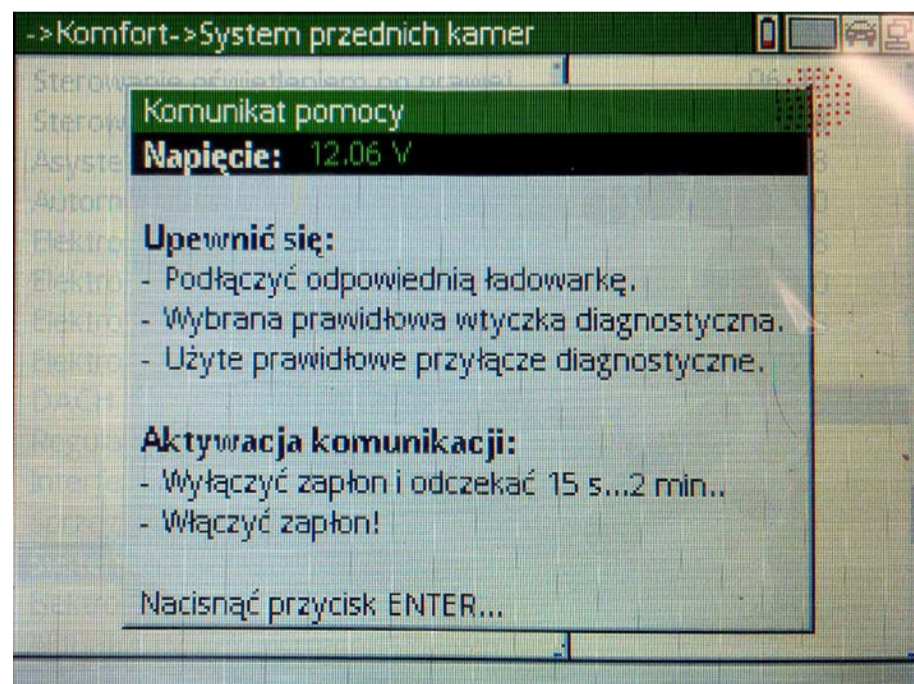
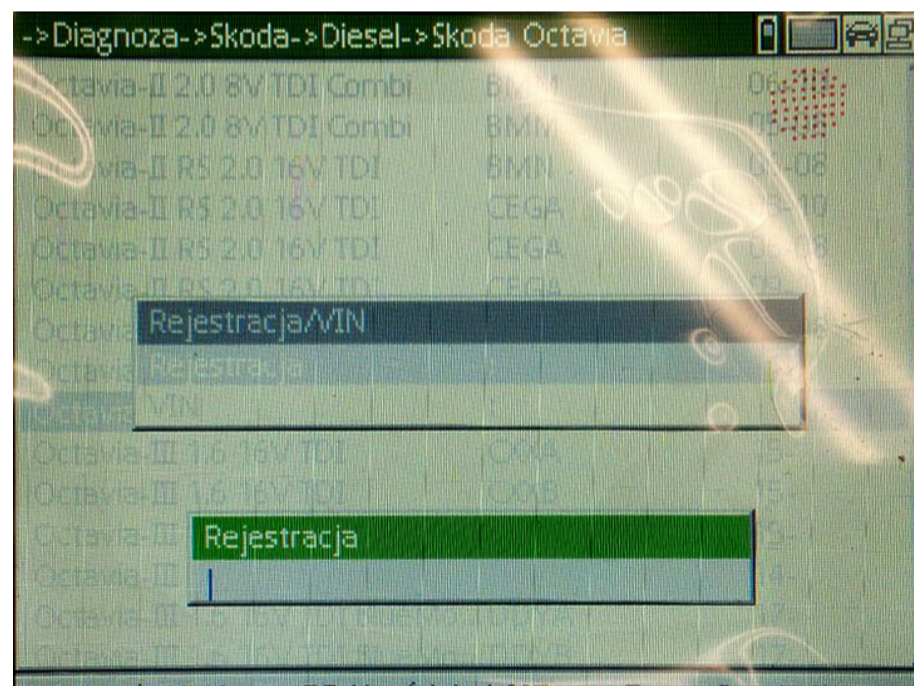


Takiej szyby, niestety, nie da się naprawić i pozostaje tylko jej wymiana.

M. R.:Czy preparaty zapobiegające parowaniu szyb mogą szkodzić? A „chemiczne wycieraczki”?

J. G.: Zaczę od tego, że w sprawnych samochodzie szyby nie powinny parować. Osobiście jestem daleki od używania środków na parowanie szyb we wnętrzu pojazdu. Merytorycznie - dostępne na rynku środki nie powinny mieć negatywnego wpływu na szybę. Stosowanie ich wewnątrz pojazdu może jednak wywołać reakcję alergiczną u osób szczególnie na to wrażliwych.

Jeżeli chodzi o „magiczne wycieraczki” czyli Nano powłoki to sam je stosuje, jednakże ograniczam ich zastosowanie do szyb bocznych. Na szybie czołowej efekt jest mniej trwały na skutek eksploatacji pojazdu i czynników zewnętrznych takich jak kurz i piasek. Boczne szyby nie



posiadają wycieraczek i zastosowanie preparatów Nano zdecydowanie poprawia komfort jazdy. Przy niskich prędkościach 40 – 50 km/h woda z szyb odpływa. Ponadto w okresie zimowym dużo łatwiej oczyszcza się szybę ze szronu i lodu.

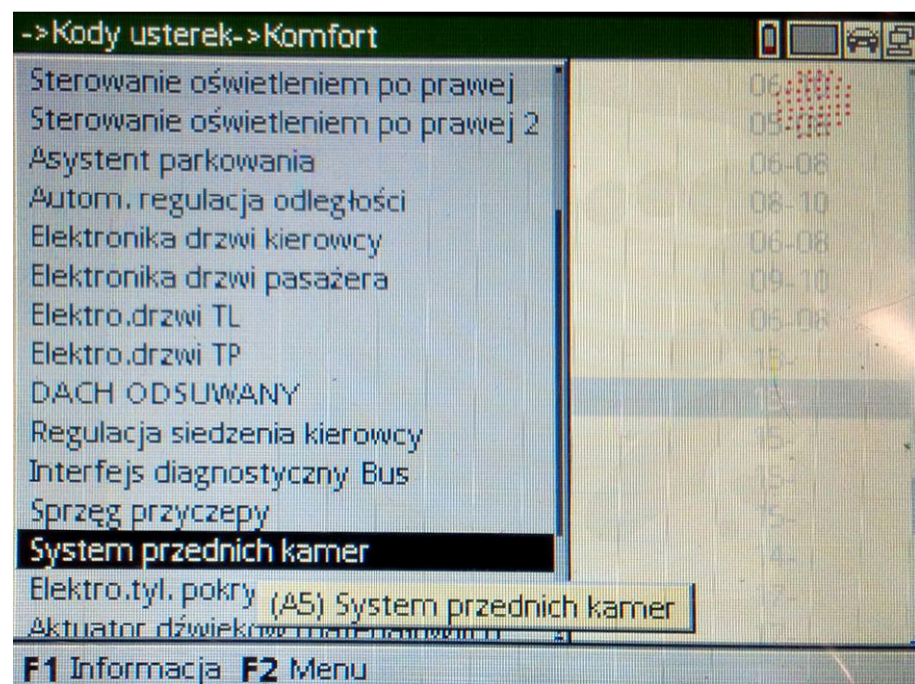
M. R.:Czy opłaca, i czy da się naprawiać drobne odpryski na szybach (po uderzeniach kamyków, żwiru)?

J. G.: Trudno odpowiedzieć jednoznacznie na to pytanie, bo to zależy od kilku czynników.

Miejsce uszkodzenia szyby – w polu widzenia kierowcy odradzam, bo będzie nam to przeszkadzało w codziennej eksploatacji samochodu, zaś w pozostałych miejscach tak.

Kolejnym kryterium to wielkość uszkodzenia. Do naprawy kwalifikują się odpryski nie większe niż 5-cio złotówka i nie bliżej jak 10cm od najbliższej krawędzi szyby. Trzeba wziąć pod uwagę stopień zużycia szyby, czyli przebieg pojazdu. Jeżeli mamy przejechane około 150 tys. km, to warto zastanowić się na wymianę szyby. Ważnym kryterium jest także cena nowej szyby. Do starszych samochodów, których szyby nie posiadają zaawansowanego wyposażenia ceny mogą nas pozytywnie zaskoczyć. Inaczej to wygląda w nowoczesnych pojazdach wyposażonych np. w kamerę. Poza ceną szyby i jej wymiany dodatkowo trzeba się liczyć z kosztem kalibracji takiej kamery, gdyż producenci samochodów obligują serwisy do kalibracji kamery po każdej wymianie szyby. W takim przypadku o ile uszkodzenie spełnia kryteria, warto taką szybę naprawić.

M. R.:Dziękuję za rozmowę. ■



Infiniti finito

OPR : MIROSŁAW RUTKOWSKI

Firma INFINITI Motor Company ogłosiła plan restrukturyzacji, i zapowiedziała zakończenie sprzedaży swoich samochodów w krajach Europy Zachodniej po 1 kwietnia 2020 roku, przy jednoczesnym pozostaniu na rynkach Europy Wschodniej.

Opieka nad klientami w Polsce pozostaje bez zmian – mówi o zapowiedzianym na następny rok wycofaniu się marki INFINITI z Europy Zachodniej Grzegorz Szczypior, prezes Grupy IP, wyłącznego przedstawiciela marki w Polsce. Posiadacze samochodów INFINITI będziemy otaczać opieką posprzedażną dopóki tylko będą użytkowali swoje samochody – zapewnia i jednocześnie zdradza rozpoczęcie starań o włączenie polskiej sieci sprzedaży do struktur funkcjonujących w Europie Wschodniej.

Sieć sprzedaży w Polsce, będąca częścią systemu dystrybucji dla Europy Zachodniej, będzie funkcjonowała tak jak dotychczas, do 31 marca 2020 r. W ofercie marki w Polsce pozostają modele Q30 i QX30, produkowany w Japonii model Q50, a także wprowadzony do sprzedaży w Polsce, poza siecią INFINITI Europe, SUV QX60. Z punktu widzenia klientów nic się nie zmieni – gwarancja będzie honorowana do końca jej trwania, a serwis pogwarancyjny, oparty o dostawy części zamiennych poprzez europejską sieć logistyczną aliansu Renault-Nissan i ogólnopolską sieć serwisów INFINITI, będzie funkcjonował tak jak dotychczas.

Nie jest tajemnicą, iż jednym z powodów decyzji INFINITI Europe są bardzo rygorystyczne przepisy europejskie w zakresie emisji CO₂, uderzające w miłośników tradycyjnej motoryzacji oraz aktualną gamę modelową i silnikową marki. Nawet, okrzyknięty rewolucyjnym, silnik o zmiennym stopniu sprężania VC-Turbo, nie spełnia wyśrubowanych nowych norm WLTP i model QX50, który jest weń wyposażony, byłby na przykład we Francji obłożony dodatkowym podatkiem w wysokości 10 tys. euro. Ale wraz z wprowadzeniem modeli „all electric”, sytuacja ta ulegnie zasadniczej zmianie – tajemniczo dodaje Grzegorz Szczypior.



Jeśli chodzi o najbliższe miesiące – jedyna zmiana, jaką odczują klienci będzie polegała na szybkim – a nawet bardzo szybkim – wyczerpywaniu się oferty obecnych samochodów. Już dzisiaj wiadomo, że modele INFINITI przejdą do wąskiego grona samochodów kultowych, które z racji ponadczasowego

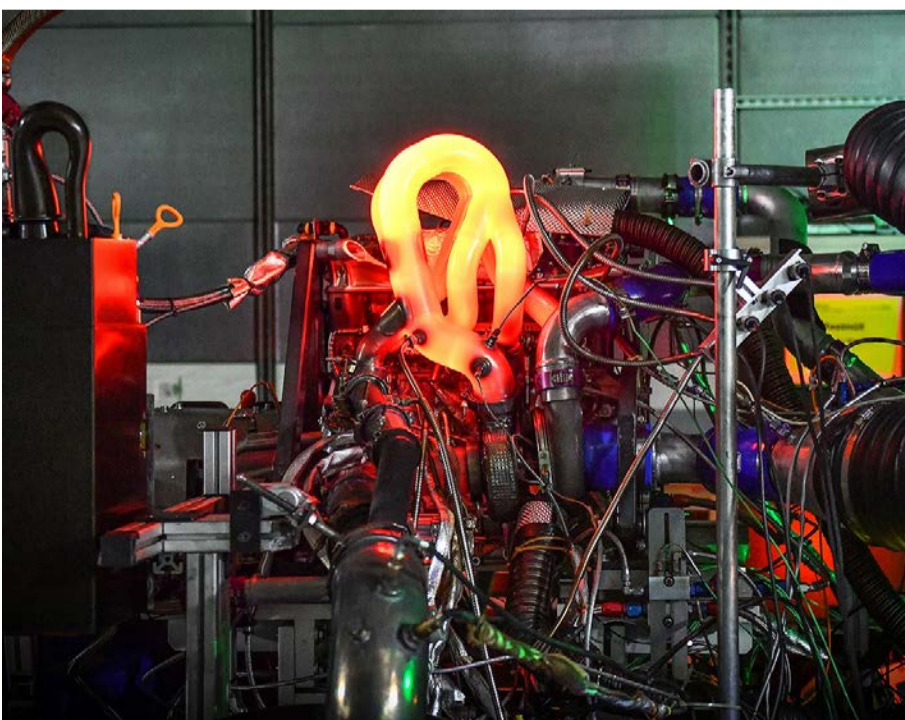
wzornictwa i niskiego wolumenu sprzedaży w Europie, będą stanowić łakomy kąsek kolekcjonerski. Ale dodajmy – w przeciwieństwie do innych tego typu samochodów w przeszłości – z zapewnionym dożywotnim serwisem i dostępnością oryginalnych części zamiennych. ■

Motoryzacyjne to i owo

Silnik Audi do wyścigów DTM



Po dwóch i pół roku prac rozwojowych i po ponad tysiącu godzin prób dynamometrycznych, nowy, wyścigowy silnik Audi jest gotowy na debiut, który odbędzie się 4 maja br. na torze Hockenheim. „Już po pierwszej jeździe testowej nasi kierowcy byli zachwyceni” – mówi szef Audi Motorsport Dieter Gass. „Przejście z wolnossącego silnika V8 na jednostkę turbodoładowaną jest ważne nie tylko ze względu na dodatkowo uzyskaną moc ok. 100 KM. Od teraz w DTM używać będziemy wysoko wydajnej jednostki napędowej wykorzystywanej również w wielu samochodach produkcji seryjnej Grupy.”



Wyścigówka Nissana w Poznaniu

Nowy Nissan LEAF stanowił bazę do stworzenia wersji NISMO RC. Samochód wyposażony został w generujące łączną moc 240 kW oraz 640 Nm momentu obrotowego dwa silniki elektryczne zamontowane w przedniej i tylnej części podwozia, napęd na wszystkie koła. Ekstremalna odmiana od swojego prekursora zapożyczyła zaawansowane akumulatory oraz elementy elektrycznego zespołu napędowego. Prędkość od 0 do 100 km/h osiąga w 3,4 sekundy. Jest to możliwe między innymi dzięki zastoso-



waniu lekkich komponentów oraz wyścigowej konstrukcji samonośnej wykonanej z włókna węglowego. Wyścigowy samochód z napędem elektrycznym ma być główną, ale nie jedyną atrakcją stoiska marki w Poznaniu.

Kongres motoryzacyjny

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych i Grupa MTP zapraszają na kongres MOVE Mobility & Vehicles, który odbędzie się w ramach Poznań Motor Show 2019 w dniach 28-29 marca 2019 r.



Kongres zostanie w całości poświęcony wyzwaniom, przed którymi staje obecnie branża motoryzacyjna. Przedmiotem dyskusji staną się najważniejsze globalne trendy w sektorze transportu: elektromobilność, jazda autonomiczna, cyfryzacja oraz nowe usługi związane z mobilnością. Uczestnicy wymienią poglądy na tematy związane z pojazdami elektrycznymi, budową infrastruktury ładowania, finansowaniem rozwoju elektromobilności, ekologicznym transportem publicznym czy zrównoważoną logistyką miejską. Podczas Kongresu zostaną zaprezentowane wyniki projektu PSPA „Misja Zerowa Emisja”, w którym porównano efektywność ekonomiczną dostawczego samochodu elektrycznego oraz jego zeroemisyjnego odpowiednika.

Bartłomiej Topa w Mitsubishi

Polski oddział Mitsubishi Motors nawiązał współpracę z cenionym aktorem - Bartłomiejem Topą, który będzie pełnił rolę ambasadora marki. Znany z dużego oraz małego ekranu oraz sceny teatralnej i cieszący się ogromnym uznaniem widzów i krytyków Bartłomiej Topa będzie promował najnowsze wcielenie znanego SUV-a Mitsubishi Outlander. Kluczyki do nowego auta przekazał aktorowi prezes polskiej filii MMC pan Yasuyuki Oyama. Aktor zasiądzie za kierownicą najlepiej wyposażonej wersji 2019 Instyle



Plus CVT 4WD, którą napędza benzynowa, 2-litrowa jednostka o mocy 150 KM w połączeniu z bezstopniową automatyczną przekładnią CVT i napędem na 4 koła.

Ładowarki w Auchan

Jak informuje ORPA.pl do końca roku przy Centrach Handlowych Auchan zostanie zainstalowanych 12 szybkich ładowarek samochodów elektrycznych należących do GreenWay Polska. Stacje będą dostępne całodobowo.

Obecnie przy centrach i galeriach handlowych Auchan działa dziewięć szybkich ładowarek samochodów elektrycznych. Nowe urządzenia GreenWay – szybkie stacje DC – zostaną zainstalowane na w Bielsku-Białej, Żorach, Mikołowie, Sosnowcu, Wałbrzychu, Piasecznie, Białymstoku, Rumi, Warszawie oraz w Płocku. Dodatkowo w Krasnem koło Rzeszowa GreenWay zamontuje 2 ładowarki AC. Ładowanie baterii pojazdu o pojemności 40 kWh do 80 proc. za pomocą stacji DC w sieci GreenWay o mocy 50 kW zajmuje do 40 minut. W tym czasie kierowcy i pasażerowie mogą zrobić zakupy w sklepach centrum handlowego, skorzystać z oferty punktów usługowych lub też odpocząć czy zjeść posiłek. ■



Obrazki z wystawy

Salon samochodowy w Genewie od wielu, wielu lat jest dla producentów samochodów najważniejszym wydarzeniem motoryzacyjnym w Europie. Prezentowane są najnowsze konstrukcje, propozycje, które znajdą się w sprzedaży niebawem oraz takie, które są swoistą wizją przyszłości. Na wystawie znajdują się też historyczne pojazdy, które są powodem do dumy dla firm i nostalgicznym wspomnieniem dawnej motoryzacji. Fotograficzna opowieść złożona ze zdjęć prasowych 89e Salon International de L'Automobile













Akt pierwszy - Melbourne

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kolejny sezon Formuły 1 z przytupem rozpoczął Mercedes. Pierwszy wyścig wygrali w cuglach, można odnieść wrażenie, że bez większego wysiłku. Chciałoby się, aby w kolejnych odsłonach tegorocznego serialu do rywalizacji o zwycięstwa włączyły się inne teamy.



Oczywiście dla polskich kibiców najważniejszym wydarzeniem był powrót Polaka do wyścigów w najbardziej spektakularnej, magicznej i legendarnej serii świata. Walka Roberta Kubicy o znalezienie się w stawce najlepszych kierowców świata,

udowodnienie, że jest wybitnym zawodnikiem i załamanie kariery po strasznym wypadku wydawały się historią dramatyczną, ale i skończoną. Heroiczna walka o życie, zdrowie, sprawność fizyczną i powrót na tor, to kolejny, fascynujący rozdział. Warto przypo-

mnąć, że niejako „po drodze” Robert Kubica został rajdowym mistrzem świata. Dlatego start w Melbourne uważam za gigantyczny sukces człowieka, dla którego wyścigi samochodowe są sensem i treścią życia. Jestem przekonany, że Kubica staje na starcie po to, aby wal-



czyć i zwyciężać, co w tegorocznej konstrukcji Williamsa jest nierealne. Sukcesem było samo ukończenie wyścigu. Jak sobie z tą sytuacją radzi kierowca – wie tylko on sam. Jak by nie patrzeć, Robert Kubica dopisał kolejną fascynującą historię do legendy i magii tworzącej Formułę 1.

W pierwszym wyścigu pewnym zaskoczeniem była domi-

nacja Mercedes. Po wywalczeniu najlepszych pozycji na starcie obaj kierowcy zespołu odjechali rywalom i, kontrolując poczynania pozostałych, zajęli dwa pierwsze miejsca na mecie. Poniżej oczekiwań pojechali kierowcy Ferrari, a trzeci na mecie Max Verstapen pokazał, iż zespół Red Bulla może być drugą siłą w tegorocznym championacie. Więcej działo się w środku stawki, gdzie o punkty

walczyli kierowcy pozostałych zespołów; Haasa, Renault, McLarena, Racing Point, Alfy Romeo czy Toro Rosso. Williams, oczywiście na końcu. Niestety nie należy się spodziewać, aby w tym sezonie sytuacja radykalnie się zmieniła. To temat na całkiem inną historię, dotyczącą bardziej zarządzania skomplikowanym biznesem, fabryką i kadrami, niżli wyścigów.



Pierwsza odsłona, rzecz jasna, nie daje pełnej wiedzy o możliwościach każdej z ekip. W trakcie sezonu każdy z zespołów wprowadza większe lub mniejsze poprawki i modyfikacje bolidów, aby poprawić osiągi samochodu i dostosować go do specyfiki toru czy warunków atmosferycznych. Na razie dominacja Mercedes nie jest sygnałem budującym, pozostaje tylko mieć nadzieję, że rywale z tą sytuacją się nie pogodzą i kolejne wyścigi będą znacznie bardziej emocjonujące... ■

NAC R.T. wystartował

OPR: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

NAC Rally Team pokazał dwa nowe samochody przygotowane do rajdów terenowych. Fordem F-150 EVO załoga Paweł Molgo i Janusz Jandrowicz rozpoczyna rywalizację Pucharu FIA CEZ (Central European Zone) węgierskim rajdem Adrenalin Kupa Bugac. W klasycznym Porsche 911 kierowca z Maciejem Martonem pojedą w równie klasycznym rajdzie Safari.



Trzykrotny triumfator Rajdowych Mistrzostw Polski Samochodów Terenowych i zwycięzca maratonu Africa Eco Race w klasie aut seryjnych planuje w tegorocznym sezonie powalczyć między

innymi o tytuł mistrza Europy Środkowej oraz wysoką lokatę na mecie klasycznego Rajdu Safari.

– Po latach spędzonych w Toyocie postanowiłem wykonać krok

naprzód – mówi Paweł Molgo, lider zespołu NAC Rally Team. – Stąd pomysł na przesiadkę do Forda, który jest rajdówką z najwyższej półki. Czas biegnie nieubłaganie, a Hilux stał się już nieco przestarzałą konstrukcją



choć nigdy o nim złego słowa nie powiem. W nowym Fordzie dysponuję równie dobrą, 5-litrową jednostką Mustanga, a ponadto mogę korzystać z takich udogodnień jak hamulce chłodzone wodą, klimatyzacja czy w pełni niezależne zawieszenie, bez którego trudno dziś walczyć o czołowe lokaty w rajdach cross-country. Po pierwszych testach jestem zachwycony moim nowym nabytkiem.

Ford F-150 EVO jest zbudowany w oparciu o przestrzenną ramę rurową. Zgodnie z wymogami FIA osiągi silnika zostały ograniczone zwięźką i jednostka generuje 370 KM i maksymalny moment obrotowy 530 Nm. Napęd przekazywany jest na cztery koła za pośrednictwem 6-biegowej skrzyni sekwencyjnej Sadev i sprzęgła AP Racing.

Sportowe wyposażenie uzupełniają dyferencjały Mitsubishi udoskonalone przez Mirka Zapletalę. 6-tłoczkowe hamulce Brembo z zaciskami chłodzonymi wodą i amortyzatory FRT

wyprodukowane w Czechach. Podstawowy komplet kół stanowią opony Michelin Latitude C założone na lekkie felgi EVO Corse. Za obsługę serwisową terenowego Forda oraz zbu- ➔➔





dowanego od podstaw Porsche 911 S.C. odpowiada Maciej Marton. W tym ostatnim team NAC, na przełomie listopada i grudnia, wystartuje w East African Safari Classic Rally w Kenii To realizacja długo dojrzewającego projektu a jednocześnie hołd dla Sobiesława Zasady, który pół wieku temu w takim właśnie samochodzie pokonywał odcinki Rajdu Safari.

Porsche jest rajdówką wyposażoną w komponenty z najwyższej półki, w tym lekkie nadwozie, którego elementy wykonano z włókna węglowego, oraz homologowaną klatkę bezpieczeństwa. Auto napędzane jest 3-litrowym, 6-cylindrowym silnikiem typu boxer z dwoma gaźnikami PMO, którego moc szacowana jest na 300 koni mechanicznych. Napęd na tylne koła sterowany jest 5-biegową

skrzynią typu 915 z niezależnym chłodzeniem. Rajdowy potencjał auta podnoszą wzmocnione przełożenia oraz dyferencjał o ograniczonym poślizgu, jak również sportowe amortyzatory Reiger z trzystopniową regulacją i hamulce AP Racing z 4-tłoczkowymi zaciskami.

– Na Rajd Safari Classic powracam po raz trzeci, jednak będzie to mój debiutancki start w Porsche, na dodatek z nowym pilotem, w którego rolę wcieli się Maciek

Marton – mówi Paweł Molgo. – W poprzednich dwóch edycjach rajdu rywalizowałem za kierownicą Mercedesa 350 SLC, do którego czuję ogromny sentyment i w rezultacie... nie potrafię się z nim rozstać. Ostatecznie samochód ten również poddaliśmy kompleksowej modernizacji i przebudowie, i w zasadzie też jest gotowy do startu. Być może skorzystam z niego we wrześniu na rozgrywanym w Bułgarii rajdzie Balkan Classic Rally, który potraktuję jako trening przed wyprawą do Kenii. ■



MEMORIAŁ

JANUSZA KULIGA I MARIANA BUBLEWICZA

INFO: GRZEGORZ CHMIELEWSKI

Regulamin uzupełniający PLATINUM Rajdu Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza został opublikowany 6 marca 2019 r., natomiast lista zgłoszeń jest otwarta do 24 marca 2019 r.

Rozgrywana od 2007 r. impreza z bazą w Wieliczce jest wyznaczona na termin 5-7 kwietnia. Zawody odbywają się w roku szczególnych rocznic, związanych z jednym z patronów Memoriału; niedawno upłynęła 15 rocznica tragicznej śmierci Janusza Kuliga, zaś 19 października przypadnie 50-lecie jego urodzin.

-To będzie pierwsza ogólnopolska impreza sezonu 2019. Jesteśmy bardzo radzi, że funkcję sponsora tytularnego przyjęła spółka ORLEN OIL – informuje Małgorzata Dybczyk, sekretarz zarządu Automobilklubu Krakowskiego, który jest organizatorem zawodów przy współudziale Starostwa Wielickiego i samorządowych władz miasta i gminy Wieliczka oraz przy pomocy władz gmin Gdów, Łapanów i Raciechowice.

-Tegoroczna edycja przynosi sporo zmian i nowości. Niezmiennym elementem pozostają próby, rozgrywane tradycyjnie w samej Wieliczce, a więc wieczorny prolog w sobotę z pętlą przez Rynek Górny oraz niedzielny wyścig ze startem przy Centrum „Solne Miasto” i metą przy Szybie Danił-

wicza; te próby będą przejeżdżane dwukrotnie

-Mamy w programie dwa 8-kilometrowe, dwukrotnie pokonywane odcinki specjalne w okolicach Łapanowa, rodzinnej miejscowości Janusza Kuliga, a także w sąsiedztwie Gdowa i Raciechowic. Te trasy (Podolany-Łapanów i Sawa-Zręczycy) zaczerpnęliśmy z kanonu tradycyjnych oesów dawnych Rajdów Krakowskich, a także Rajdów Żubrów czy imprez amatorskich – dodaje Paweł Owczyński, prezes Automobilklubu Krakowskiego i zarazem dyrektor zawodów.

-Ważną nowinką będzie przeprowadzenie w ramach Memo-

riału odrębnej klasyfikacji dla załóg w samochodach historycznych. W tym roku wielickie zawody nie będą wliczane do Historycznych RSMP, za to będą pierwszą z sześciu rund nowego cyklu o nazwie Historyczny Puchar Południa. Liczymy na znaczne zainteresowanie także tą konkurencją – kończy Małgorzata Dybczyk.

W tym roku zanosi się na długą i ciekawą listę startową – do biura zawodów wpłynęło już kilkanaście zgłoszeń. Dzięki patronatowi Orlen Oil gościem wielickiej imprezy będzie as Orlen Teamu, gwiazda rajdów cross-country oraz driftingu, Kuba Przygoński. ■



KIA Platinum CUP 2019

OPR. MACIEJ RZOŃCA

27 kwietnia na węgierskim Hungaroringu rozpocznie się kolejny sezon KIA PLATINUM CUP – jedynej od lat polskiej markowej serii wyścigowej, która zapewnia młodym kierowcom szanse rozpoczęcia kariery w sportach samochodowych.



Rywalizacja na najbardziej znanych torach Europy obok najlepszych na świecie zawodników pozwala ponadto podpatrzeć pracę zespołów rywalizujących w m.in. imprezach rangi

pucharu świata. Co więcej, jest to najtańsza w Europie szansa ścigania się na międzynarodowym poziomie...

Tegoroczne zmagania rozpoczną się od znanego m.in.

z kalendarza Formuły 1 Hungaroringu, gdzie wyścigowy debiut w królowej sportów motorowych zaliczył Robert Kubica. Kierowcy mistrzostw Polski Kia Picanto pierwszy raz pojawili się na Węgrzech →→

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

już w 2007 roku i od tego czasu co sezon pojawiają się na linii startu tego toru.

Kolejną areną zmagania KIA PLATINUM CUP będzie austriacki Red Bull Ring, na który kierowcy wrócili w zeszłym roku, co zaowocowało wówczas małymi niespodziankami podczas wyścigowego weekendu. Krótkie okrążenie i pierwszy zakręt, który może zadecydować o rezultacie na linii mety, wymaga od kierowców maksymalnej koncentracji i walki o każdy milimetr toru. Runda będzie towarzyszyć wyścigowym mistrzostwom Europy strefy centralnej.

Pierwszą połowę sezonu zakończy domowa rywalizacja na Torze Poznań, gdzie podobnie jak w Austrii walczyć będą również kierowcy FIA Central European Zone Championship. Ponadto organizatorzy podobnie jak w zeszłym roku planują zaprosić do Poznania Kubę Przygońskiego, który w zeszłym



roku przed startem rywalizacji w KPC dał pokaz driftu.

Drugą część sezonu rozpocznie Slovakiaring, gdzie Picanto spotkają się (oczywiście nie w tym samym momencie na torze) z ciężarówkami FIA ETRC. Przełom sierpnia i września to wizyta w czeskim Moście i ponowne spotkanie z zespołami mistrzostw Europy ciągników siodłowych, a finał sezonu odbędzie się na kultowym torze

Monza, na który KIA PLATINUM CUP wróci po rocznej przerwie. Na torze w ten sam weekend pojawią się również zawodnicy FIA International GT Open.

– *Monza to wręcz świętość dla wielu fanów motorsportu – komentował Wojciech Szyszko. – Dla nas jest to okazja do zaprezentowania się na kultowym torze, gdzie jesteśmy dopingowani przez entuzjastycznych włoskich fanów, co zawsze wzbudza u mnie poczucie dumy. Projekt, który organizujemy już od 2006 roku jest najdłuższym istniejącym w Polsce serialem motorsportowym, czego nie dokonalibyśmy bez naszych partnerów. Mamy nadzieję, że na koniec roku wszyscy będziemy mogli zgodnie stwierdzić, że był to kolejny wspaniały sezon pełen sportowych emocji.*



Partnerem strategicznym Kia Motors Polska przy organizacji Mistrzostw Polski KIA PLATINUM CUP jest firma ORLEN OIL. Projekt wspomagają także Bank BGŻ BNP Paribas oraz Ergo Hestia. ■

Wydarzenia i rocznice: marzec 2019

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Rozkaz: zbombardować tankowiec

Pierwsze odkryte złoża ropy naftowej z reguły pokrywały krajowe zapotrzebowanie na ten cenny od ponad 100 lat surowiec naturalny. W USA były to np. roponośne pola w Teksasie, w Europie ropa naftowa z Rumunii, bogate złoża w rosyjskim, a potem radzieckim Baku, czy nawet polskim Podkarpaciu. Transport lądowy był w takich przypadkach stosunkowo bezproblemowy, chociażby za pomocą kolejowych cystern. Odkrycie niezwykle bogatych złóż w krajach Półwyspu Arabskiego oraz gwałtowny wzrost światowego zapotrzebowania na ropę spowodował konieczność transportu tego surowca drogą morską. Zbudowano więc tankowce...

W kolejnych dekadach, wraz ze wzrostem cen transportu, ale też dzięki postępującej technologii tankowce były coraz większe i większe. Dla przewozu ropy naftowej statki tego typu stały się tak duże, że zaczęto nazywać je supertan-



kowcami. Największym z nich (i największym statkiem, jaki kiedykolwiek do tej pory powstał pod względem wyporności) stał się Seawize Giant, później zmieniający nazwę na Happy Giant, Jahre Viking i ostatecznie TT Knock Nevis. Zbudowano go w japońskiej stoczni Oppama w latach 1979-81. Miał 458,45 m długości (prawie pół kilometra!) oraz prawie 69 m szerokości. W swoich zbiornikach przewoził jednorazowo prawie 650 tysięcy metrów sześciennych ropy, czyli 4,1 mln baryłek!

Tankowiec ten już nie istnieje. W 2009 roku odholowany został do portu Alang w Indiach, gdzie specjalizują się nie w budowie, ale cięciu wystużonych statków „na żyłki”. Wcześniej jednak tankowiec przetrwał atak rakietowy podczas wojny iracko-irańskiej (w 1986 roku) o początkowo →→





uznany za niezdatny do użytku. Jednak go wyremontowano i kolejne ćwierć wieku (ale już pod innymi nazwami) transportował po świecie ropę naftową.

Transport ropy zawsze wiązał się z dużym ryzykiem pożaru. Coś, co kupujemy na stacji

paliwowej pod nazwą ON wbrew pozorom zapala się niechętnie. Udowadniał nam to sierżant w Szkole Podchorążych Rezerwy w Węgorzewie zbliżając, a potem gasząc płonąca pochodnię w wiadrze z olejem napędowym. Tego eksperymentu z benzyną nie miał zamiaru powtarzać i każdy z nas „podchorążych”, ale osobom po studiach – także humanistycznych – nie musiał domyślać się dlaczego nie chce tego zrobić. Jednak czysta, wydobyta prosto spod ziemi ropa lubi się palić. Wie to każdy, kto śledzi od lat wiadomości ze świata – płoną rurociągi,

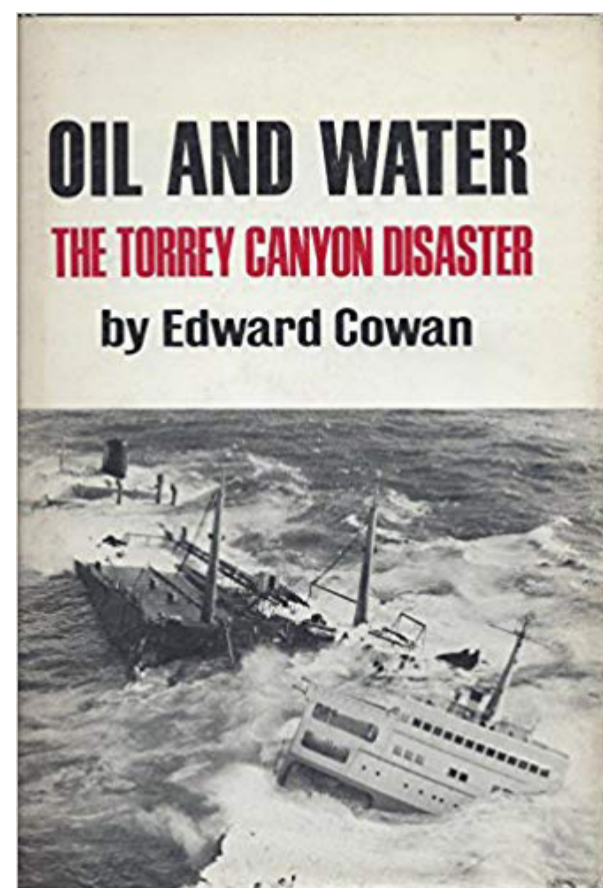
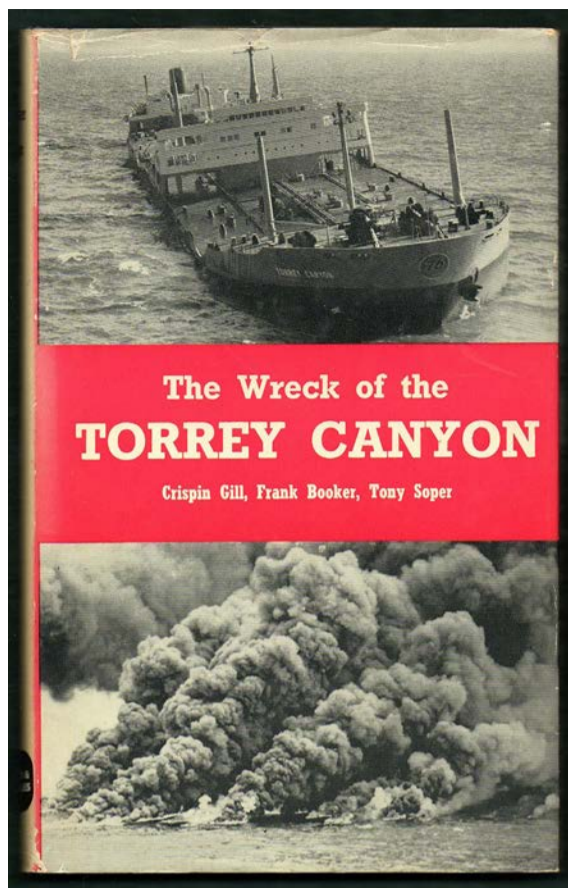
platformy wydobywcze, składy pociągów, tankowce, zdarza się, że i rafinerie...

18 marca 1967 roku na skutek błędu nawigacyjnego kapitana Pastrengo Rugatiego, który postanowił zaoszczędzić czas i skrócić drogę w Kanale Le Manche do walijskiego portu, wpa-



kował dowodzony przez siebie tankowiec na podwodną skałę Polard's Rock na rafie Seven Stones w pobliżu wybrzeża Kornwalii. W rezultacie doszło do pierwszej i największej do tej pory na europejskich wodach katastrofy ekologicznej.

Tankowiec nosił nazwę Torrey Canyon. Zbudowany został w 1959 roku w USA i miał pierwotnie 60 tys ton pojemności. Po latach w japońskiej stoczni podwojono jego ładowność. W chwili katastrofy statek płynął pod tanią liberyjską banderą czarterowany przez British Petroleum.



Torrey Canyon został unieruchomiony na skałach, a w ciągu kilku dni zaczął się rozłamywać uwalniając do morza tysiące ton ropy. Po nieudanych próbach ściągnięcia z mielizny brytyjski rząd zdecydował się w tej sytuacji na bezprecedensowe rozwiązanie – wydał siłom zbrojnym, by zbombardował (podpalił) statek i wydobywającą się z jego wnętrza ropę. Dziesięć dni po kolizji Torrey Canyon został „zaatakowany” przez samoloty wojskowe sił morskich

oraz lądowych. Zrzucano prawie pół tony bomb oraz dodatkowo zasobniki z paliwem lotniczym, które miało podsycić pożar. Niestety, fale przyływu zgasiły płomienie, a ropa nadal wypływała z rozprutych skałami zbiorników...

Przystąpiono więc do kolejnego „ataku”, bardziej zdecydowanego z użyciem kolejnych bomb lotniczych, rakiet, 44,5 tysiąca litrów łatwopalnego paliwa lotniczego, a nawet napalmu. W rezultacie, nieszczęsny wrak Torrey Canyon zatonął, ale i tak tysiące ton surowej ropy naftowej skaziły brytyjskie oraz francuskie wybrzeża.

Katastrofa miała jednak swoje plusy, niewielkie, ale zawsze plusy. Zmodyfikowano przede wszystkim sposoby walki z wyciekami ropy z tankowców i przekonano się, że bombardowanie w imieniu ochrony środowiska jest co najmniej nieskuteczne... ■



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: Serwis prasowy Orlen, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl