

iauto *polska*

Numer 139, 15 stycznia 2020



wielka orkiestra
świątecznej
pomocy

Producenci samochodów od dłuższego czasu pracują nad samochodami autonomicznymi. Chodzi o to, aby pojazd bez ingerencji człowieka dojechał do określonego celu. Ma omijać wszelkie przeszkody, dziury na drogach, nie wjeżdzać pod pociąg ani na czerwonym świetle na skrzyżowanie, musi unikać kolizji, o wypadkach nie wspominając. Ma dowieźć pasażera lub bagaż do celu bezpiecznie, komfortowo, na czas i optymalnie wykorzystując energię. Do tego jeszcze chytry plan jest taki, aby pojazdy wymieniały między sobą informacje. Aby to wszystko się udało, nieuniknione jest wyposażenie samochodów w sztuczną inteligencję. Taki samochód, korzystając z nieustannie uzupełnianej bazy danych, samodzielnie zdecyduje czy pojedzie w lewo, czy w prawo, obwodnicą czy przez centrum miasta, drogą główną czy bocznym traktem, wolniej lub szybciej, wedle swojego rozeznania. W końcu słowo „samochód” będzie rzeczywiście oznaczało, że urządzenie samo jedzie. Ale nie mam pewności, czy jest się z czego cieszyć.

Podczas Światowego Forum Ekonomicznego w Davos, prezes Alphabetu, Sundar Pichai stwierdził, iż sztuczna inteligencja jest jedną z najbardziej fundamentalnych rzeczy nad którą pracuje ludzkość. Uznał, że będzie to ważniejsze od wynalezienia ognia czy elektryczności i wezwał do podjęcia wspólnych prac nad porozumieniem dotyczącym potencjalnych zagrożeń. Co wydaje mi się bardziej pobożnym życzeniem, wszak ludzką pomysłowość i stwo-

zione przez nią układy można różnie wykorzystać. Dwa lata temu firma Google (po protestach pracowników) wycofała się z prac nad wykorzystaniem sztucznej inteligencji w analizach danych dla Pentagonu. Jednak czym dysponują armie światowych mocarstw, można się jedynie domyślać. Uzasadnione obawy budzą możliwości wykorzystania technologii rozpoznawania rysów twarzy i analizowania zachowań ludzi. Nie bardzo możliwe wydaje się stworzenie takich regulacji, które zabezpieczą ludzi przed nieczym wykorzystaniem tej wyrafinowanej technologii. A skoro technologia będzie wyposażona w umiejętność uczenia się, to być może wykorzysta tę wiedzę w sposób, jakiego nie jesteśmy w stanie sobie wyobrazić?

Niektóre elementy samodzielności aut producenci już wprowadzili do oferowanych modeli, niektóre rozwiązania czekają na swój czas, na razie automatycznie prowadzące się samochody przechodzą testy drogowe tam, gdzie prawo na to pozwala. Ta technologia jest już gotowa do wprowadzenia do masowej produkcji, brak jedynie regulacji prawnych pozwalających na wykorzystywanie w pełni samodzielnych samochodów. Ale za kilka lat?

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Na dobre i na złe - str. 4

Modny i wygodny - str. 10



Wydarzenia

WOŚP i mechaniczne rumaki - str. 14

Gwiazdki przyznane - str. 18



Eksploatacja

Sprawdzamy, wymieniamy - str. 22

Sport

Polacy na Dakarze - str. - 26

Jednak zostaje w F1- str. 32



Kalendarium

Początki - str. 39



Na dobre i na złe



Skoda Karoq 1.5 TSI

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Karoq to kolejny SUV Skody. Nic dziwnego, że koncerny stawiają na tego typu samochody, bo SUV-y to najbardziej modny segment motoryzacyjnego rynku i najlepiej sprzedające się samochody. Konkurencja w tym segmencie jest ogromna, więc każdy kolejny SUV powinien nas czymś zaskakiwać. Jak na tym tle prezentuje się Skoda Karoq 1,5 TSI 150 KM z napędem 4X4 i automatyczną skrzynią biegów DSG?

Liczy się pierwsze wrażenie i... testowy Karoq bardzo mi się spodobał. Mimo, że marka jest popularna, zauważyłam, że ta wersja Karoqa zwraca uwagę innych użytkowników dróg. Nic dziwnego – niby klasyczne linie, ale idealnie dobrane i wyważone proporcje i kilka ciekawie dopracowanych detali „robi

(dobrą) robotę”. Natomiast trochę ostrych, nawet agresywnych linii, idealnie wpisują się w stylistykę SUV-a. A jakie detale zwróciły moją uwagę? Przede wszystkim przód pojazdu: ciekawie zaprojektowane reflektory (Full LED z funkcją doświetlania zakrętów). Nieźle wygląda także atrapa chłodnicy w kształcie trapezu (cecha cha-



rakterystyczna dla marki Skoda) obramowana chromowaną listwą. Z boku zwracają uwagę przede wszystkim lekko kanciaste nadkola okolone szerokimi listwami, poza tym krótkie zwisy z przodu i z tyłu oraz skośna linia dachu. Spodobały mi się także płaskie, pochylone światła tylne. Reflektory są umieszczone na zewnętrznych krawędziach tylnego zderzaka i obejmują światła tylne, światła stop oraz podświetlenie tablicy rejestracyjnej w technologii LED. Światła

tylne układają się w typowy dla Skody kształt litery C. Dzięki chromowanym i srebrnym elementom nadwozia i osiemnastocalowym obręczom kół ze stopów lekkich ten model Skody wygląda naprawdę rasowo.

Bardzo pozytywnie zaskoczyło wnętrze utrzymane w beżowo-czarnej kolorystyce, konsekwentnie utrzymanej w całym kokpicie. Karoq oferuje wystarczającą ilość miejsca dla 4 pasa- →→





żerów. Piąta osoba siedząca z tyłu na środkowym siedzisku może nieco narzekać na brak miejsca, ale to rzadkość – pięć dorosłych osób w jednym aucie. Fotele są wygodne i posiadają spore możliwości regulacji – zwłaszcza fotel kierowcy, który może być regulowany elektrycznie i posiada pamięć trzech ustawień. Przednie i tylne fotele są podgrzewane. Tylony rząd został też wyposażony w system Varioflex umożliwiający przesuwanie każdego z foteli przód/tył i regulację kąta oparcia. We wnętrzu Karoq warto zwrócić uwagę na Virtual Cockpit. Cyfrowe zegary z możliwością personalizacji oferują pięć stylów wyświetlania, a obsługuje się je bardzo łatwo – przy pomocy przycisku View i pokrętła umieszczonego na kierownicy. Wielofunkcyjna, skórzana kierownica, pedały z nakładkami ze stali szlachetnej oraz oświetlenie

LED Ambiente uzupełniają bogatą ofertę standardowego wyposażenia.

Bagażnik testowej Skody Karoq ma pojemność 479 litrów, ale przesuwając tylne fotele można go w kilka chwil powiększyć do 588 litrów. Bagażnik ma regularne kształty i niski próg załadunku. Kłapa bagażnika może być otwierana i zamy-





kana bezdotykowo (wystarczy machnąć nogą pod tylnym zderzakiem). Hasło „Simply Clever” to synonim marki SKODA i kilka praktycznych funkcji znalazło się również w tym modelu. W bagażniku znajduje się siatka zabezpieczająca na walizkę, cztery haczyki na torby zakupowe, światelko które po wyjęciu staje się przenośną latarką i można je przyczepić do nadwozia oraz roleta unosząca się wraz z klapą bagażnika. W klapce wlewu paliwa swoje miejsce ma skrobaczka do szyb, pod fotelem pasażera znajdziemy parasol, a przy przedniej szybie zamontowano

niewielki uchwyt na bilet parkingowy. Karoq posiada również elektrycznie wysuwany hak holowniczy.

Pod maską „naszego” Karoqa pracuje benzynowy, turbodoładowany silnik o pojemności 1,5 litra generujący 150 KM i 250 Nm. Silnik 1.5 TSI to nowoczesna jednostka, posiada system ACT (Active Cylinder Technology), umożliwiający odłączenie dwóch z czterech cylindrów w celu zmniejszenia zużycia paliwa. Kierowca jest powiadamiany o jeździe z wyłączonymi dwoma cylindrami – na cyfrowych zegarach pojawia się napis ECO. Silnik 1.5 TSI rozpędza Skodę Karoq DSG 4x4 do 100 m/h w czasie 9,1 sekundy i pozwala na rozwinięcie prędkości maksymalnej 196 km/h. Co istotne, ta jednostka ma umiarkowany apetyt na paliwo. W mieście Karoq spalał 10 litrów, w trasie uzyskaliśmy wynik 7,5 l/100 km, natomiast średnie zużycie paliwa wyniosło 8,7 l/100 km. To wartości niewiele wyższe niż podaje producent, ale mój styl jazdy do ekonomicznych nie należy. Silnik współpracuje z automatyczną, siedmiobiegową skrzynią DSG. Auto zostało wyposażone również w napęd 4x4 oparty na Haldexie.

Jednak wartością nie do przecenienia w Karoqu jest napęd na cztery koła (oferowany jest jedynie w wersji z silnikiem 150 KM i 190 KM benzyna). Jak działa napęd 4x4? Wiele różnych czujników nieustannie podczas jazdy oceniają sytuację na drodze i przekazują pomiary do układu elektronicznego napędu na cztery koła, który następnie oblicza i dystrybuuje optymalną moc.

System Driving Mode Select umożliwia wybór jednego z sześciu trybów jazdy: Normal, Eco, Sport, Comfort, Indywidual i Offroad. Ten ostatni umożliwia jazdę w trudniejszym terenie. W trybie tym układ kontroli trakcji zostaje wyłączony, a elektroniczna blokada mechanizmu różnicowego reaguje szybciej. Do dyspozycji w terenie jest także asystent zjazdu ze wzniesienia, który utrzymuje stałą prędkość podczas zjazdu i nie pozwala na zablokowanie się kół. Po aktywacji trybu terenowego, na centralnym wyświetlaczu pojawiają się dodatkowe dane takie jak kąt skreślenia kół, wysokość n.p.m., czy kierunek jazdy. →→



W zależności od trybu zmienia się kilka parametrów np. siła wspomagania kierownicy, sztywność zawieszenia czy reakcja silnika na gaz. Karoq prowadzi się bardzo poprawnie. Dobrze wybiera nierówności, nie przechyla się zbyt w zakrętach, silnik pracuje cicho, a skrzynia DSG zmienia biegi niezauważalnie.

Najtańszy Karoq kosztuje obecnie (wyprzedaż rocznika 2019) 85 550 zł (podstawowy model z wyposażeniem Ambition i trzycylindrowym silnikiem 1.0 TSI o mocy 115 KM). Mocniejszy silnik i bogatsze wyposażenie to co najmniej 105 350 zł. Najdroższa jest wersja wyposażenia

Scaut z silnikiem 2,0 TDI 4X4 i skrzynią DSG – 143 400 zł.

Karoq to bardzo atrakcyjny, uniwersalny samochód o sporej i wygodnej przestrzeni pasażerskiej, zwiększonym prześwicie i bardzo poprawnych właściwościach jezdnych oraz doskonałym komforcie podróży. Bogate wyposażenie i dynamiczny silnik oraz przemyślane, funkcjonalne rozwiązania to dodatkowe atuty. Posiada dynamiczny silnik, a dzięki napędowi 4x4 da sobie radę w terenie. To model dla każdego, a wersja Scaut dla tych, co lubią się wyróżniać i zwracać na siebie uwagę. ■



BRAYT®



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 Meżyk +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



TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Hyundai Kona to bardzo modny obecnie miejski crossover. Konkurencja w tym segmencie jest ogromna i każdy producent stara się, by wygląd i styl takiego samochodu był wyjątkowy. Pod tym względem Kona nas nawet nieco zaszokowała. Wygląda bardzo atrakcyjnie i zaciekawia.

Owyglądzie tego samochodu będzie sporo, bo przecież trudno, aby kobieta nie zwróciła uwagi na wygląd towarzysza podróży. Wyjątkowy, czerwony kolor lakieru (metalik) w połączeniu z czarnym dachem – to jest to. Na nietuzinkowy wygląd Kony wpływa również wiele innych elementów. Zwracają uwagę światła przednie z poziomymi diodami na górze. Jeszcze ciekawiej wyglądają światła tylne, poza tym, bez względu z której strony popatrzymy na Hyundai, dzieje się coś ciekawego. Czarne plastikowe osłony nad kołami zachodzące na tył, wiele chromowanych i srebrnych elemen-

tów, szare obwódki lamp, 17 calowe aluminiowe felgi o ciekawym wzorze robią wrażenie. Szkoda tylko, że Kony w wersji Style nie wyposażono w światła ledowe, są one dostępne jedynie w najwyższej wersji Premium. Co istotne, nadwozie Kony możemy w dowolny sposób indywidualizować poprzez wybranie koloru dachu, barwy pozostałej części nadwozia jak i przez wybór wzoru aluminiowych tarcz kół.

A teraz wnętrze, którego nie spodziewała, się w koreańskim samochodzie, zwłaszcza, że dotychczasowe modele były klasycznie nijakie.

Praktyczność, prostota, ergonomia ale i design – taki cel przyświecał koreańskim projektantom. W kokpicie znalazłam tyle fajnych detali, że nie wiadomo od czego zacząć. Zwracają uwagę przede wszystkim czerwone elementy – najbardziej podobały mi się czerwone pasy bezpieczeństwa i czerwone przeszyca na szarej tapicerce. Super! Nie brakuje również czerwonych akcentów na desce rozdzielczej. Czerwień doskonale współgra z klamkami drzwi w lśniącym czerni i szarymi plastikami. W Konie czułam się jak w niezwykle urządzonej wnętrze. Piątka z plusem. Wszystko konsekwentnie i przemyślane urządzone materiałami dobrej jakości. Wielofunkcyjną kierownicę pokrytą ekologiczną skórą – nawet dwoma jej rodzajami – bardzo przyjemnie trzyma się w dłoniach. Poza tym wszystkie przyciski są logicznie pogrupowane, a całość prosta w obsłudze i intuicyjna. Kolorowy, dotykowy ekran centralnego wyświetlacz ma 7 cali – jest czytelny i dopracowany graficznie, miło się go używa. Obsługuje on system Bluetooth, audio, nawigację satelitarną oraz kamerę cofania. Schowki, półki, półeczki są funkcjonalne

i wystarczające. Fotele są wygodne, nawet kilkuset kilometrowa podróż Koną nie męczy. Szkoda tylko, że tylko w najdroższych wersjach wyposażenia fotel jest regulowany elektrycznie. Mój samochód w odmianie Style miał fotele z manualną regulacją.

Bagażnik mieści 361 l, to standard w tej klasie samochodów, oczywiście można go powiększyć po złożeniu tylnych siedzeń. Przestrzeń bagażowa ma płaską podłogę z siatką zabezpieczającą i drugie, a nawet trzecie dno z pojemnikami na różne drobiazgi. Wnętrze doświetlają duże szyby – to także duży plus tego samochodu. Nawet kluczyk od Kony przyjemnie trzymać w ręce – wygląda solidnie i estetycznie z dekoracyjnymi, metalowymi wykończeniami.

Pod maską „mojego” Hyundai’a pracowała jednostka benzynowa 1.6 T-GDI o mocy 177 KM. To spora moc jak na miejskiego crossovera. Dzięki temu Kona ma niezwykle przyspieszenie i lekkość poruszania się. Do „setki” rozpędza się w 7,7 sekund, a prędkość maksymalna →→





wynosi 210 km/h. Zwraca uwagę duża kultura pracy silnika – podczas jazdy w samochodzie panuje cisza, choć przy dużych prędkościach może pojawić się niewielki hałas. Podróżuje się Kona komfortowo – wpływa na to optymalnie zestrojone zawieszenie, które dobrze wybiera wszelkie nierówności. Automatyczna skrzynia biegów 7-DCT współpracująca z tym silnikiem również zasługuje na pochwałę – płynnie i bez problemów zmienia poszczególne biegi.

W mieście manewrowanie autem nie nastęca trudności, wszelkie manewry ułatwiają czujniki parkowania i poprawnie działająca kamera cofania. Do wyboru mamy trzy tryby jazdy: Comfort, Eco i Sport, choć wybierając np. pomiędzy Sport, a Comfort specjalnie dużej różnicy w prowadzeniu nie zauważyliśmy. Niestety trochę martwi duże zużycie paliwa, średnio około 8l na 100km, a przy większych prędkościach jeszcze więcej. Dzięki dużemu prześwitowi bez przeszkód możemy wjechać w podmiejski teren. W teście mieliśmy wersję Style doskonale wyposażoną (bogatsza jest tylko wersja Premium). Były więc

m. in. podgrzewane fotele i kierownica, efektywne koła, nawigacja, czujniki parkowania, kamera cofania i bezkluczykowy dostęp.

Kona bardzo mi się spodobała, przede wszystkim jej ekstrawagancki wygląd, designerskie i funkcjonalne wnętrze, mocny, dynamiczny silnik i bogate wyposażenie. Spodoba się także na pewno singlom, nowoczesnym rodzinom i wszystkim tym, którzy lubią wyróżniać się na drodze i nie tylko. Przeszkadzać może tylko dość wysoka cena, choć chyba nie wszystkim, bo auto sprzedaje się nieźle, a na ulicach często można oglądać ten model Hyundai. Najtańsza odmiana w wersji wyposażenia Classic Plus kosztuje 66 200 złotych. Testowe auto z najmocniejszym silnikiem z gamy, z automatyczną skrzynią biegów i bardzo bogatym wyposażeniem to koszt 96 500 złotych. Najdroższe są wersje elektryczne – około 100 000 złotych. Koreański producent oferuje Kona napędzaną zarówno silnikami spalinowymi, układem hybrydowym jak i elektrycznym (odmiana Electric). Do wyboru, do koloru. ■

raz na dzień
wejdź na
www.autorok.pl

Autorok

2019/2020

www.autorok.pl

CAR
OF THE
YEAR

POLSKA

Kia XCeed



Car of the Year Polska 2020

Totalna elektryfikacja
e-pody i drony
Wyścigowe hyperauta

Cena 38 zł (w tym 8% vat)

ISSN 1643-4582

95



9 771643 458909

364 strony



raz w życiu kup
specjalne wydanie



Cena 100 zł (w tym 8% VAT)

MADE IN MECUM
DESIGNU
SEZON
EKSCYTUJĄCY



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



TEKST: ADAM LEWICKI
ZDJĘCIA: MARIUSZ SÜSS

Jak Polska długa i szeroka grała orkiestra. Od lat w tym koncercie uczestniczą kierowcy wyczynowi startujący w rajdach samochodowych, wyścigach czy rallycrossie.

Pomysł dołączenia brzmieniem silników i emocjami sportowej jazdy do Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy narodził się kilkanaście lat temu. W porozumieniu z lokalnymi sztabami organizowane były najróżniejsze inicjatywy ludzi związanych ze sportem samochodowym, od kilku lat pod wspólnym mianem Motoorkiestra. Z czasem dołączyli posiadacze klasyków i aut terenowych, miłośnicy quadów i motocykliści, właściciele supersamochodów i „wynałazków”. W tegorocznej odsłonie cha-

rytatywnej zbiórki jeździli kierowcy na Podlasiu i Dolnym Śląsku, Pomorzu i w Małopolsce, na torach treningowych i w ośrodkach szkoleniowych, na wydzielonych ulicach i po bezdrożach. Poza licytacjami przejazdów w budzących respekt samochodach prowadzono także zbiórki na cel określony przez Fundację i jej głównego dyrygenta, Jurka Owsiaka. Piękny dzień, pełen zabawy, dobrych emocji i radości zakończył się symbolicznym „świątecznym do nieba”. Na fotografiach – tak było w Krakowie. ■







Gwiazdki przyznane

OPR.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Każdego roku Euro NCAP publikuje listę samochodów, które osiągnęły najlepsze wyniki w testach zderzeniowych w swoich klasach. Potrzeba tego typu klasyfikacji wynikała z tego, iż ocen wyrażanych w (znanych powszechnie w motoryzacji) gwiazdkach nie można bezpośrednio porównywać pomiędzy różnymi kategoriami pojazdów.



Najlepszym rozwiązaniem stało się więc publikowanie rankingu „Najlepsze w swojej klasie”. Co więcej, ponieważ z każdym rokiem zmieniają się (zaostwiają) kryteria oceny w crash-testach, w końcowej klasyfikacji oceniane są wyłącznie samochody badane w ciągu roku kalendarzowego, tzn. testowane wg tych samych kryteriów.

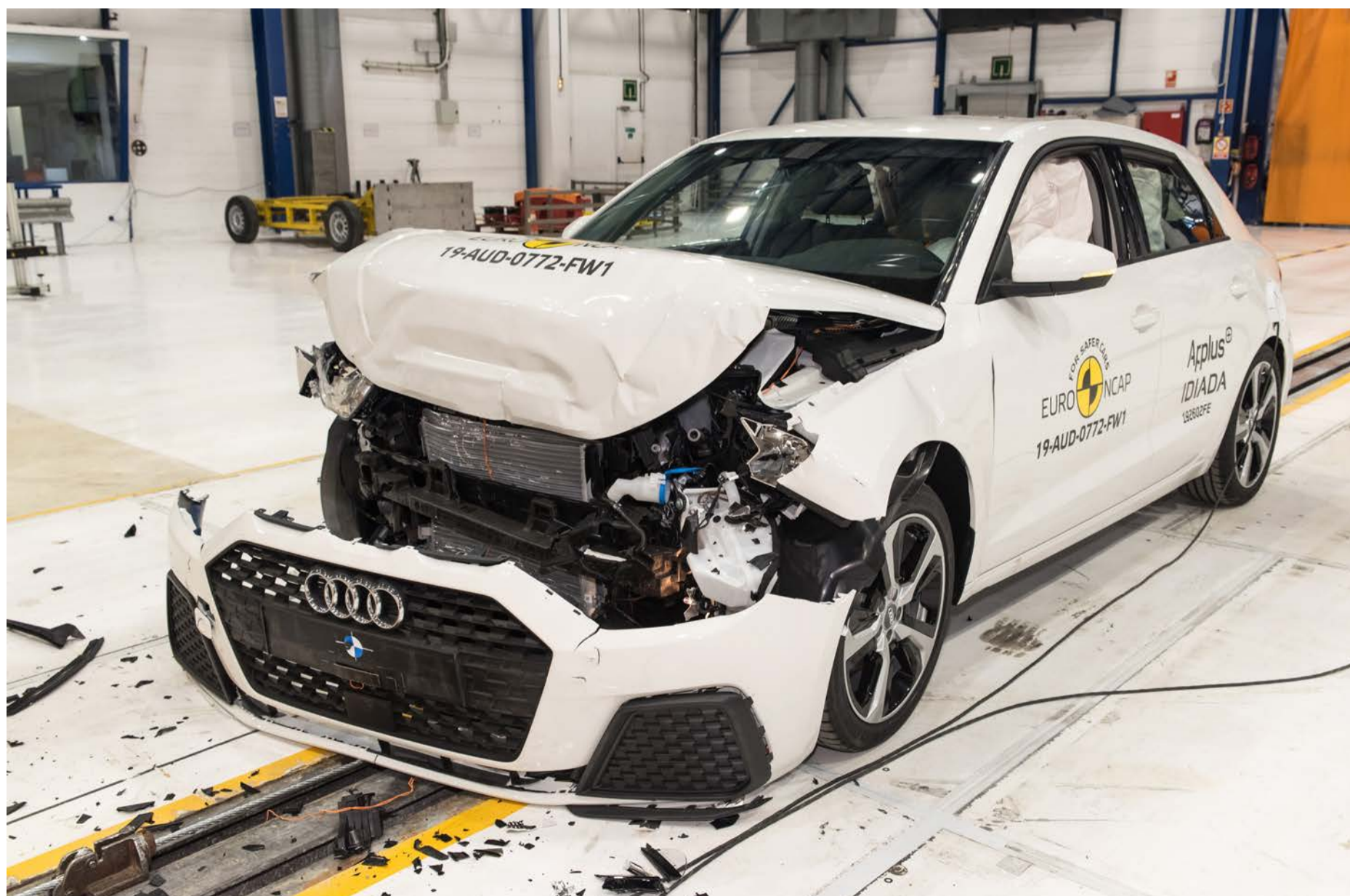
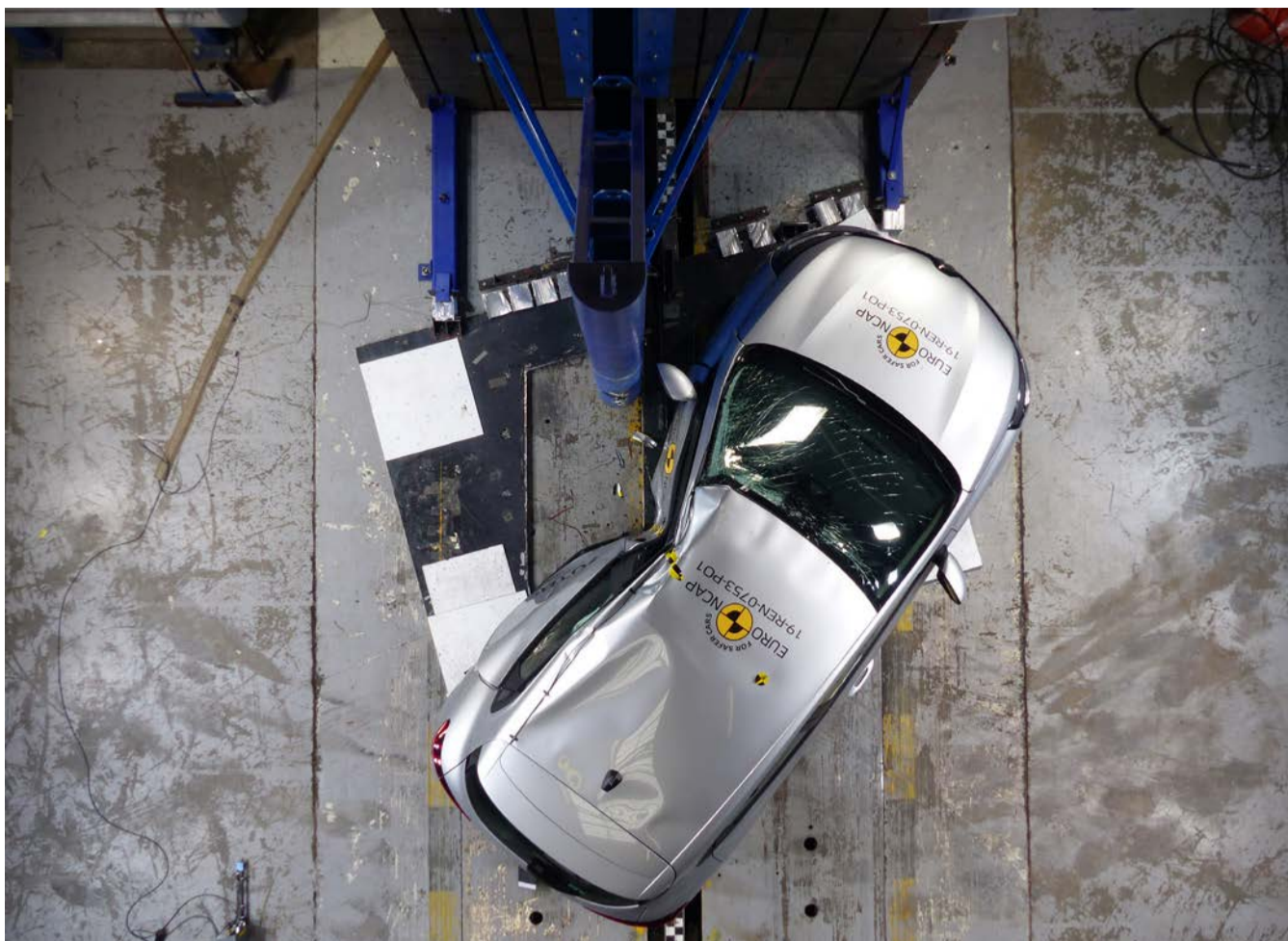
Generalnie rzecz biorąc pojazdy „Najlepsze w klasie” wyłania się poprzez obliczanie ważnych wyników testów zderzeniowych w czterech kategoriach: (dorosły) kierowca, (pasażer) dziecko, pieszy oraz wyposażenie wspierające bezpieczeństwo (ale tylko znajdujące się w standardowym wyposażeniu). Od 2018 roku Euro NCAP wyróżnia także najlepsze samochody

z napędem elektrycznym i hybrydowym. W tym przypadku nie ma rozróżnienia na poszczególne klasy pojazdów - rynek motoryzacyjny oferuje jeszcze zbyt mało modeli z takim napędem. Wskazanie najbardziej bezpiecznych samochodów tego typu ma po prostu pomóc potencjalnym użytkownikom w wyborze.

W klasyfikacji „Best in Class 2019” łącznie wzięto pod uwagę wyniki crash-testów 55 samochodów, z których aż 41 uzyskało najwyższą ocenę.

W najbardziej konkurencyjnej klasie „Supermini” na pierwszym miejscu znalazły się ex aequo Renault Clio oraz Audi A1. Ich wyniki,

to w kolejności kategorii testów przedstawionych wyżej - 96, 89, 72 i 75 procent oraz 95, 85, 73 i 80 procent. Znakomicie w tej klasie wypadł debiutujący w testach Ford Puma, któremu →→





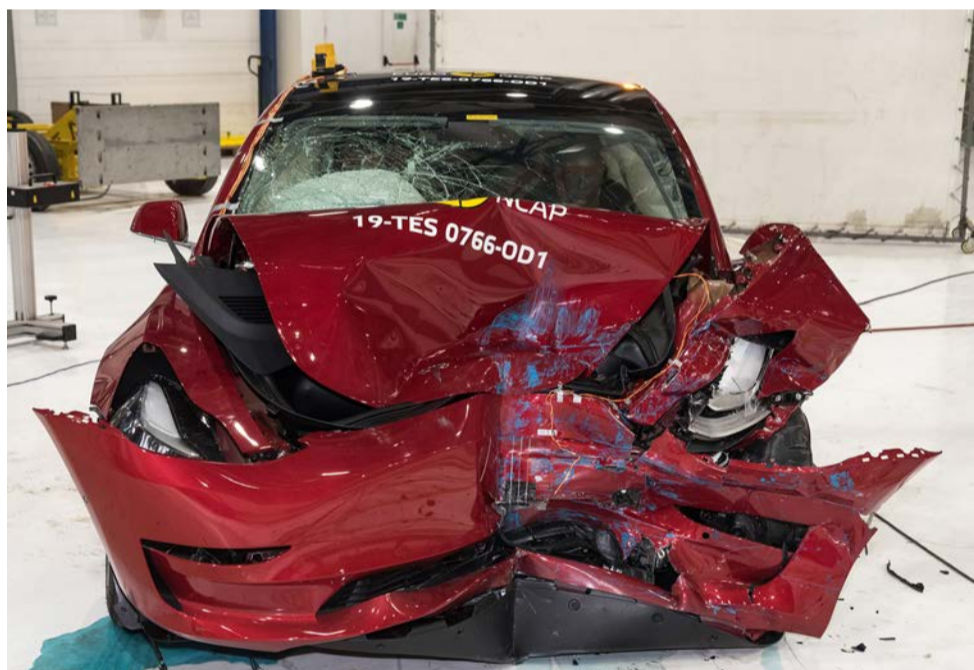
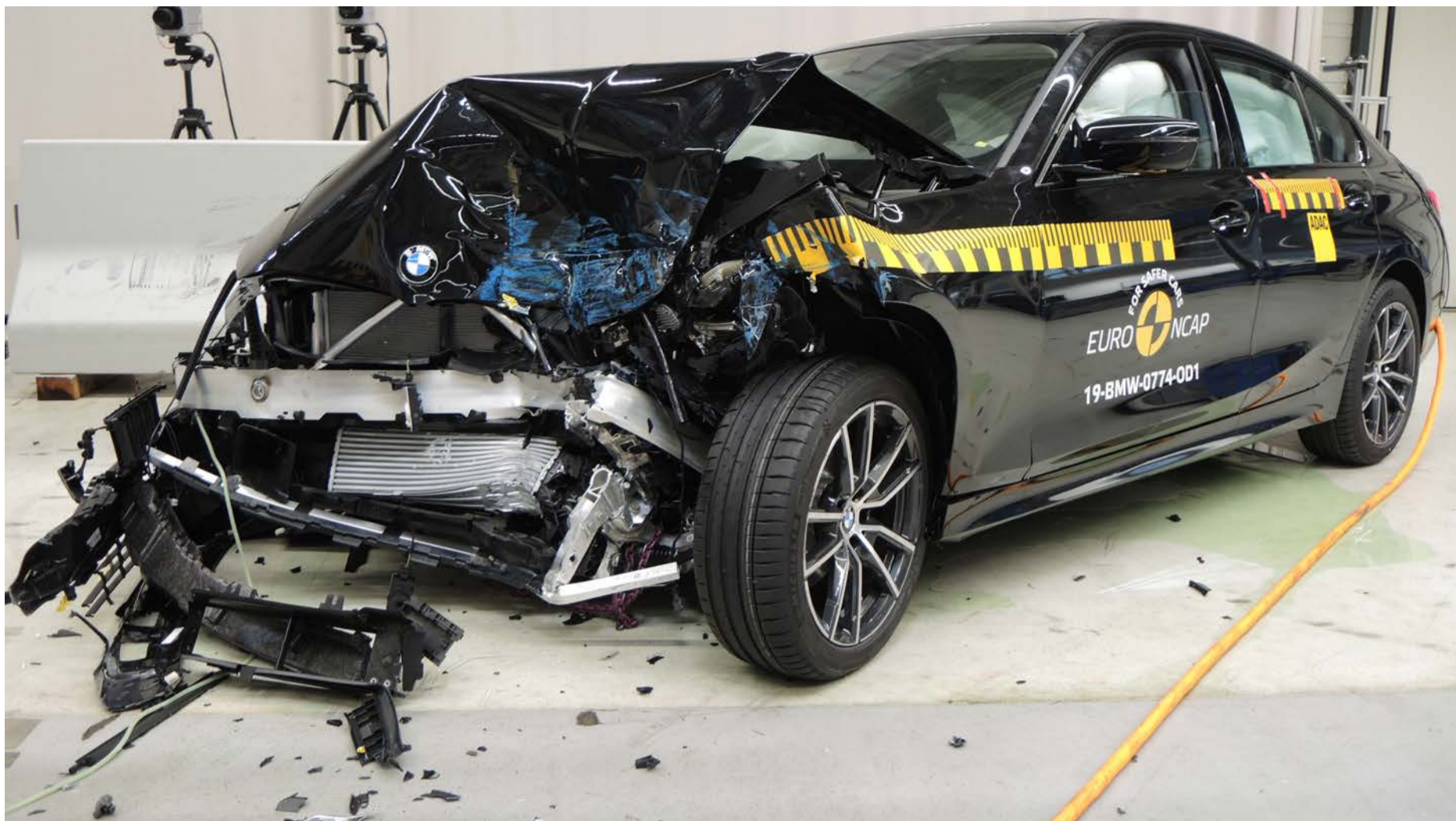
przyznano drugą lokatę w klasie z wynikiem 94, 84, 77 oraz 74 procent.

W połączonej klasie małych pojazdów terenowych oraz małych MPV zwyciężyło Subaru Forester (97, 91, 80 i 78 procent). Na drugim miejscu znalazły się dwa samochody – Mazda CX-30

(ocena 99, 86, 80 i 77 procent) oraz Volkswagen T-Cross (97, 86, 81 i 80 procent).

Wśród małych samochodów rodzinnych najlepiej w testach Euro NCAP wypadł Mercedes CLA, sportowa alternatywa dla sedana A-klasy. Jego wynik: 96, 91, 91 i 75 procent. (Warto tu





wspomnieć, że w 2019 roku Mercedes wprowadził na rynek aż pięć „pięciogwiazdkowych” modeli). Tytuł „wicemistrza” tej klasy otrzymała Mazda 3 (98, 87, 81 i 73 procent).

Tytuł „Best in Class 2019” w klasie dużych samochodów rodzinnych przypadł BMW 3 Series z oceną 97, 87, 87 i 76 procent oraz Tesli Model 3 (96, 86, 74 i 94 procent). Jednocześnie ten właśnie model Tesli zwyciężył w klasie pojazdów elektrycznych i hybrydowych, a Model X z oceną 98, 81,72 i 94 procent uplasował się na pozycji wicelidera „elektryków” i hybryd. Pewnym pozytywnym zaskoczeniem jest fakt,

że drugie miejsce w klasie dużych samochodów rodzinnych zajęła Skoda Octavia (92, 88, 73 i 79 procent).

Zwycięstwo w klasie dużych samochodów terenowych przypadło Tesli Model X. Nie wiele gorzej (wicelider klasy) wypadł SEAT Tarraco z oceną 97, 84, 79 i 79 procent.

Jedynym roadsterem uczestniczącym w crash-testach w 2019 roku było BMW Z4. Z tego względu nie uwzględniono tego samochodu w osobnej kategorii, ale podkreślono znakomite oceny (97, 87, 91 i 76 procent). ■



Sprawdzamy, wymieniamy



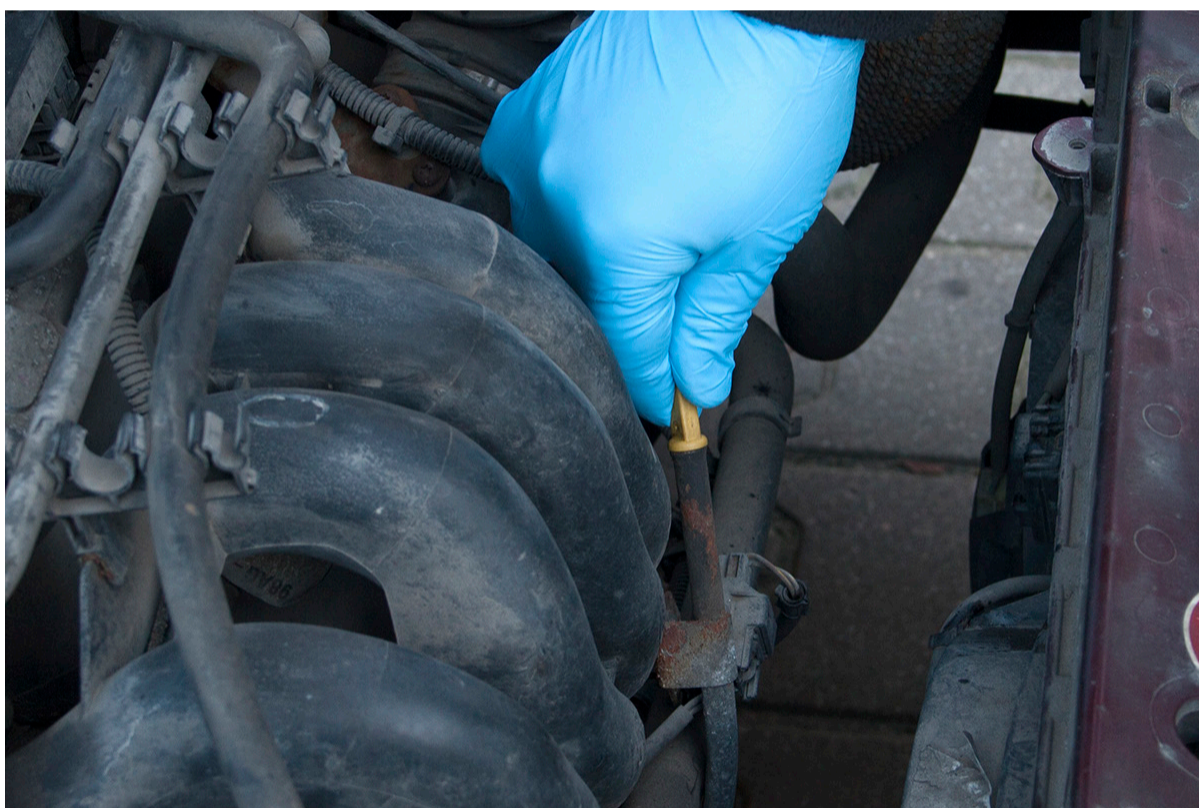
TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Zapaliła mi się lampka... Jaka lampka? Alladyna... Aha, to olej. OK, olewam. To suchar. Mało, że nieśmieszny, to jeszcze pachnie szowinizmem. Ale może faktycznie nie warto myśleć o (d)olewaniu oleju?

Coraz częściej spotyka się kierowców, którzy uważają, że od zaglądania pod maskę samochodu jest mechanik. Zdarzyło mi się pomagać panu, który nie wiedział jak wlać płyn do spryskiwacza szyb. Z ciekawości zapytałem go o stan oleju – nie wiedział o czym mówię. Na wyświetlaczu jego auta wyświetlał się tylko komunikat o braku płynu do spryskiwacza szyb. O oleju nic nie było... Mało kto interesuje się tym, jak zbudowany jest smartfon. Albo pralka, lodówka. Ważne, że urządzenia działają. Podob-

nie z samochodami. Dla całkiem sporej grupy kierowców niewielkie znaczenie ma to, co dzieje się pod maską i w trzewiach karoserii samochodu. Ważne, aby jeździł. A czerwone ostrzeżenie o spadku ciśnienia oleju, to... no właśnie. Lampa Alladyna.

U osób, które samochody traktują nieco inaczej niż kupa żelaza służąca do przemieszczania się ta historia budzi i zdumienie, i niewiarę. Ale może właśnie tak trzeba? Dawno minęły czasy,



gdy właściciel samochodu woził zestaw narzędzi i kilka zapasowych gratów; nie tylko woził, ale wiedział kiedy i jak z nich korzystać. Współczesne samochody naprawiają mechanicy w warsztatach wyposażonych w szereg narzędzi i urządzeń, dedykowanych nie tylko do serwisowania określonych podzespołów, ale nawet do konkretnych marek i modeli samochodów. A użytkownika o konieczności wykonania jakichś czynności serwisowych informują komunikaty na wyświetlaczu „go to dealer” czy „napraw silnik”. Po co więc zaprzętać sobie głowę stanem oleju? Wystarczy, że o stanie oleju w silniku informuje komputer pokładowy auta. W wielu modelach nie ma już nawet tradycyjnego bagnetu.

Pomimo tego, że producenci w coraz większym stopniu kontrolę podzespołów samochodu powierzają dziesiątkom czujników, warto przypominać (nauczać?) użytkownikom, iż kontrolę stanu i terminy wymiany oleju traktować należy szczególnie uważnie. Elektroniczne wskaźniki powiązane z przebiegiem pojazdu, obrotami i temperaturą pracy silnika dają pewność wskazań jedynie w typowych warunkach eksploatacji. Dlatego korzystne jest regularne sprawdzanie poziomu oleju i, w razie potrzeby, uzupełnianie.

Nie zawsze sprawdzają się określone przez niektórych producentów interwały wymiany oleju silnikowego co 30 tys. km. Taki przebieg, to tyle, ile przeciętnie użytkownicy osobowego auta przejeżdżają w czasie roku, →→



dwóch a nawet trzech lat. W tym czasie co najmniej raz odwiedzą serwis, a tam odpowiedzialni mechanicy wskażą, że niezależnie od przebiegu, co rok należy olej wymienić, więc tematem nie zaprzatają sobie głowy. Oczywiście bywają przebiegi i 100 tys. w ciągu roku, ale takim kierowcom o podstawach obsługi samochodu przypominać nie trzeba.

Dlaczego olejem nie tylko warto, ale i trzeba się interesować? Olej smaruje, chłodzi i czyści kluczowe podzespoły silnika i osprzętu (np. turbosprężarkę). O olej należy dbać, czyli regularnie kontrolować jego poziom, odpowiednio często wymieniać i stosować produkty przewidziane dla danej jednostki napędowej. To oczywiste; jeśli nie będzie smarowania, to silnik stanie. W najgorszym scenariuszu silnik w czasie jazdy może się rozsypać, w najlepszym, spowoduje przedwczesne zniszczenie kluczowych elementów i wymusi jego kosztowny remont lub wymianę. A przecież chodzi o długą i bezawaryjną eksploatację samochodu. Zachęcając do regularnego sprawdzania poziomu oleju nie polecamy samodzielnej jego wymiany, pomimo tego, że jest banalnie prosta. Jeśli ktoś zdecyduje się samodzielnie wymieniać olej (i oczywiście

filtr oleju), to powinien pamiętać, że zużyty olej należy przekazać specjalistycznej firmie do przerobienia lub utylizacji.

Kontrola stanu oleju w starszych silnikach jest prosta. Po kilku minutach od wyłączenia silnika należy wyciągnąć bagnet i odczytać poziom oleju. Wielu producentów rezygnuje z bagnetu na rzecz elektronicznych czujników – poziom oleju widać na tablicy przyrządów, a gdy oleju jest za mało, komputer podnosi alarm. Jeśli czujniki i elektronika samochodu działa jak należy, to kłopotów raczej nie będzie. Tyle, że poza obniżonym poziomem oleju może (sporadycznie) wystąpić problem z jego ciśnieniem w całej magistrali silnika. A ten parametr jest równie ważny.

Osobnym tematem jest dobór optymalnego oleju. Najlepiej stosować taki, jaki wskazuje producent samochodu w instrukcji obsługi. Oczywiście można zastosować produkt innej firmy, ale bezwzględnie silnik należy zalewać olejem o takich samych parametrach lepkościowych, spełniający normę ACEA oraz normę producenta silnika. Przy okazji warto przestrzec przed internetowymi okazjami – niektóre oleje znanych marek są podrabiane. ■



POWER **FACTORY.**

SERWIS SAMOCHODOWY

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja

MOTORSPORT

- Eventy motoryzacyjne
- Szkoła jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie

ul. Jagielska 42E Warszawa

tel 885 90 70 70

powerfactory.waw.pl

facebook.com/POWERFACTORY/

Polacy na Dakarze

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Rajd Dakar z Afryki powędrował do Ameryki Południowej, a w tym roku przyjechał do Arabii Saudyjskiej. 42. edycja tej spektakularnej imprezy trwała dwa tygodnie.



Dakar po raz 42.

Trasa tegorocznej edycji Dakaru prowadziła z miasta Dżudda na wybrzeżu Morza Czerwonego poprzez góry i kaniony zachodniej części Arabii Saudyjskiej, potem bezdroża i wydmy centralnej części kraju i ogromną pustynię zwaną „pustą okolicą” na południu, do powstającego na pustyni kompleksu sportowo-kulturalnego Qiddiya w pobliżu stolicy państwa Rijadu. Dzisiaj poznaliśmy zwycięzców. Amerykański motocyklista Ricky Brabec zapewnił Hondzie zwycięstwo w Dakarze po 31-letniej przerwie, przerywając wieloletnią dominację KTM! Carlos Sainz wygrał po raz trzeci w karierze i co ciekawe za każdym razem zwyciężał samochodem innej marki. Casey Currie dał amerykańskim kibicom powód do radości, wygrywając w kategorii UTV. Warto dodać, że nigdy przedtem żadnemu kierowcy z USA nie udało się wygrać Dakaru, a w tym roku dokonało tej sztuki aż dwóch! Ignacio Casale z Chile powrócił na tron w kategorii quadów, wygrywając podobnie jak Sainz po raz trzeci w karierze, a Rosjanin Andriej Karginow przedłużył zwycięską passę ciężarówek Kamaz.

Do mety dojechało 234 spośród 342 pojazdów, które stanęły na starcie w Dżuddzie, co stanowi 68.4%: 96 motocykli, 12 quadów, 57 samochodów, 29 UTV i 40 ciężarówek. Kolejne 22 pojazdy dojechały do mety w formule Dakar Experience, po wcześniejszym wycofaniu się z rajdu.

Sukcesy Polaków!

Pierwszy Dakar w Arabii Saudyjskiej okazał się udany dla polskich uczestników. Wprawdzie problemy techniczne odebrały części naszych zawodników szanse walki o wysokie miejsca w klasyfikacji końcowej, ale nigdy wcześniej Polacy nie wywalczyli tak dużej liczby miejsc na podium poszczególnych etapów.

Motocykle

Na ostatnim odcinku błysnął motocyklista Orlen Teamu Maciej Giemza. Uzyskał znakomity dziewiąty czas, chociaż jeszcze niedługo przed metą był piąty. W klasyfikacji końcowej rajdu zajął 17. miejsce, zgodnie ze swoimi i naszymi oczekiwaniami. Niestety nie ukończył rajdu drugi motocyklista Orlen Teamu Adam Tomiczek. →→





Krzysztof Jarmuż zajął szóste miejsce w kategorii Original by Motul, czyli bez asysty technicznej.

Quady

Na starcie w Dżuddzie stanęło dwa tygodnie temu aż czterech Polaków w kategorii quadów. Chyba nikt nie przypuszczał wtedy, że nasi zawodnicy uzyskają tak dobre wyniki. O ile

Rafał Sonik to uznana klasa i jego trzecie miejsce w klasyfikacji końcowej nie jest niespodzianką, to zwycięstwa etapowe Kamila Wiśniewskiego i Arkadiusza Lindnera miło zaskakują. Ostatnie trzy odcinki specjalne rajdu padły łupem Polaków i za każdym razem na najwyższym stopniu stał inny spośród naszych kierowców. Nie ukończył rajdu Paweł Otwinowski. →→



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety



Samochody

W kategorii samochodów niestety bardzo krótko żyliśmy nadziejami na dobry wynik Kuby Przygońskiego. Awaria skrzyni biegów w Mini już na pierwszym etapie wyeliminowała Polaka z walki o wysokie miejsce. Później jeszcze dwukrotnie przed dniem przerwy pech dawał o sobie znać. Gdy jednak samochód spisywał się niezawodnie, kierowca Orlen Teamu walczył z najlepszymi o czołowe miejsca na odcinkach specjalnych. Niemal wszystkie etapy, na których jechał bez przygód Przygoński ukończył w czołowej dziesiątce, a dwukrotnie był drugi, o włos od etapowego zwycięstwa. W przyszłym roku powróci, by walczyć o wymarzone miejsce podium, które z pewnością jest w jego zasięgu...

UTV

Skrajnych emocji dostarczyli kibicom jadący pojazdem UTV marki Can Am Aron Domżała i Maciej Marton. Rozpoczęli od sensacyjnego zwycięstwa na pierwszym odcinku specjalnym, ale już na drugim stracili szansę walki o zwycięstwo z powodu awarii pojazdu. Pokazali jednak bardzo wysokie umiejętności i wielkie serce do



walki. Radzili sobie jak mogli z przeciwnościami losu i wygrywali z najlepszymi. Potężna kara czasowa za wymianę silnika w końcówce rajdu zepchnęła polską załogę na dalekie miejsce, ale młody Domżała jest z pewnością naszą wielką nadzieją w rajdach terenowych. Załoga ojców Maciej Domżała / Rafał Marton w podobnym pojeździe ukończyła rajd na dobrej 13 pozycji.

Ciężarówki

Robert Szustkowski, Jarek Kazberuk i ich czeński mechanik Filip Skrobanek nie byli w stanie swoją przestarzałą Tatrzę zagrozić mocnym ciężarówkom czołowych zespołów. Dlatego 18. miejsce w licznie i mocno obsadzonej kategorii to dobry wynik, zgodny z oczekiwaniami. W tej klasie szóste miejsce zajął polski mechanik holenderskiej ciężarówki prowadzonej przez Janusa van Kasterena – Darek Rodewald, który ma już na koncie dwa dakarowe triumfy, a dziewiąty był

pilotujący francuskiego kierowcę Patrice Garroste'a aktualny rajdowy mistrz Polski Szymon Gospodarczyk.

Po rajdzie

Pierwszy Dakar w Arabii Saudyjskiej był niewątpliwie sukcesem organizacyjnym i sportowym. Pomimo wcześniejszych obaw, w zupełnie nowym otoczeniu biznesowym, kulturowym czy obyczajowym rajd przebiegł spokojnie i został ciepło przyjęty przez mieszkańców Arabii Saudyjskiej. W zdecydowanej większości pozytywne opinie wyrażali też zawodnicy. Zdaniem wielu z nich, nowa odsłona supermaratonu to powrót do korzeni czyli do pierwszych afrykańskich edycji Dakaru.

Wygranym Dakaru może czuć się polska firma odzieżowa Diverse, która jest wyłącznym oficjalnym dostawcą ubrań i pamiątek rajdu pod marką Diverse Extreme Team. Zainteresowanie wyrobami z wizerunkiem dakarowego Beduina i logo polskiej firmy było bardzo duże, a jej produkty były widoczne na każdym kroku w dakarowej karawanie i na biwakach!

Powiedzieli:

Kuba Przygoński (Orlen Team): – Jesteśmy po 2 tygodniach ścigania. Jutro wracamy do domu. Bardzo się z tego cieszę, bo jesteśmy wszyscy mocno zmęczeni. Jesteśmy zadowoleni – mieliśmy dobre tempo, niestety spowolniły nas dwie poważne awarie, ale rywalizacja była naprawdę dobra. Teraz myślę już o następnym Dakarze. Zamierzamy pracować przez cały rok na 100 procent, aby pokazać na co nas naprawdę stać."

Maciej Giemza (Orlen Team): – Cieszę się, że dojechałem do mety, bo w Dakarze już samo to naprawdę dużo znaczy, zwłaszcza, że był to pierwszy Dakar w Arabii Saudyjskiej. Wszyscy jechaliśmy trochę w nieznane. Cieszę się z niezłego tempa, a także z doświadczeń, które zdobyłem w tegorocznej edycji, a które przydadzą się w kolejnych startach.

Rafał Sonik: – Kończąc swój ósmy Dakar mam potrójną satysfakcję. Po pierwsze – wróciłem po dwóch latach i znów stanąłem na podium, będąc dużo starszym od wszystkich rywali. Po drugie – nie zrobiłem sobie krzywdy i jestem w takiej formie, że mógłbym

jechać jeszcze nawet przez tydzień! To oznacza, że dobrze wykorzystałem czas rehabilitacji i przygotowań fizycznych. Po trzecie – mimo, że nie mamy w Polsce pustyni, nasze quady stanowią siłę, z którą wszyscy na świecie muszą się liczyć. I mam nadzieję, że tak będzie w najbliższych latach!

Krzysztof Jarmuż: – Jesteśmy na mecie Dakaru! Bardzo się cieszę. Jechałem w kategorii Original by Motul, bez serwisu, spałem w namiocie i sam przygotowywałem motor. Strasznie trudne wyzwanie, ale dałem radę. Dojechałem do mety na 6 miejscu w kategorii i 44 w klasyfikacji generalnej. Dla mnie to super wynik. Udało się pokonać samego siebie. Chwilami byłem bardzo zmęczony, ale przetrwałem. W przyszłym roku znów stanę na starcie. Może uda się poprawić wynik. Rajd w Arabii Saudyjskiej to strzał w 10, bo przypomina edycje afrykańskie.

Aron Domżała: – Liczyliśmy wraz z Maćkiem na nieco więcej, ale cieszę się, że pokazaliśmy na co nas stać. Dakar to jest niesamowicie skomplikowane przedsięwzięcie i bardzo dużo rzeczy musimy dopracować, aby móc wygrywać. Najwyraźniej nie byliśmy jeszcze na to gotowi. Bardzo dużo się nauczyłem, na pewno stałem się lepszym kierowcą. W kość daje pogoda, szczególnie w pojeździe bez przedniej szyby, takim jak nasz.

Robert Szustkowski: – Osiągnęliśmy metę na 18 miejscu wśród 49 ciężarówek, które stanęły na starcie. To najlepszy polski rezultat w historii tej kategorii w Dakarze. Jarek Kazberuk jechał po wydmach chwilami tak, jakby się na nich urodził! Podczas rajdu dawały o sobie znać różne dolegliwości, ale przetrwaliśmy i to jest najważniejsze. Dzisiaj holowaliśmy do mety etapu zepsutą bratnią Tatę z Szymonem Gospodarczykiem, a na sam koniec skrzynia biegów w naszej ciężarówce odmówiła współpracy! Mieliśmy wielkie szczęście, że to był ostatni etap!

Szymon Gospodarczyk: – Kończymy rajd na 9 miejscu, co jest z pewnością szczytem możliwości naszej Tetry. Meta ostatniego odcinka z 12. czasem to było niesamowite uczucie. Zostało nam jeszcze 210 km trasy dojazdowej, a 50 km przed metą zepsuł się silnik! Na szczęście doholował nas do mety Robert Szustkowski, któremu bardzo, bardzo dziękujemy – regulamin dopuszcza taką możliwość. ■

Jednak zostaje w F1

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Polski koncern petrochemiczny ORLEN oficjalnie potwierdził swoją obecność w królowej sportu wyścigowego – Formule 1. Tym samym w czasie wyścigów na torach obecny będzie Robert Kubica, jednak w wyścigach raczej go nie zobaczymy.



Polski Koncern Naftowy ORLEN został tytułarnym sponsorem zespołu Alfa Romeo Racing w sezonie 2020 Formuły 1. W ramach współpracy Robert Kubica dołączy do zespołu, a logotyp ORLEN będzie głównym elementem

malowania bolidu i kombinezonów. Nazwa Koncernu będzie również używana w oficjalnej komunikacji zespołu Alfa Romeo Racing ORLEN. Zupełnie nowym obszarem współpracy pomiędzy PKN ORLEN a zespołem będzie szkolenie

młodzieży, w ramach ORLEN Akademii Kartingowej, prowadzonej przez Sauber Motorsport.

W sporcie podobnie jak w biznesie, bardzo ważna jest konsekwencja. Kiedy w ubiegłym roku wspie-

raliśmy powrót Roberta Kubicy do Formuły 1, wiedzieliśmy, że stworzymy historię sportu, ale też otwieramy nowy rozdział w historii marki ORLEN. Miniony sezon przerósł nasze oczekiwania w kontekście korzyści uzyskiwanych dzięki obecności w najbardziej prestiżowych wyścigach świata. Sama wartość ekspozycji naszego logotypu po 16 wyścigach przekroczyła 110 mln zł, znacząco zwiększyliśmy również zyski sieci detalicznej. Budowa globalnej rozpoznawalności marki pozwoliła nam też na rozpoczęcie procesu co-brandingu, w ramach którego docelowo wszystkie europejskie stacje naszej sieci mają działać pod jednym szyldem. Dziś robimy kolejny ważny krok na tej drodze wiążąc się z zespołem o olbrzymiej tradycji i historii. Naszym ambasadorem pozostaje Robert Kubica, niezmiennie



lubiany, jeden z najszybszych kierowców świata – mówi Daniel Obajtek, Prezes Zarządu PKN ORLEN.

Nasza współpraca z PKN ORLEN dotychczas układała się

świetnie i cieszę się, że zostajemy razem na kolejny sezon. Zaczynam nowy rozdział w karierze dołączając do Alfa Romeo Racing ORLEN. To zespół, który zajmuje szczególne miejsce w moim sercu i miło będzie zobaczyć znajome twarze, które pamiętam jeszcze z Hinwil. Czas i okoliczności się zmieniły, ale jestem przekonany, że determinacja i głód sukcesu pozostaną niezmiennie. Liczę, że moje doświadczenie pozwoli nam wspólnie wykorzystać szanse, które czekają w nadchodzącym sezonie. – mówi Robert Kubica.

W ramach pakietu sponsorского, w stosunku do ubiegłego sezonu, znacząco zwiększy się ekspozycja marki ORLEN. Logotyp Koncernu znajdzie się w oficjalnej nazwie zespołu, a cała komunikacja będzie →→





prowadzona z wykorzystaniem nazwy Alfa Romeo Racing ORLEN. Logotyp z orłem pojawi się na bolidach zespołu, m.in. na tylnym i przednim skrzydle, obręczy halo, lusterkach oraz na sekcjach bocz-

nych. Widoczny będzie także na klatce piersiowej i plecach kombinezonów oraz w trzech miejscach na kaskach wszystkich kierowców. Dodatkowo logotyp Koncernu znajdzie się na odzieży mechaników i per-

sonelu zespołu oraz na transporterach, wewnątrz garażu i motorhome. Umowa z Alfa Romeo Racing przewiduje ponadto, znacznie większe niż do tej pory, zaangażowanie kierowców i członków zespołu w działania eventowe PKN ORLEN, w tym w szczególności wsparcie organizowanej przez Koncern największej imprezy motoryzacyjnej w Polsce, VERVA Street Racing. Dotyczy to także Roberta Kubicy, który zostanie rezerwowym kierowcą Alfa Romeo Racing ORLEN.

W ramach współpracy, do ORLEN Akademii Kartingowej prowadzonej przez Sauber Motorsport, szwajcarską firmę, która prowadzi i zarządza Alfa Romeo Racing w Formule 1,





dołączy trzech młodych kierowców z Polski. Jest to kontynuacja działań rozpoczętych przez Koncern w 2018 roku, mających na celu wyłonienie i wyszkolenie następców Roberta Kubicy. Firma jest sponsorem strategicznym polskich serii kartingowych W nadchodzącym sezonie wystartuje w nich ok. 200 zawodników, w tym 30 młodych kierowców nominowanych do Akademii ORLEN Team.

Z przeprowadzonych przez spółkę analiz efektywności wynika, że udział Roberta Kubicy w tegorocznych wyścigach Formuły 1 przyczynił się w Polsce do wzrostu oglądalności tej dyscypliny o ponad 630%. Globalny ekwiwalent z ekspozycji marki ORLEN podczas transmisji telewizyjnych po 16 wyścigach sezonu 2019 przekroczył 110 mln zł. Według badań ARC Rynek i Opinia w ciągu całego sezonu znacząco wzrosła też znajomość marki ORLEN jako sponsora Roberta Kubicy. W tych samych badaniach co piąty polski kierowca zadeklarował, że ze względu na wsparcie

przez koncern Roberta Kubicy częściej korzysta z oferty stacji ORLEN. Potwierdzeniem tego był istotny wzrost sprzedaży w detalu. Zysk operacyjny w tym segmencie po III kwartałach 2019 r. wzrósł o prawie 600

mln zł w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. O 4% wzrosła sprzedaż paliw w całej Grupie, wyraźnie zwiększyła się też sprzedaż innych produktów, np. gastronomicznych. ■

Kalendarz wyścigów Formuły 1 - 2020

GP Australii	15 marca
GP Bahrajnu	22 marca
GP Wietnamu	5 kwietnia *
GP Chin	19 kwietnia
GP Holandii	3 maja *
GP Hiszpanii	10 maja
GP Monako	24 maja
GP Azerbejdżanu	7 czerwca
GP Kanady	14 czerwca
GP Francji	28 czerwca
GP Austrii	5 lipca
GP Wielkiej Brytanii	19 lipca
GP Węgier	2 sierpnia
GP Belgii	30 sierpnia
GP Włoch	6 września
GP Singapuru	20 września
GP Rosji	27 września
GP Japonii	11 października
GP USA	25 października
GP Meksyku	1 listopada
GP Brazylii	15 listopada
GP Abu Zabi	29 listopada

Pędem przez sawannę

Polacy w afrykańskim klasyku
Kolejna, już .7 pozycja w Bibliotece Auto Klubu
Dziennikarzy Polskich

Już jest, nosi tytuł „Pędem przez sawannę. Polacy w Rajdach Safari”. W afrykańskim klasyku w sumie wzięło udział piętnaście polskich załóg. Sobiesław Zasada po raz pierwszy stanął na starcie 17. East African Safari Rally w 1969 r. Uczestniczył w tych zawodach ośmiokrotnie. Cztery występy zaliczył Marian Bień, po dwa Błażej Krupa oraz Paweł Molgo z Piotrem Domownikiem (dwaj ostatni w East African Safari Classic Rally). Po jednym razie startowali Ewa Zasada, Marek Wachowski, Mieczysław Sochacki, Andrzej Jaro-

szewicz, Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Marek Varisella, Maciej Stawowiak, Leszek Kuzaj i Krzysztof Gęborys. Książka przypomina także o startach Zbigniewa Nowickiego, dwukrotnego triumfatora Safari (1963, 1968) – Polaka z obywatelstwem Kenii i licencją Kenijskiej Federacji Automobilowej.

Od pierwszego startu Sobiesława Zasady upłynęło w tym roku pół wieku. To dobra sposobność do przypomnienia polskich śladów w legendarnym afrykańskim rajdzie.

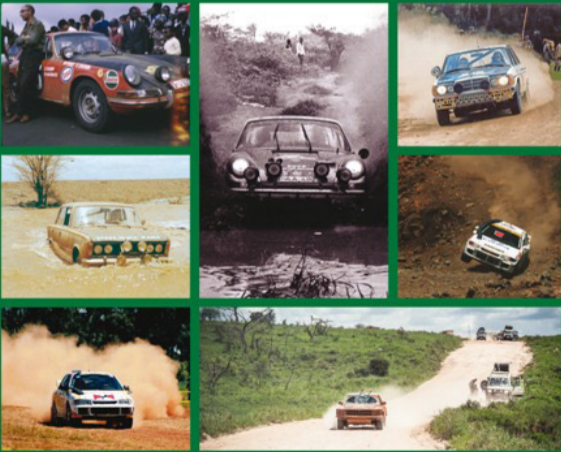
Książka „Pędem przez sawannę. Polacy w Rajdach

Safari” liczy 200 stron, ma twardą i lakierowaną okładkę, a jej cena wynosi 40 zł. Patronami medialnymi są RMF Classic oraz miesięcznik „Automobilista”.

Szczegółowe informacje i zamówienia: Auto Klub Dziennikarzy Polskich, Warszawa, Foksal 3/5, tel. 602 372 926, autoklub01@gmail.com. Nasze książki znajdują się również w ofercie kilku sklepów internetowych, między innymi : topracingshop.pl i sendsport.pl. Można ponadto znaleźć je w księgarni „Historyczna” na warszawskim Powiślu.




BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH


Sobiesław Zasada po raz pierwszy stanął na starcie 17. East African Safari Rally w 1969 r. Uczestniczył w tych zawodach ośmiokrotnie. Cztery występy zaliczył Marian Bień, po dwa Błażej Krupa oraz Paweł Molgo z Piotrem Domownikiem (dwaj ostatni w East African Safari Classic Rally). Po jednym razie startowali Ewa Zasada, Marek Wachowski, Mieczysław Sochacki, Andrzej Jaroszewicz, Robert Mucha, Ryszard Żyszkowski, Marek Varisella, Maciej Stawowiak, Leszek Kuzaj i Krzysztof Gęborys.
Od pierwszego startu Sobiesława Zasady upłynęło pół wieku. To dobra sposobność do przypomnienia polskich śladów w legendarnym afrykańskim rajdzie.




PĘDEM PRZEZ SAWANNĘ


POLACY W RAJDACH SAFARI





PATRONAT MEDIALNY:





1200 928 83 020324 9 1

BIBLIOTEKA AUTO KLUBU DZIENNIKARZY POLSKICH

Cena 40zł

Wydarzenia i rocznice: styczeń 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Początki

Rozpoczął się Nowy 2020 Rok, a z nim nowe plany, nadzieje, życzenia, postanowienia... Przyniósł on jednak nową (ponowną) i mocną

falę niepokoju na Bliskim Wschodzie. Mam na myśli Iran oraz Irak i kilka sąsiednich państw arabskich, które od wielu dekad wpływają na światową gospodarkę poprzez gigantyczne złoża ropy naftowej. Ropę w sporych ilościach ma także Rosja, USA, Kanada, Wenezuela czy Norwegia, ale to państwa arabskie (póki co) trzymają „rękę na pulsie” albo – jak kto woli - „pistolet przy skroni”. W każdym razie zrobiło się nerwowo... →→



7 stycznia 1882 roku zmarł Jan Józef Ignacy Łukasiewicz – polski farmaceuta i przedsiębiorca, działacz społeczny i niepodległościowy, żołnierz Tadeusza Kościuszki, ale przede wszystkim pionier przemysłu naftowego w Europie. On to właśnie wykorzystał na skalę przemysłową korzyści, jakie dawała ropa naftowa. Jej źródła znajdowały się (i są do dzisiaj) na Podkarpaciu, m.in. w rejonie Gorlic, Jasła i Krosna. Ropę znano w tym rejonie od dawna. Wykorzystywano ją jako lekarstwo dla bydła czy smar.

W połowie XIX wieku we Lwowie w laboratorium przy aptece Mikolascha Łukasiewicz prowadził badania nad destylacją ropy naftowej. Zakończyły się sukce-



sem w postaci łatwopalnej nafty, która jednak źle spalała się w tradycyjnych lampkach olejnych. Łukasiewicz wynalazł lampę naftową, która przez kolejne dziesięciolecia rozświetlały mieszkania i ulice. W 1854 roku w Gorlicach – na skrzyżowaniu ulic Węgierskiej i Kościuszki - zapłonęła pierwsza na świecie naftowa latarnia uliczna. Rok wcześniej lampa paliła się rozświetlając witrynę apteki Mikolascha. Ale za symboliczny początek przemysłu naftowego w Polsce uznaje się datę 31 lipca 1853 roku, kiedy to po raz pierwszy zastosowano w praktyce oświetlenie naftowe podczas pilnej, nocnej operacji w szpitalu powszechnym na lwowskim Łyczakowie...

Od destylacji nafty z ropy naftowej do wykorzystania jej w motoryzacji musiało minąć

jeszcze prawie pół wieku. Generalnie było kilka dużych problemów, które jednak z czasem zostały pokonane. Przede wszystkim rozwój technologii, czyli pierwsze próby konstrukcji silników spalinowych. Nafta, a potem benzyna była jednak stosunkowo droga. Co innego płomyk lampy naftowej (nawet w latarni ulicznej), co innego jednak spalanie dużych jej ilości w silniku (i kupowanej w aptece). Stąd też na początku XX wieku pewnego rodzaju popularność samochodów... elektrycznych, przynajmniej w ich konstruowaniu. W każdym razie napęd elektryczny był w jakimś stopniu konkurencyjny do silników spalinowych...

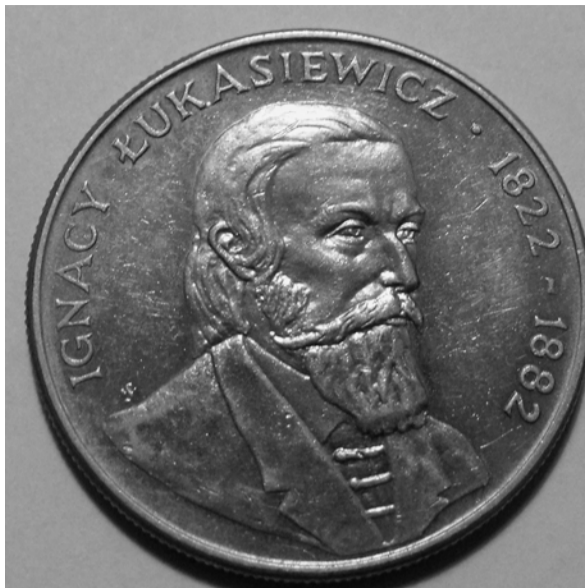
Ogromny przełom pod tym względem nastąpił 10 stycznia 1901 roku w USA. W tym czasie dostrzegano już ogromny potencjał ropy naftowej w przemyśle, ale nie za bardzo wiadano gdzie i jak jej szukać. Geolodzy mieli jakieś bardziej lub mniej ogólne pojęcie na ten temat, gdzieś tam wydobywano ropę naftową – trochę metodami prób i błędów - ale pozyskanie jej było głównie stosunkowo drogą loteria, a więc mało opłacalne.

Takim typowanym miejscem na złoża ropy było wzgórze Spindletop w miejscowości Beaumont w Teksasie. Okolica znana była z ogromnych źródeł siarki oraz łatwopalnych pęcherzyków gazów wydobywających się z ziemi. W 1892 roku kilku amerykańskich przedsiębior-



ców zawiązało spółkę Gladys City Oil, Gas and Manufacturing Company, której celem było dotarcie do złóż ropy w okolicy Spindletop. Niestety (dla nich) wszystkie odwierty (jak się okazało później zbyt płytkie) okazały się „suche”.

Większym pechowcem okazał się Pattillo Higgings, który opuścił spółkę i związał się z ówczesnym ekspertem ds. formacji kopuł solnych (ściśle związanych ze złożami ropy) kapitanem Anthony F. Lucasem (jak się okazało nie mniejszym pechowcem). Lucas dowiercił się do głębokości 180 metrów, gdy zabrakło pieniędzy na dalsze prace. Znaleźli się kolejni inwestorzy, ale Lucasowi przypadła zaledwie ósma część ewentualnych zysków z wydobycia, a Higgins w ogóle został pominięty w potencjalnym podziale zysków... A stały się ogromne...



Jak wspomniałem, 10 stycznia 1901 roku z odwiertu na głębokości 3497 metrów – nazwanego później Lucas Gusher lub Lucas Geyser – trysnęła ropa naftowa. Uwolnione ciśnienie było tak ogromne, że ropa tryskała na wysokość ponad 50 metrów wyrzucając w powietrze ok. 16 tysięcy metrów sześciennych ropy (100 tysięcy baryłek) dziennie(!) i dopiero po dziewięciu dniach udało się opanować nie-

kontrolowany jej wypływ.

To był prawdziwy początek ery (wieku) ropy naftowej, jako napędu światowej gospodarki, ale też źródła globalnych i lokalnych wojen i konfliktów. Czy ropa naftowa pozostanie takim strategicznym surowcem w całym XXI wieku? Przez minione dwie dekady tego wieku tak było... Jak będzie? Zobaczymy, albo (już) nie... ■



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, Paweł Bielak, 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

693 129 040, redakcja@motopress-media.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: WOŚP–Damian Mekał, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl