

iauto ^{polska}

Numer 140, 15 lutego 2020



Na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na pierwszej stronie publikowane są "wczorajsze statystyki". 13 lutego na drogach doszło do 71 wypadków, zginęły 3 osoby, 81 zostało rannych. Zatrzymano 148 nietrzeźwych kierowców. Dzień wcześniej wypadków było 70, zginęły 2 osoby, rannych było 80 a nietrzeźwych 122. To tylko statystyki dwóch dni. Według wstępnych danych policji w ubiegłym roku doszło do 30 136 wypadków, (to o 1 538 mniej niż rok wcześniej). Zginęło w nich 2 897 osób (o 35 więcej), ranne zostały 35 292 osoby (o 2 067 mniej). W minionym roku funkcjonariusze w czasie kontroli drogowych zatrzymali 110 678 kierowców będących pod wpływem alkoholu. Ilu kierowców nietrzeźwych lub zamoczonych prochami jeździło po drogach i ulicach - nie wiadomo, wszak ich nikt nie złapał.

A właśnie wczoraj media poinformowały, że w Helsinkach w styczniu nie zginął żaden pieszy. Ponad 100 lat (dokładnie od 1908 roku) nie zdarzyło się, aby nie było śmiertelnych ofiar na ulicach fińskiej stolicy.

Ogółem w wypadkach drogowych w Helsinkach w 2019 roku śmierć poniosły trzy osoby – jeden pasażer samochodu oraz dwóch motocyklistów. To drugi najniższy wynik od 1927 roku, w roku 2016 również w wypadkach zginęły zaledwie trzy osoby.

Co zrobić, aby i w Warszawie (ale też i w każdym innym mieście) ludzie nie ginęli? W Skandynawii od wielu lat wdraża się tak zwaną Opcję 0. Jussi Yli-Seppälä, inżynier transportu cytowany w komunikacie władz

Helsinek podkreśla, że jednym z kluczowych czynników było wprowadzenie nowych ograniczeń prędkości. Zwraca jednak uwagę, że same ograniczenia to za mało,



W Helsinkach od zeszłego roku na większości głównych ulic obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h, a na mniejszych ulicach – 30 km/h. Kilkanaście większych arterii ma ograniczenie do 50 km/h lub wyższe. Zastosowano też rozwiązania technologiczne, poprawiono infrastrukturę, zwiększono kontrolę ruchu, a także poprawiono skuteczność działania służb ratunkowych. Między innymi zainstalowano 70 nowych kamer drogowych.

Ale najważniejsze wydaje się to, że niestosowanie się do ograniczeń prędkości się nie opłaca. Bardzo nie opłaca. Wysokość mandatów ustalana jest zależnie od dochodów kierowcy tak, aby kara była dotkliwa. No i druga sprawa - mało komu udaje się uniknąć konsekwencji. System nadzoru ruchu drogowego rejestruje wszystkie naruszenia porządku na drogach i wyłapuje kierowców (pewnie nie wszystkich, ale prawie) łamiących zakazy. Nieuchronnie więc za szaleństwo drogowe trzeba ponieść konsekwencje.

A w naszym pięknym kraju kierowca jadący zgodnie z przepisami jest najczęściej zawalidroga...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia zjazd

Od pierwszego wejrzenia... - str. 4

Cacko z trójzębem - str. 10



Wydarzenia

Piątek, trzynastego... - str. 14

LEAF i parkowanie - str. 20



BRD

W przypadku wypadku - str. 22

Sport

Robert Kubica w BMW - str. - 24

I to by było na tyle... - str. 28

Mistrz Janusz - str. 36



Kalendarium

Czerwony autobus... - str. 49



Od pierwszego wejrzenia...



VW Arteon 1,5 TSI

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

...Arteon bardzo mi się spodobał. Prestiż, elegancja, estetyka. A zwłaszcza ten zwracający uwagę kolor- kurkuma (metalik). Rewelacja. Jest to najładniejszy model Volkswagena od lat. Łączy stylistycznie elementy auta sportowego z przestronnością, elegancją oraz funkcjonalnością. Produkowany w Wolfsburgu model oficjalną prezentację miał w marca 2017 roku podczas targów motoryzacyjnych w Genewie.

Nadwozie Arteona ma 4862 mm długości, szerokości 1871 mm i wysokości 1427 mm, co czyni jego sylwetkę smukłym i nadaje mu sportowego charakteru. Niezwykle atrakcyjny design odmiany R-Line zwraca

uwagę. Nie brakuje stylistycznych dodatków jak np. atrakcyjnie stylizowanych reflektorów przednich, płynnie przechodzących w dużą chromowaną atrapę chłodnicy czy emblematów R-Line (na przednich błotnikach i wlocie powietrza).



Testowana wersja R-Line otrzymała ponadto niewielki czarny spoiler na klapie bagażnika oraz panoramiczny dach (opcja za 5430 zł).

Doskonale dobrane proporcje, krótkie zwisy oraz rozstaw osi wynoszący 2841 mm spowodowa-

ły, że auto ma dynamiczną sylwetkę. Przednia część nadwozia wyróżnia się długą i szeroką pokrywą komory silnika zachodzącą na błotniki. Tył pojazdu jest nie mniej atrakcyjny - wyraźnie zakreślone nadkola, duży masywny zderzak, delikatny spoiler pokrywy bagaż- ➔➔

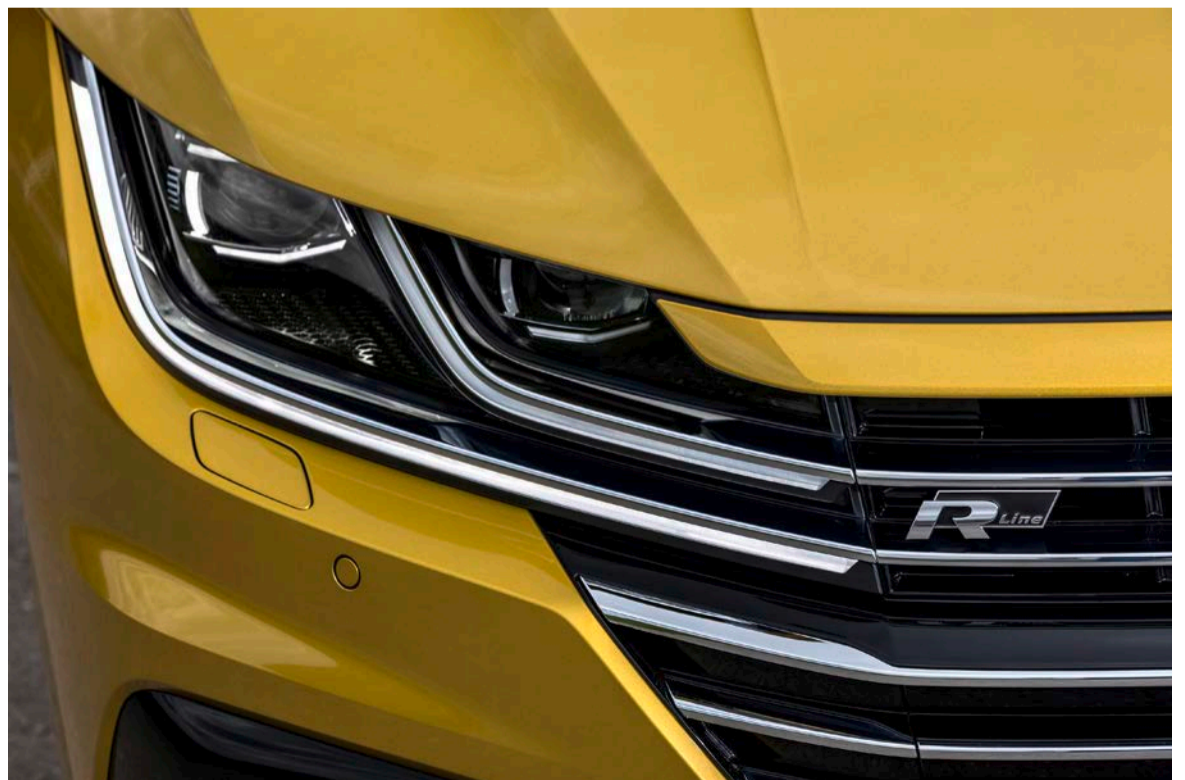


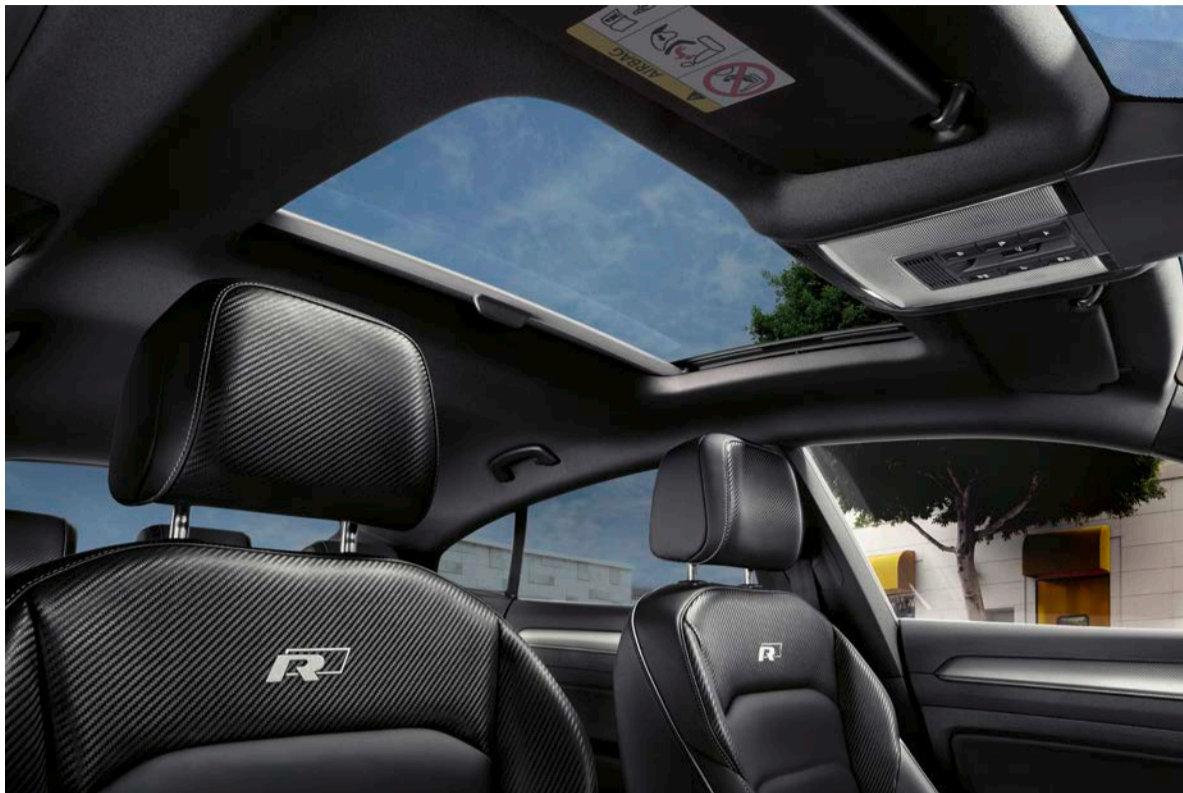


nika czy też trapezowe, wykończone chromem końcówki układu wydechowego. Łagodnie opadająca ku tyłowi linia dachu sugeruje, że mamy do czynienia z 5 drzwiowym sportowym nadwoziem typu coupe. Są także przyciemniane szyby pozbawione ramek w drzwiach bocznych, co sprawia, że Arteon ma jeszcze bardziej sportową sylwetkę. Liczne chromowe wstawki, listwy okalające szyby boczne oraz 20-calowe aluminiowe tarcze kół o ciekawym wzorze nadają autu wyjątkowy charakter.

We wnętrzu Arteona jest tak samo nowocześnie i elegancko. To co spodobało mi się najbardziej to zaprojektowane ze szczególną starannością detale. Stonowana stylistyka wnętrza, doskonałej jakości materiały, dopracowane detale - czegoś chcieć więcej. Deska rozdzielcza jest ciekawie zaprojektowana: została podzielona na część górną i dolną szeroką aluminiową

listwą. Wstawki i detale wykonane z aluminium oraz błyszczącego, czarnego plastiku podkreślają zarówno sportowy jak i elegancki charakter modelu. Wielofunkcyjna, spłaszczona, gruba sportowa kierownica z logo R-Line, doskonale leży w dłoniach, a ekran o przekątnej 12,3 cali imituje panel zegarów obrotomierza i prędkościomierza. Przestrzeń pomiędzy nimi wypełniona





może być wyświetlaczem komputera pokładowego lub wyświetlać nawigację. W centralnym punkcie deski rozdzielczej dominuje nowy, 9,2-calowy wyświetlacz multimedialny systemu radiowo-nawigacyjnego. Obsługuje on między innymi system nawigacji satelitarnej, Bluetooth, system audio, system obserwacji otoczenia przez 4 kamery 360 stopni wraz z kamerą cofania oraz może przedstawiać informacje dotyczące samego pojazdu. W samochodach Volkswagena zawsze

jest wygodnie i dobrze się w nich czujemy, a w Arteonie szczególnie. Ten samochód to idealne połączenie super wyglądu i funkcjonalności. Sportowe fotele ze skóry i alcantary zapewniają komfort podróżowania tak z przodu jak i na tylnej kanapie. Arteon ma sporych rozmiarów bagażnik o standardowej pojemności 563 litrów, który w razie potrzeby możemy powiększyć do objętości 1557 litrów po złożeniu kanapy tylnej. Przestrzeń ładunkowa jest ustawna, a dostęp do niej ułatwia pokrywa podnoszona wraz z dużych rozmiarów tylną szybą. Samochód wyposażono w pełnowymiarowe koło zapasowe, co dziś rzadko się zdarza.

Nasz Arteon napędzany był silnikiem 2,0 TSI o mocy 280 KM. To topowa odmiana jednostki napędowej w tym modelu. Moment obrotowy 350Nm dostępny jest w szerokim zakresie prędkości obrotowej od 1700 do 5600 obr/min. Parametry te pozwalają rozpędzić auto do prę- ➔➔





kości 100 km/h w czasie 5,6 sekundy (to super wynik) i uzyskać prędkość maksymalną (ograniczoną elektronicznie) - 250 km/h. Z silnikiem doskonale współpracuje automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia biegów DSG o 7 przełożeniach, która płynnie i szybko przerzuca poszczególne biegi. Jest również napęd na cztery koła 4Motion ze sprzęgłem Haldex V generacji. Poza tym do wyboru mamy jeszcze inne jednostki napędowe: benzynowe 1.5 TSI 150KM, 2.0 TSI 190 i 280KM oraz trzy wysokoprężne: 2.0 TDI o mocach odpowiednio 150, 190 i 240KM. Możemy zdecydować się na jedną z trzech wersji wyposażenia: Essence, Elegance, R-Line.

Testowana wersja otrzymała zawieszenie z adaptacyjną regulacją DCC z możliwością dopasowania niektórych parametrów samochodu do potrzeb i upodobań kierowcy za pomocą wyboru profilu jazdy Driving Mode Select. Kierowca ma do dyspozycji 5 trybów: Eco, Comfort, Normal, Sport oraz Individual. Podróżuje się Arteonem więcej niż przyjemnie, prowadzi się bardzo stabilnie, a radość z jazdy jest gwarantowana.

Arteon w wersji R-Line zwraca uwagę stylistyką i sportowym charakterem. Jest funkcjonalny, dynamiczny i bogato wyposażony. Podróżuje się nim komfortowo i bezpiecznie. Sprawia, że będziemy się wyróżniać. Auto wyposażono w wiele systemów asystujących oraz zwiększających poziom bezpieczeństwa, które wspomagają kierowcę. (Arteon uzyskał maksymalną ocenę pięciu gwiazdek w testach Euro NCAP).

Cena podstawowej wersji Essence z silnikiem 1,5 TSI, napędem na jedną oś oraz manualną przekładnią biegów to 127 690 złotych. Natomiast testowana wersja to już jednak wydatek przekraczający kwotę 230 000 złotych, ale sporo kosztują różnego rodzaju dodatki. ■



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

Cacko z trójzębem



Maserati Levante

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Aby stać się posiadaczem Maserati Levante, trzeba mieć co najmniej sto tysięcy. Mowa, oczywiście, o euro.

O tym, że włoskie studia designerskie potrafią projektować piękne samochody, wiadomo niemal od zawsze. Dlatego też z wielkim zaciekawieniem oczekiwano nowego, do tego w segmencie nowym dla legendarnego producenta segmencie, samochodu. Z nowym, ale nie tak całkiem nieznanym, bowiem Maserati jest elementem globalnej układanki, w której jest Stelvio Alfy Romeo, czy Jeep Grand Cherokee. W wyścigu do wymagających klien-



tów Levante nie ma łatwego zadania. Zmierzyć się trzeba z Porsche, Land Roverem, Audi, Mercedesem i kilkoma innymi firmami. Format SUV stał się obowiązkowym elementem oferty marek luksusowych. Czym zatem Maserati ma zamiar ograć konkurencję? Osągami? Wolne żarty. Mocne silniki mają wszyscy, więc benzynowym Biturbo V6 3.0 litra o mocy 430 KM konkurencji na kolana nie powali. Levante, podobnie jak luksusowe



SUV-y innych marek, będzie mogło być wyposażone w silniki wysokopreżne, też sześciocyndrowe, mocne i oszczędne. Czy Maserati wygra ośmiobiegowymi automatami? Wszystkie współczesne automaty działają doskonale, zwłaszcza w samochodach klasy premium. A może bogactwem oprogramowania, systemami wspierającymi kierowcę z możliwością ich wyłączenia, aby można było poczuć brutalną siłę i doskonałość zawieszenia samochodu? Tak mają wszyscy. Napęd na cztery koła, u Maserati nazwany Q4, w warunkach zmiennej przyczepności zmieniający moment przekazywany na



poszczególne koła – też da się znaleźć porównywalne rozwiązania u innych producentów. Grafika wyświetlaczy? Nienaganna ergonomia, wyszukane materiały i wyrefinowane wnętrza? Oczywiście wszystko to jest w Levante. Podobnie jak na przykład w Jaguarze F-Pace.

Jak Maserati chce zagwarantować sobie opłacalność wprowadzonego modelu? To dość proste, trzeba sprzedawać samochód tam, gdzie można znaleźć odpowiednio wielu milionerów. Na przykład w Rosji, w Chinach czy na Bliskim Wschodzie. I nie należy sprzedawać zbyt dużo, tak aby samochód, był wyjątkowy. Czyli musi być nie tylko doskonały pod względem konstrukcyjnym i perfekcyjnie wykonany, ale i niezbyt często spotykany. Aby ograć konkurencję, poza tym wszystkim, o czym była mowa wcześniej, trzeba pielęgnować legendę i historię marki. Legendę i związany z nią prestiż buduje się dziesiątkami lat, akurat w przypadku Maserati te elementy mają dużą wartość. Jeśli do tego samochód urzeka pięknem, powabem i sportowym pokrewieństwem, to uzupełnienie oferty przez tego producenta o SUV-a, nie powinno być zaskoczeniem. Pomimo tego, że Levante →→



w zasadzie ma wszystko to, co mają inne luksusowe SUV-y, to jest samochodem wyjątkowym. A gdy zasiadamy za kierownicą, poczucie czegoś wyjątkowego się potęguje. Oczywiście łatwo się do tego szczególnego samochodu przyzwyczajamy. A wówczas jest to stan pewnej dewiacji emocjonalnej – człowiek się po prostu w samochodzie zakochuje. Tyle, że miłość ta jest dość kosztowna. I dobrze, bo taka ma być. Jeśli jeszcze nie mieliście samochodowych marzeń, to po spotkaniu Levante już je macie. A marzenia trzeba realizować. ■



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



**MADE IN MECUM
DESIGNU
SEZON
EKSCYTUJĄCY**



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



OPR. I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Był piątek, 13 dzień lipca 2018 roku. Nad Pruszkowem unosił się słup czarnego dymu; płonęły magazyny firmy kosmetycznej i, mieszczący się w tym samym budynku, ośrodek szkolenia lakierników firmy AkzoNobel. Zabytkowy budynek spłonął doszczętnie, zostały jedynie wypalone dziewiętnastowieczne mury.

Budynek został wyremontowany i na początku lutego ośrodek został uroczystie otwarty. Automotive Training Center w Pruszkowie znów będzie szkoliło z profesjonalnych technik lakierniczych. Obiekt nie tylko został powiększony prawie dwukrotnie, lecz przede wszystkim stał się jednym z najnowocześniejszych ośrodków szkoleniowych AkzoNobel w Europie.

Budynek, w którym obecnie znajduje się Automotive Training Center (ATC), ma za sobą ponad 120 lat historii. Wybudowany w 1897 roku przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej służył jako modelarnia oraz lakiernia Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego. W latach 1944-45 na jego terenie znajdował się obóz przejściowy Dulag 121. Po wojnie ZNTK wznowiły w nim działalność i funkcjonowały



Płomienie zniszczyły znaczną powierzchnię budynku oraz konstrukcję dachu m.in. w części, w której odbywały się szkolenia praktyczne ATC. Po pożarze cały budynek zaadaptowany został na potrzeby ATC.

– Dla mnie jako projektanta, było to spore wyzwanie, ale przede wszystkim ogromna przyjemność. ATC przez wiele lat funkcjonowało jako zwykły budynek biurowy, podwieszane sufity, płyty gipsowe na ścianach. Pożar, mimo że był przerażający, pozwolił odkryć duszę tego budynku. Zależało mi

w Pruszkowie do 1997 r. Wówczas obiekt został wykupiony przez Millenium Logistic Park. Od 2009 r. jego część wynajmował AkzoNobel początkowo na potrzeby magazynu, a od 2013 roku jedynie na potrzeby ośrodka szkoleniowego. Drugą połowę obiektu zajmowała firma kosmetyczna, na terenie której w lipcu 2018 r. wybuchł pożar.

na zachowaniu i podkreśleniu oryginalnych elementów jak cegła czy drewniane i stalowe elementy konstrukcyjne – mówi Katarzyna Jaśkiewicz, Technical Digital Training Specialist z AkzoNobel Automotive & Specialty Coatings BU. – Myślę, że udało się osiągnąć idealne połączenie dobrego designu i funkcjonalności, jaka powinna cechować ośrodek →→





szkoleniowy, zarówno pod względem rozkładu wnętrza, jak i wyposażenia – dodaje.

Odnowione ATC w Pruszkowie jest teraz jednym z najnowocześniejszych ośrodków szkole-

niowych AkzoNobel w Europie. Na powierzchni 1200 m² znajduje się 5 sal szkoleniowych (wcześniej były dwie), w których prowadzone są zajęcia teoretyczne i praktyczne dla klientów wszystkich marek AkzoNobel VR z Europy Centralnej. Sza-





kuje się, że rocznie z warsztatów będzie mogło skorzystać nawet ponad 1000 osób.

– Prowadzenie inwestycji tego rodzaju nie było moim pierwszym takim doświadczeniem w AkzoNobel. Nie

da się jednak ukryć, że było jednym z największych wyzwań. Niewątpliwym wpływem na to miał fakt, że zupełnie inaczej przebiega proces adaptacji istniejącego budynku na potrzeby takiej działalności, a inaczej w przypadku konieczności odbudowy po pożarze.

Dodatkowo, obiekt jest pod opieką konserwatora zabytków – zauważa Sławomir Bugajski, Regional Technical Service Manager EMEA w AkzoNobel.

– Patrząc z perspektywy zmian na rynku w branży motoryzacyjnej, zależało mi szczególnie, aby nasz nowy obiekt spełniał najnowsze standardy, ale też był dopasowany do istniejących i stale rozwijających się potrzeb rynku. →→



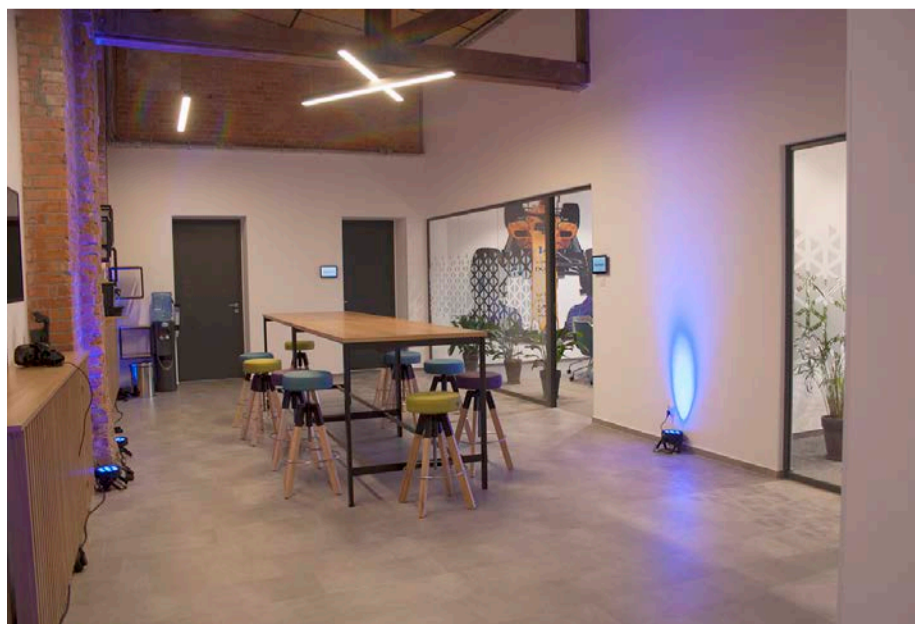


Ośrodek przede wszystkim zyskał całkowicie zrewolucjonizowaną część techniczną:

- Trzy nowe kabiny lakiernicze.
- Dwie zintegrowane kabiny USI Italia wyposażone w system kamer pozwalające na prowadzenie procesu szkoleniowego – ze szczególnym naciskiem na aplikacje najnowszych powłok lakierniczych (candy colors, wykończenia matowe / semi mat, lakiery specjalne).
- Innowacyjna, jedna z niewielu w Europie i jedyna w Polsce, ruchoma kabina firmy STL, która pozwala na znaczne usprawnienie procesu naprawy. Idealna do małych napraw lakierniczych.
- W pełni zintegrowane centralny odsys ułatwiający przeprowadzenie procesu przygotowania podłoża w ramach naprawy lakierniczej.
- Nowoczesny Mixing Room będący dopełnieniem procesu digitalizacji w AkzoNobel, który ma na celu wprowadzenie jedynie cyfrowych rozwiązań do doboru koloru

w procesie lakierniczym. Kolor dobierany jest indywidualnie za pomocą spektrofotometru Automatchic Vision, z gwarancją doskonałego dopasowania za każdym razem. Mixing Room wyposażony jest w specjalnie zaprojektowane stoły oraz kamery – po to, aby lepiej pokazywać cały proces. Prowadzący szkolenie może zaprezentować każdy etap naprawy lakierniczej na ekranach zawieszonych w pomieszczeniu, które w zależności od potrzeb mają możliwość zmiany widoku: na urządzenie (Automatchic Vision), ekran komputera czy kabiny lakiernicze.

– *Widziałem w swoim życiu wiele centrów szkoleniowych. W samym AkzoNobel mamy ponad 30 w ramach Automotive. To w Pruszkowie jest wyposażone na poziomie światowym. Centrum jest przede wszystkim dla naszych klientów, którzy ciągle inspirować nas do tworzenia innowacyjnych rozwiązań w obszarze naszego działania – podkreśla Heinz Piskay, Regional Commercial Director Europe AkzoNobel.* ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

LEAF i parkowanie

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Dwa elektryczne Nissany LEAF sieją popłoch wśród kierowców, którzy w strefach płatnego parkowania zapominają lub unikają opłaty. Innowacyjny system e-kontroli ZDM sprawił, że w strefach kontrolowanych pojawiły się wolne miejsca parkingowe. Niemala grupa kierowców zrezygnowała z pozostawiania aut bez opłaty.



Warszawa jest pierwszym miastem w Polsce i jednym z nielicznych w Europie, w których wprowadzony został system e-kontroli stref parkingowych. Jak zapowiada warszawski Zarząd Dróg Miejskich – inicjator tego rozwiązania – system pozwoli na sprawne zarządzanie miejscami postojowymi. Z wyliczeń

ZDM wynika, że dziennie na 120 tysięcy parkujących w SPPN, ponad 9 tysięcy kierowców nie wносиło opłaty za postój.

Żeby temu zapobiec, na warszawskie ulice wyjechały dwa elektryczne Nissany LEAF, które objeżdżają strefy płatnego parkowania. Zamo-



cowane na dachach pojazdów kamery skanują numery rejestracyjne samochodów zaparkowanych w strefach płatnego parkowania i przekazują dane do bazy Zarządu Dróg Miejskich, który weryfikuje, czy opłata za dany pojazd została uiszczona. Do kierowców, którzy nie wnieśli odpowiedniej opłaty, system automatycznie generuje wezwania do uiszczenia opłaty dodatkowej. Numery pojazdów z opłaconym postojem są automatycznie kasowane. Kierowcy, którzy w czasie skanowania byli akurat w trakcie opłacania miejsca parkingowego, nie muszą się obawiać wezwania do zapłaty. LEAF z kamerą na dachu robi bowiem kolejne okrążenia tych samych miejsc, co pozwala weryfikować tego typu sytuacje.

Warto zaznaczyć, że system jest całkowicie bezpieczny dla przechodniów. Automatycznie wymazuje wszystkie obrazy i wizerunki osób, które mogą pojawić się podczas robienia zdjęć.

Już pierwsze dni prowadzonej e-kontroli wykazały jej wysoką skuteczność. Nissany LEAF objeżdżając warszawską strefę płatnego parkowania

potrafią w ciągu 10 minut skontrolować prawie 260 samochodów. Piesi kontrolerzy potrzebują na to średnio godzinę. ZDM zapowiada, że dzięki tak wysokiej skuteczności e-kontroli każde miejsce w strefie będzie skontrolowane przynajmniej raz dziennie. Pieniądze z mandatów za brak opłaty trafiają do kasy miejskiej, z której pochodzą środki na remont i modernizację dróg. ■



Na tego kierowcę czeka jedno z 30 tysięcy miejsc

Jak działa system e-kontroli można zobaczyć na przygotowanym dla ZDM filmie:

<https://zdm.waw.pl/aktualnosci/pierwszy-dzien-z-e-kontrola-za-nami-zobaczcie-film/>.

W przypadku wypadku

TEKST.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Każdego roku w wypadkach na polskich drogach ginie kilka tysięcy osób, a kolejnych kilkadziesiąt tysięcy odnosi cięższe lub lżejsze obrażenia. Warto przypomnieć, że przepisy prawa nakładają na świadków takich zdarzeń obowiązek udzielenia pomocy ofiarom. Jakie są więc zalecane przez policję i służby ratownicze procedury w takich przypadkach?

Potoczna, najprostsza definicja wypadku drogowego określa, że jest to zdarzenie w ruchu drogowym, w którym przynajmniej jeden z uczestników odniósł rany lub poniósł śmierć. Natomiast kolizja czy tzw. „stłuczka” kończy się jedynie uszkodzeniem pojazdu(ów). W tym przypadku zalecane jest dżentelmeńskie załatwienie sprawy, czyli podpisanie przez sprawcę stosownego oświadczenia, bez wzywania policji. Jeśli jednak obie strony nie mogą dojść do porozumienia, rozjemcą sporu stanie się policjant, który z reguły ukarze winnego kolizji mandatem.

Wróćmy jednak do sytuacji, gdy staliśmy się świadkami wypadku drogowego... Przede wszystkim musimy zapanować nad silnymi emocjami, które niewątpliwie się pojawią. Adrenalina zacznie buzować w naszym organi-

zmie. Specjaliści z Państwowej Straży Pożarnej zalecają w pierwszym rzędzie zatrzymać samochód przed miejscem wypadku, by stał się on pewnego rodzaju osłoną miejsca zdarzenia. Koniecznie należy włączyć światła awaryjne, a po zmroku także światła mijania, by oświetliły miejsce zdarzenia. Kolejną czynnością powinno być ustawienie w odpowiedniej odległości trójkąta ostrzegawczego, ale w tym momencie powinniśmy mieć założoną kamizelkę odblaskową. To podstawowa zasada – trzeba zawsze zadbać przede wszystkim o własne bezpieczeństwo!

Idąc do rozbitego pojazdu warto na wszelki wypadek zabrać ze sobą gaśnicę

i apteczkę. Kolejnym krokiem jest ocena liczby i stanu poszkodowanych, sprawdzając ich funkcje życiowe. Mając takie informacje (niekoniecznie pełne) dzwoniemy na numer alarmowy 112.





Dyspozytor odbierający połączenie sam, zadając odpowiednie pytania, zdecyduje o ilości i charakterze wysłanych służb ratowniczych.

Zanim dotrze pomoc można i trzeba wykonać cały szereg innych czynności, które – niewykluczone – uratują komuś życie lub zdrowie. Przede wszystkim należy wyłączyć silnik i wyjąć kluczyki ze stacyjki i szybko przystąpić do udzielania pierwszej pomocy rannym bez puls i oddechu – tu naprawdę liczy się każda minuta. Być może trzeba będzie zatamować krwotok... W każdym razie opieka nad rannymi, to podstawowa nasza powinność aż do przybycia służb ratunkowych.

Opisana wyżej sytuacja, gdy jesteśmy jedynymi obecnymi na miejscu wypadku będzie dla nas skrajnie trudna i wymaga opanowania i mocnych nerwów. Gdy świadków wypadku jest więcej, ktoś musi bezzwłocznie stać się liderem i wydać

jasne, konkretne polecenia. Przy czym, nie może to być ogólna prośba „niech ktoś zadzwoni po pogotowie”. Badania psychologów dowiodły, że najlepiej w takiej sytuacji wskazywać konkretne osoby palcem i mówić: „dzwoń po pogotowie”, „ustaw trójkąt”, „poszukaj gaśnicy”, „pomóż mi w pierwszej pomocy”.

Jeśli osób do pomocy jest więcej, to zanim przybędą specjalistyczne służby ratunkowe warto upewnić się, czy rozbite auto nie jest narażone na niekontrolowane przemieszczenie się (np. upadek ze skarpy), czy można otworzyć drzwi dając dostęp do wszystkich poszkodowanych, postarać się okryć ich chroniąc przed wyziębieniem ciała. Ogromnie ważne jest w końcu, by cały czas, aż do przybycia pomocy medycznej być przy rannych, by nie zabierać tym osobom – często będących w szoku – chociaż tej skromnej namiastki poczucia bezpieczeństwa. ▣



Robert Kubica w BMW

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: MR_WORKER-PIXABAY, SERWIS PRASOWY

13 lutego w czasie briefingu prasowego potwierdzono krążące od grudnia spekulacje o możliwych startach Roberta Kubicy w wyścigowej serii DTM (Deutsche Tourenwagen Masters). Starty Polaka w samochodzie BMW M4, podobnie jak jego obecność w F1, wspiera Orlen.

Samochód będzie przygotowywany i serwisowany przez znany francuski Team Art Grand Prix. Wcześniej w formułach tej ekipy jeździli i zdobywali tytuły m.in.: Niko Rosberg, Lewis Hamilton, Nelson Poquet jr., Lucas di Grassi, Romain Grosjean, Nico Hulkenberg, Jules Bianchi, Este-

ban Gutierrez czy Valtteri Bottas. Zgłoszony do serialu zespół Roberta Kubicy będzie miał nazwę Orlen Team Art, a głównym sponsorem jest Orlen Deutschland.

Cel sportowy jest oczywisty, zwycięstwo. To bardzo trudne i, realnie oceniając,

mało prawdopodobne. Robert Kubica dotychczas nie ścigał się samochodami turystycznymi i, pomimo ogromnego doświadczenia wyścigowego, w DTM będzie debiutantem. Po drugie, samochód będzie przygotowywany przez firmę zewnętrzną, a nie team fabryczny. A ma to kolosalne znaczenie, gdyż



wyrafinowane rozwiązania technologiczne w serii DTM są porównywalne z tymi znanymi z F1. Fabryczne Audi czy BMW są nieustannie doskonałe, dla prywatnego zespołu osiągnię-

cie takich samych osiągnięć jest wielkim wyzwaniem. Team Art Grand Prix ma ogromne doświadczenie w budowie i rozwoju bolidów F3 czy F2, ale jak to się sprawdzi przy pracy

nad BMW M4 dla Orlen Team Art? Jak by nie patrzeć Roberta Kubicę czeka wielkie sportowe wyzwanie, a fanów i kibiców wielkie emocje.

DTM ma bardzo wysoki poziom techniczny i sportowy, od dawna myślałem o startach w tej serii. Podczas grudniowych testów niemal od razu poczułem się w samochodzie komfortowo i pewnie, co jest kluczowe, jeśli chce się jeździć szybciej i pokonywać kolejne limity. Jestem szczęśliwy, że w tym sezonie będę miał okazję ścigać się w biało-czerwonych barwach nowego zespołu i reprezentować Orlen Team na kultowych torach w Europie. Za obsługę techniczną będzie odpowiedzialny utytuł-





wany zespół ART Grand Prix. Liczę też na wsparcie polskich kibiców. Jestem pewien, że się nie zawiodę – komentował Robert Kubica.

Dla Polskiego Koncernu Naftowego zaangażowanie w wyścigi samochodowe na najwyższym poziomie, to promocja marki Orlen na globalnym rynku. DTM to prestiżowa i ciesząca się zainteresowaniem (ok. 600 tysięcy widzów na trybunach, relacje TV w 50 krajach) seria wyścigowa. W sytuacji, gdy w Niemczech, Czechach i na Słowacji Orlen ma 1000 stacji paliw, to inwestycja w sponsoring sportowy wydaje się trafiona. W Niemczech działa 585 stacji Star, które w ostatnich miesiącach przeszły proces co-brandingu. Obok znanej w Niemczech marki Star, na dystrybutorach, pylonach ceno-

wych oraz ekranach wewnątrz stacji widoczny jest logotyp Orlen. Proces co-brandingu przeprowadzany jest również na 415 stacjach w Czechach i 10 na Słowacji, które działają pod marką Benzina.

W sezonie 2020 odbędzie się dwadzieścia wyścigów serii DTM na dziesięciu najciekaw-

szych torach siedmiu krajów Europy. Rywalizację będą obserwować kibice m.in. na takich legendarnych torach jak Monza (Włochy), Brands Hatch (Wielka Brytania), czy Nürburgring (Niemcy). Sezon rozpocznie się w ostatni weekend kwietnia na belgijskim torze Zolder, a zakończy 4 października na niemieckim Hockenheimring. ■

Kalendarz wyścigów DTM

Kalendarz wyścigów DTM		
1.	Zolder (Belgia)	24-26 kwietnia
2.	Lausitzring (Niemcy)	15-17 maja
3.	Igora Drive (Rosja)	29-31 maja
4.	Anderstorp (Szwecja)	12-14 czerwca
5.	Monza (Włochy)	26-28 czerwca
6.	Norisring (Niemcy)	10-12 lipca
7.	Brands Hatch (Wielka Brytania)	22-23 sierpnia
8.	Assen (Holandia)	4-6 września
9.	Nurburgring (Niemcy)	11-13 września
10.	Hockenheimring (Niemcy)	2-4 października



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/

To by było na tyle...

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI



Zakończyła się wieloletnia przygoda Kia Picanto na torach wyścigowych. Miałem wielką przyjemność współpracować w pierwszych latach tego markowego pucharu, miałem też wielką frajdę w kolejnych latach, już jako gość, obserwować niektóre wyścigi. Za te wszystkie lata bliższej i dalszej współpracy, za kapitalną atmosferę, za sportowe emocje, życzliwość i świetne towarzystwo wielkie dzięki kieruję do Moniki Krzesak i Wojciecha Szyszko. Wszystkim kolegom i znajomym, z którymi zdarzyło mi się spotykać, zawodnikom, mechanikom, paniom i panom, też bardzo dziękuję. To tyle prywaty.

Twórcą i pomysłodawcą tego markowego pucharu wyścigowego jest Dyrektor Zarządzający Kia Motors Polska, Wojciech Szyszko. Trudno też przecenić udział w całym przedsięwzięciu Moniki Krzesak, szefowej PR

i dobrego ducha Picanto Cup. Warto przypomnieć, że wyścigowy markowy puchar Picanto powstał w czasie, kiedy inni producenci samochodów z aktywności w polskim sporcie samochodowym się wycofywali. Łatwo nie było, jednak w pierwszy sezon młodzi kierowcy w Picanto ruszyli w asyście sponsorów i, zgodnie z porozumieniem z PZM, po tytuły mistrzostw Polski. I po całkiem znaczne nagrody, najlepsi mieli szansę nagrodami pokryć niemal całość kosztów startów. Trzeba tylko było wygrywać.

Przed kolejnym sezonem wyścigowego serialu, w lutym 2007 roku, Wojciech Szyszko w wywiadzie opowiadał o powstaniu i planach związanych z markowym pucharem Kii. Jak doszło do wprowadzenia koreańskiej marki do sportu samochodowego, jak udało się przekonać koreańskie kierownictwo firmy od lat z upodobaniem sponsorującej piłkę nożną czy tenis i czy inwestycja w polski sport samochodowy skończyła się sukcesem? Rozmowę odbyliśmy w siedzibie KIA Motors Polska długo po tym, jak opadły emocje sportowe po pierwszym sezonie, w którym →→





o tytuły mistrzów Polski rywalizowali zawodniczki i zawodnicy w koreańskich KIA Picanto.

Mirosław Rutkowski - Od kiedy objął Pan stanowisko dyrektorskie w KIA Motors Polska?

Wojciech Szyszko - Przeszedłem do firmy w maju 2004 roku.

I co Pan zastał?

– Postrzeganie marki w Polsce było mniej więcej takie, jak marek japońskich kilkanaście lat wcześniej. Niewielka sieć dealerów z trudem wiążących koniec z końcem, potężne straty firmy oczekującej wówczas na wejście Polski do Unii Europejskiej. To był stan szczególnej hibernacji, chociaż już mieliśmy w ofercie nowoczesne samochody; przypominę że w 2004 roku w Polsce pojawiły się Cerato i Picanto. Po akcesji Polski w UE mogliśmy skutecznie sprzedawać auta, które wcześniej nie były konkurencyjne z uwagi na 35% cło. Kiedy przyszedłem miałem trzy priorytety: utrzymać i, jeśli się da, rozwinąć sieć dealerską, stworzyć jakiś sensowny plan sprzedaży i stworzyć działy marketingu i PR. Po roku

wszystko to funkcjonowało właściwie, postrzeganie marki wyraźnie się poprawiło, sprzedaż wzrosła. Nie bez znaczenia było też uzupełnienie oferty o atrakcyjne modele Sportage i Rio.

Jak pamiętam opinia o tych samochodach nie była zbyt pochlebna, za ich największą zaletę uważano cenę...

– Mieliśmy świadomość, że dobre auta nie obronią się same. Musieliśmy przekazać jakiś istotny komunikat, w którym znalazłby się niepodważalny argument przekonywujący do naszej marki. Uznaliśmy, że marketing sportowy jest w tej mierze najlepszy, jednak ani piłką nożną, ani tenisem nie bardzo daje się przekonywać o tym, że samochody KIA to dobre, nowoczesne i trwałe konstrukcje. Najbardziej sensowny, wręcz naturalny jest w tej mierze sport samochodowy. Nie bez powodu wszystkie duże marki były, są lub będą promowały swoje produkty w sporcie samochodowym.

Skąd wiedzieliście, że właśnie krajowe wyścigi są najlepszym miejscem promocji?



– Moja znajomość realiów rodzimego sportu samochodowego była mizerna, dziś, z perspektywy czasu mogę powiedzieć, że nie miałem o polskim sporcie samochodowym niemal żadnej wiedzy. Orientowałem się nieco w rajdach samochodowych, ale też była to wiedza dość wrywkowa. Wiedziałem o kolejnych cyklach wyścigów markowych Fiata, Renault i Alfy Romeo i znałem

efekty wszystkich tych projektów. Badania marketingowe dowiodły, że musimy komunikować się przede wszystkim z młodymi ludźmi. Jak już wspomniałem mieliśmy bardzo dobre i niedrogie auto, które niewielkim nakładem dało się przerobić na samochód wyścigowy. Wszystko razem ułożyło się w logiczną całość; powstał pomysł stworzenia relatywnie niedrogich wyścigów →→





dla młodych, rozpoczynających karierę ludzi. Jak już mieliśmy pomysł, to należało znaleźć sposób realizacji. Zacząłem od tworzenia zespołu, który byłby w stanie cały ten projekt udźwignąć. Pojechałem do europejskiej centrali firmy we Frankfurcie z precyzyjnie dopracowanym planem biznesowym, w którym jedynie budowanie wizerunku, jako wartość dodana nie mogła być precyzyjnie ujęta w liczby. Cały projekt był przedsięwzięciem biznesowym, w którym najważniejszym argumentem był efekt finansowy. Poprawa, czy wręcz budowa wizerunku była jedynie efektem wtórnym.

W środowisku kierowców wyczynowych powszechny jest pogląd, że właśnie budowa wizerunku firmy jest powodem sponsoringu sportu przez producentów samochodów...

– Samochody są produkowane po to, aby jeździły po drogach. Zatem muszą trafić do klientów. Tak więc podstawowym zadaniem producenta jest budowa i sprzedaż samochodów.

Uzyskał Pan akceptację na stworzenie markowego pucharu wyścigowego?

– W oficjalnych rozmowach dowiedziałem się,

że wyścigi samochodowe nie są zgodne z kierunkiem działania koncernu, ale mogę podjąć ryzyko. Tyle, że na własne ryzyko... No i zaczęliśmy organizować wyścigowy KIA Picanto Cup.

Czy pojawiły się jakieś niespodziewane problemy?

– Od początku były same problemy. Nie wiem, czy podjąłbym decyzję o uruchomieniu tego programu, gdybym wówczas miał dzisiejszą wiedzę. To była ogromna praca, w której bez przerwy coś nas zaskakiwało. Każdy dzień przynosił niespodzianki, i to wcale nie miłe.

W końcu doprowadziliście do pierwszego startu w Kielcach.

– Wcześniej zorganizowaliśmy na tym torze trening. I okazało się, że większość zawodniczek i zawodników nie za bardzo opanowała sztukę ścigania się. Przed zawodami z niepokojem oczekiwałem startu do wyścigu, w wyobraźni widziałem jeden wielki karambol, kiedy trzydzieści aut wpada w pierwszy zakręt... Okazało się, że strach ma wielkie oczy, co prawda nie brakowało kolizji czy wypadnięć z toru jednak do mety dojechali niemal wszyscy.

I już wtedy wiedział Pan, że KIA Picanto Cup okazał się sukcesem?

– Wiedziałem. Puchar stał się ważnym wydarzeniem w życiu sportowym, samochody sprawdziły się doskonale, kierowcy w miarę szybko nauczyli się wyścigów. A w połowie sezonu założenia biznesowe zostały przekroczone dwukrotnie, a zatem zwrot inwestycji był wręcz rewelacyjny. Do dziś jednak nie wiemy - jak wspominałem wcześniej, tego nie da się obliczyć – jaka jest percepcja marki, wiemy jedynie, że dzięki tym wyścigom tysiące ludzi poznało firmę KIA jako producenta dobrych samochodów.

A jak zareagowała centrala?

– Po zakończeniu sezonu usłyszałem „good job”, co odebrałem jako bardzo wysoką ocenę projektu KIA Picanto Cup. W centrali zaczęły rodzić się coraz to nowe pomysły dotyczące sportu samochodowego. Myślę, że niebawem będziemy dzielić się naszymi doświadczeniami z innymi krajami.

A jakie zmiany szykujecie Państwo w nadchodzącym sezonie?



– Pracujemy nad uatrakcyjnieniem wyścigów, myślimy o wyjeździe na tory poza granicami Polski, ale przede wszystkim chcemy utrzymać nadrzędną ideę Pucharu jako adresowanego do młodych, początkujących zawodników. Będziemy wspierać kierowców przy uzyskiwaniu licencji, opanowaniu wyczynowej techniki jazdy, poznawaniu i właściwym rozumieniu regulaminów i zasad czystej, sportowej rywalizacji. O tym na ile udało nam się uczynić Puchar jeszcze bardziej atrakcyjnym przekonamy się już niebawem, przed pierwszym wyścigiem.





Sukces dwóch pierwszych sezonów sprawił, że przez trzy lata na torach poza małymi Picanto, w równoległe organizowanej serii kierowcy jeździli samochodami Pro_ceed. Serial w większych samochodach zakończył się w 2010 roku. Przez lata młodzi zawodnicy korzystali z kolejnych wersji wciąż rozwijanego i unowocześnianego Picanto. W kolejnych latach młodzi kierowcy coraz częściej wyjeżdżali na tory poza granicami Polski, ostatnio w kraju odbywała się jedna tylko runda na torze w Poznaniu. Finał miał miejsce na legendarnym torze Monza. Dziś okazuje

się, że dla bardzo wielu młodych ludzi Puchar Picanto był jedyną dostępną finansowo możliwością sprawdzenia się w kwalifikowanym sporcie samochodowym. Nie wszyscy chcieli, nie wszyscy mogli kontynuować sportową karierę, byli też kierowcy, którzy odnieśli sukcesy w wyższych seriach, nie tylko w Polsce.

Wraz z informacją o zakończeniu jednego takiego projektu w Polsce Wojciech Szyszko podsumował:

– Po 14 latach organizowania jednej z naj-





lepszych jednomarkowych serii wyścigowych jesteśmy zmuszeni zakończyć projekt KIA PLATINUM CUP

Kończy się pewien wspaniały rozdział w historii nie tylko polskiego motorsportu, ale również Kia Motors Polska. Po tylu latach organizowania najbardziej dostępnej, a często jedynej dostępnej dla zawodników serii wyścigowej, nigdy nie zastanawialiśmy się czy chcemy kontynuować to przedsięwzięcie, ale jak – z roku na rok – uczynić wyścigi Kia Picanto jeszcze bardziej atrakcyjnymi dla zawodników. I nie mam w tym momencie na myśli jedynie nagród finansowych, które najlepszym zawodnikom pozwalały niemal zrefinansować koszty udziału w tej serii wyścigowej. Również pod tym względem wyścigi organizowane przez Kia Motors Polska wyróżniały się na tle innych serii. Fakt, że od 2015 roku odbywały się one pod szyldem „International Series sanctioned by the FIA”, czyli Światowej Federacji Sportu Samochodowego, najlepiej świadczy o poziomie organizacji wyścigów Kia Picanto.

Kia Motors Polska – jako organizator wyścigów Kia Picanto – dziękuje za wieloletnie zaufanie i pasję wszystkim partnerom biznesowym (Orlen Oil, BNP Paribas, Lotos Oil), sponsorom,

patronom medialnym i osobom odpowiedzialnym za organizację całego projektu. Ogromne wyrazy uznania kierujemy do zawodników, którzy brali udział w historycznym przedsięwzięciu na skalę polskiego motorsportu. Brawa również dla ich rodziców, serwisantów i kibiców, którzy dzielnie wspierali nie tylko mistrzów Polski, ale wszystkich zawodników w stawce. Razem, przez 14 lat, współtworzyliśmy wspaniałe widowisko, które odwiedziło najważniejsze miejsca na wyścigowej mapie Europy – począwszy od pobliskiego Hungaroringu, skończywszy na kultowym torze Monza.

Motoryzacyjny świat stawia przed producentami aut nowe wyzwania. Elektromobilność będzie w najbliższych latach słowem odmianym przez wszystkie przypadki. Już wiadomo, że samochody elektryczne zająć w przyszłości ulice i wiele wskazuje na to, że również tory wyścigowe i odcinki specjalne. Jestem pewien, że świat motorsportu usłyszy jeszcze o serii wyścigowej organizowanej przez Kia Motors Polska. Serii, w której będą brały udział samochody zgodne z duchem czasu i takiej, która będzie miała „błogosławieństwo” centrali Kia Motors. ■

Mistrz Janusz

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Szesnaście lat temu, na przejeździe kolejowym w Rzezawie zginął jeden z najlepszych polskich kierowców rajdowych, Janusz Kulig. W pamięci pozostaje jako znakomity sportowiec, ale nade wszystko jako wspaniały, prawy i wielkiej kultury człowiek. Okropnie go brak. W krajowym sporcie osiągnął wszystko, karierę międzynarodową przerwał tragiczny wypadek



Aby młodszy Czytelnicy mieli okazję poznać, starszym dla przypomnienia - kariera sportowa Janusza Kuliga. Pierwszy tytuł mistrza Polski zdobył w roku

1995. Wywalczył go wspólnie z Dariuszem Burkatem w bardzo licznej wówczas klasie N-3 samochodem Opel Kadett GSi. Koledzy ze szkolnej ławy, których połączyło umiłowanie

sportu samochodowego, wspólnie zdobywali rajdowe ostrogi, a później, przez cztery sezony startowali w mistrzostwach Polski. Z rajdami samochodowymi zetknął się już jako dziecko.

Wychowywał się w Łapanowie, gdzie w latach osiemdziesiątych na krętych drogach Pogórza Wielickiego i Beskidu Wyspowego wytyczano odcinki specjalne Rajdu Krakowskiego i wielu imprez z cyklu KJS. Z zapartym tchem obserwował przemykające w okolicach jego domu rajdówki. Tam narodziła się fascynacja rajdami samochodowymi. Janusz z Darkiem uciekali ze szkoły najpierw, aby obserwować przejazdy samochodów, później sami zaczęli ćwiczyć. W kwalifikowa-



tego, od pierwszych startów, Janusz cieszył się powszechną sympatią środowiska, otaczało go wielu życzliwych ludzi doceniających nie tylko talent kierowcy rajdowego. Rzecz jasna dobra aura bardzo pomagała w rozmowach ze sponsorami, wobec których zresztą zawsze zachowywał się co najmniej fair. W 1993 roku załoga jeździła już w zespole rajdowym Aquila Rally sponsorowanym przez Rafinerię Trzebinia, a kibice z uznaniem obserwowali ich widowiskową jazdę w tyl- ➔➔

nym sporcie samochodowym debiutowali Fiatem 126p w 1991 roku w krakowskim Kryterium Asów. W następnym sezonie w mistrzostwach Polski zajęli tym autem drugie miejsce w klasie A-10. Zostali zauważeni. Od samego początku Janusz Kulig konsekwentnie dążył do osiągnięcia kolejnych, wyznaczonych sobie, celów sportowych.

Miał to szczęście, że w czasie kiedy rozpoczął przygodę ze sportami samochodowymi, rajdy w Polsce rozkwitały. Do





nonapędowej Toyocie Corolli 1600 przygotowanej według przepisów grupy A.

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

Za kierownicą Astry spędzili niemal cały sezon zdobywając drugie miejsce w klasyfikacji F-2 (samochody z napędem na jedną oś), trzecie miejsce w klasie A-7 i ósme miejsce w klasyfikacji generalnej. Być może dorobek sezonu byłby odrobinę lepszy, jednak w 16. Rajdzie Karkonoskim załoga skorzystała z zaproszenia do jazdy w samochodzie Renault Clio Maxi. Start w profesjonalnym zespole i w superwyczynowym samochodzie był zarówno wyróżnieniem, jak i trudnym egzami-

nem. Do mety w Karpaczu nie dojechali, z walki wyeliminował ich rzadko zdarzający się defekt łożyska w alternatorze, jednak póki jechali, zajmowali trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej, niewiele ustępując Waldemarowi Doskoczowi, nazywanemu wówczas zastrzeżeniem „Królem Ośki”. Awarią również skończył się test załogi w Clio Maxi na Słowacji w Rajdzie Gemer.

Na początku 1997 roku okazało się, że w zespole Renault-PBI Bank na stanowisko kierowcy w bodaj najszybszej wówczas rajdówce z napędem na jedną oś, Renault Megane Maxi, zatrudniono Janusza Kuliga z towarzyszącym mu na prawym fotelu Jarosławem Baranem. Sezon zakończył się niespodziewanym sukcesem, wywalczyli mistrzostwo Polski w klasyfikacji generalnej. Pokonali świetnych rywali startujących w teoretycznie lepszych samochodach: Roberta Gryczyńskiego z Tadeuszem Burkackim (Toyota Celica) i mistrzów Europy Krzysz-





tofa Hołowczyca z Maciejem Wisławskim (Subaru Impreza). Dla Janusza Kuliga był to sezon przełomowy; w profesjonalnym zespole udowodnił, że potrafi wywiązać się z obowiązków zawodowego kierowcy rajdowego. W kolejnych rajdach sezonu następowała przemiana wielce utalentowanego kierowcy uprawiającego sport rajdowy z potrzeby serca i pasji w profesjonalnego kierowcę wyczynowego, dla którego rajdy pozostają spełnieniem dziecięcych marzeń, ale przede wszystkim zawodem. Na końcowy sukces w sezonie 1997 złożyły się zarówno świetny samochód, znakomity serwis, ogromna praca całego zespołu, doskonała taktyka i strategia jazdy, nieprzeciętny talent kierowcy oraz wsparcie pilota, a także szczęście. Właśnie w tym czasie Janusz Kulig zyskał miano

„farciarza”; poza uznaniem dla niebywałego wręcz wyczucia samochodu i drogi, powszechna stała się opinia o wielkim szczęściu towarzyszącym kierowcy. Kibiców zachwycał styl jazdy - agresywny, a przy tym pewny, precyzyjny i bardzo techniczny. Bardzo rzadko na

trasach odcinków specjalnych jeździł widowiskowo i chociaż potrafił auto z przednim napędem wprowadzić w czterokołowy poślizg, to jednak takie sztuki „pod publikę” urządził - jeśli w ogóle - po skończonych zawodach. Kolejny sezon pokazał, że Janusz Kulig jest →→



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

mistrzowskiego po raz wtóry fetować mistrzostwo w klasyfikacji generalnej. Na pociechę zostało im zwycięstwo i tytuł mistrzowski w klasyfikacji F-2. Mistrzami kraju zostali wówczas Robert Gryczyński i Tadeusz Burkacki jeżdżący w Toyocie Corolli. Janusz pierwszy pogratulował zwycięzcom.

W połowie roku było już wiadomo, że Renault kończy pełną sukcesów przygodę z rajdami w Polsce i od następnego sezonu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem muszą szukać nowego układu sponsorskiego. Rozstanie z zespołem Renault odbyło się w stylu, który wart jest naśladowania. W połowie sezonu, w rajdach poza granicami Polski Janusz Kulig startował w innym samochodzie i przy wsparciu innych sponsorów. Rzecz jasna nic nie odbywało się przypadkiem; przedstawiciele Renault zaakceptowali aneks do kontraktu pozwalający zawodnikowi na starty w innych barwach, Janusz Kulig z kolei nie nagłaśniał w Polsce swych suk-

cesów zagranicznych realizując wszystkie medialne zobowiązania wobec sponsora do ostatniego rajdu sezonu. W poszukiwaniach koncepcji dalszej kariery, sponsora i samochodu pomocny okazał się pierwszy sukces międzynarodowy Janusza - tytuł mistrza Strefy Europy Centralnej. FIA zaliczyła do tej strefy Austrię, Węgry, Polskę, Chorwację, Czechy i Słowację. Rozgrywane w tych krajach rajdy zaliczane do cyklu mistrzostw Europy dawały również punkty w mistrzostwach strefy, a także, co ma znaczenie dla sponsorów, miejsce na liście priorytetowej FIA. Punkty zdobyte w polskich eliminacjach liczonych do tego cyklu zsumowały się z punktami zdobytymi w startach zagranicznych. Janusz Kulig jeździł ze słowackim pilotem Emilem Horniaczkiem w przygotowanej przez JM Engineering ze Žilinu Toyocie Celice. Na Słowacji, w Rajdzie Gemer zdobyli drugie miejsce, na Słowenii, w Rajdzie Petrol-Velenje wygrali. W kolejnej planowanej eliminacji cyklu, Rajdzie Pirelli - Steiermark w Austrii startować już nie musieli; Janusz Kulig miał wystarczający dorobek punktowy. Doświadczenie w startach czteronapędową maszyną okazało się niezwykle przydatne w następnym sezonie.

Przez kolejne pięć lat Janusz Kulig startował wyłącznie w samochodach z napędem na obie osie. Od początku 1999 roku wraz z Jarosławem Baranem stanowili załogę nowego zespołu Marlboro-Mobil 1, a ich rajdowym orężem był Ford Escort





WRC. To był przełomowy i, po raz kolejny, pełen wyzwań, przygód i niespodzianek sezon dla obu zawodników, stanowił też istotny przełom w ich karierze. O tym, że nie zdobyli tytułu mistrzów Polski zdecydował przede wszystkim awaryjny, niedobrze przystosowany do specyfiki polskich rajdów samochód. W pierwszej rundzie, 13. Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, zajęli drugie miejsce. Zwyciężyli Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin, trze-

cie miejsce przypadło Leszkowi Kuzajowi z Arturem Skorupą, czwarte Robertowi Gryczyńskiemu i Tadeuszowi Burkackiemu. Po rozegraniu siedmiu rajdów okazało się, że był to najciekawszy sezon w historii. Kolejność w końcowej klasyfikacji generalnej była taka sama, jak na mecie pierwszego rajdu, jednak kolejność pretendentów do tytułu mistrzowskiego zmieniała się po każdym rajdzie. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem wycofali się po piątym

odcinku specjalnym z Rajdu Elmot, bez szwanku i w dobrych nastrojach wyszli z poważnego wypadku na trasie odcinka specjalnego Łapanów - Czasław w 56. Rajdzie Polski. Samochód wyleciał z drogi, dachował, i kiedy zawodnicy wydostali się z Forda, ten doszczętnie spłonął. Załoga żartowała, że jak jechał Kulig, to w planie było też pieczenie Barana. Obaj byli przekonani, że na odcinkach specjalnych nic złego przytrafić się im nie może. W kolejnej rundzie mistrzostw Polski, 25. Rajdzie Kormoran znowu dachowali. Z wypadku wyszli bez najmniejszych obrażeń, mocno uszkodzony samochód z ogromnym trudem doprowadzili do serwisu, gdzie odzyskał rajdowy wigor. Metę osiągnęli jako druga załoga w stawce. 47. Rajd Wisły - na odcinkach specjalnych wygrywali, jednak ich wysiłek i wyraźną przewagę nad rywalami zniweczyła seria awarii półosi, które serwis wymieniał aż osiem razy. Na mecie stracili do Krzysz-

→→





tofa Hołowczyca nieco ponad 12 sekund, jednak sekundy te miały wagę tytułu mistrzowskiego. W ostatniej odsłonie rajdowego sezonu pozostała Januszowi Kuligowi z Jarosławem Baranem walka o tytuł wicemistrzowski i wyszli z niej zwycięsko dając na trasie prawdziwy koncert jazdy. Auto po raz pierwszy w sezonie spisywało się bez zarzutu, załoga wspięła się na szczyt umiejętności, nieco zawiedli rywale (Krzysztof Hołowczyca nie startował, Robert Gryczyński odpadł już pierwszego dnia, Leszek Kuzaj jechał z kontuzją ręki).

Podobnie jak rok wcześniej zwycięstwo w Rajdzie Barum, gdzie po raz kolejny startował z Emilem Horniaczkiem w Toyocie Celice GT-Four i punkty zebrane w krajowych rajdach

o randze międzynarodowej dały Januszowi Kuligowi sukces w klasyfikacji mistrzostw Strefy Europy Centralnej. Dzięki wsparciu i kontaktom głównego sponsora (Marlboro) załoga brała udział w przygotowaniach Tommi Mäkinena do Rajdu Akropol. Jazdy na prawym fotelu „latającego Fina” były dla polskiego mistrza istotnym doświadczeniem. Praktyczne nauki załoga pobierała startując w Rajdzie Semperit i w kończącym mistrzostwa świata, Rajdzie Wielkiej Brytanii. W tej ostatniej imprezie na 13. odcinku specjalnym wylecieli z trasy. Chwilę po tym, jak wydostali się z uszkodzonego Escorta, na ich auto wpadł samochód Colina McRae, zmieniając obie rajdówki w kupę żelastwa. Przekonanie o niebywałym szczęściu Janusza Kuliga stało się powszechne.

Starty zagraniczne miały być jednym z etapów przygotowania załogi do udziału w cyklu mistrzostw świata dla załóg niefabrycznych.

Następne sezony w rajdach samochodowych w Polsce przynoszą dwa tytuły mistrzowskie i szereg występów poza granicami. Do zespołu dołączył kolejny sponsor - Ford, a załoga przesiadła się do Focusa w najlepszej dostępnej dla niefabrycznego zespołu specyfikacji WRC. Sezon 2000 rozpoczął się awarią skrzyni biegów na Zimowym Rajdzie Dolnośląskim, a zakończył oglądaniem ostatniej eliminacji, 48. Rajdu Wisły okiem kibica po wcześniejszym rozstrzygnięciu na swoją korzyść krajowego championatu. Po drodze było bardzo ważne zwycięstwo w 26. Rajdzie Kormoran nad niepokonanym



na własnym terenie Krzysztofem Hołowczyem; miało ono symboliczny wymiar zajęcia najważniejszego miejsca wśród mistrzów polskich tras rajdowych. W walce o tytuł mistrza Polski w siedmiu eliminacjach Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pięciokrotnie wygrywali, raz ulegli Leszkowi Kuzajowi i raz technice (awaria skrzyni biegów). Załoga zaczęła intensywnie zbierać doświadczenia w rajdach o randze mistrzostw świata. Po nieukończonym 33. Rajdzie Portugalii pojechali do Katalonii, gdzie zostali włączeni do zespołu logistycznego zespołu fabrycznego Mitsubishi. Podobnie, w ramach przygotowań do rywalizacji o Puchar FIA 2001, odbyli pełny rekonesans w Rajdzie Akropol. We Włoszech, podczas oficjalnego treningu odbyła się część nieoficjalna; zespoły Marlboro - Mitsubishi

- Ralliart i Marlboro - Ford - Mobil 1 wspólnie obchodziły 31. urodziny Janusza Kuliga. Kilka dni później zarówno Tommi Mäkinen, jak i Janusz Kulig osiągnęli metę Rajdu Sanremo. Tradycyjnie wraz z Emilem Horniaczkiem Janusz Kulig wystartował w czeskiej eliminacji mistrzostw Europy, Rajdzie Barum. Na 13. kilometrze 13. odcinka specjalnego zabrakło szczęścia - w Toyocie Corolli zdefektowały drążki kierownicze i załoga do mety nie dojechała. Na pocieszenie wygrali jedną z eliminacji mistrzostw Słowacji - Rajd Mikona.

Rok 2001 był najbardziej pracowitym sezonem w karierze Janusza Kuliga. Startował w ośmiu rajdach mistrzostw Polski, pięciu mistrzostw Słowacji i dwóch mistrzostw świata. Nie ukończył trzech

rajdów, w dwunastu stawał na podium, w siedmiu na najwyższym stopniu. Sześciokrotnie jechał Toyotą Corollą WRC, dziesięć razy Focusem WRC, przejechał ponad 3 tysiące kilometrów odcinków specjalnych, zdobył tytuł mistrza Polski (z Jarosławem Baranem) i mistrza Słowacji (z Emilem Horniaczkiem). Na koniec wziął udział w warszawskiej Barbórcie, którą wygrał.

Do rywalizacji w mistrzostwach Polski 2001 przystąpiło pięć załóg w samochodach klasy WRC, co zapowiadało interesującą i wyrównaną walkę we wszystkich eliminacjach. Tak też i było. Mocne zespoły dokładały wszelkich starań, aby odebrać tytuł mistrzowski załodze jeżdżącej tak jak w ubiegłym sezonie Focusem i z tymi samymi sponsorami. Najbardziej →→



dramatycznym wydarzeniem sezonu był wypadek na Rajdzie Polski. Na cztery odcinki przed metą rajdu załoga Marlboro - Ford - Mobil 1 przebiła oponę i zamiast wypracowanej wcześniej niemal minuty przewagi nad najgroźniejszymi rywalami, Leszkiem Kuzajem z Andrzejem Górskim, miała 12 sekund straty. Na piętnastu kilometrach Janusz Kulig odrobił 4,3 sekundy, do mety rajdu pozostało ok. 30 kilometrów i 7,2 sekundy do lidera. Kierowca podjął ryzyko jazdy bez żadnego marginesu bezpieczeństwa i na jednym z mostków, przy bardzo dużej prędkości, tego marginesu zabrakło. Samochód wyleciał w powietrze, spadł nieco za daleko na pobocze i wpadł w nieprzewidziany poślizg. Po przebrnięciu przez rowy, obijaniu się o drzewa spadł około 25 metrów w dół. Z kompletnie zgniecionego Focusa załoga

wydostała się samodzielnie. Lekko poobijani, bez poważniejszych obrażeń wyszli z kolejnego wypadku. Pozostał jednak u Janusza pewien psychiczny uraz, który powodował, że na bardzo szybkich partiach kierowca jechał odrobinę wolniej, niż mógł. W przełamaniu tego lęku pomagał psycholog, jednak odbudowywanie psychiki trwało długo. W ostatnich eliminacjach sezonu w stylu jazdy kierowcy obserwatorzy rywalizacji o mistrzostwo Polski nie byli w stanie dostrzec jakichkolwiek śladów tego groźnego wypadku, jednak sam kierowca mówił o zdarzeniu jeszcze dwa lata później. Wyrównana rywalizacja sezonu 2001 zakończyła się dopiero na ostatnim odcinku specjalnym ostatniego rajdu. O trzecim w karierze tytule mistrza Polski Janusza Kuliga i Jarosława Barana przesądził 28. Rajd Warszawski rozpo-

czynający się w dniu urodzin kierowcy. Na mecie uzyskali 5 sekund przewagi nad Krzysztofem Hołowczycem jadącym z Łukaszem Kurzeją Peugeotem 206 WRC.

Nowe regulacje prawne (zakaz reklamy używek) spowodowały rozpad zespołu, w którym główną rolę grała firma tytoniowa. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ponownie znaleźli się na rozdrożu, poszukiwania nowych sponsorów były tym trudniejsze, że gospodarka kraju mocno przyhamowała i w wielkich korporacjach zredukowano wydatki na promocję i reklamę. Na domiar złego wciąż obowiązywała umowa zawarta przez Polski Związek Motorowy z Telewizją Polską o wyłączności relacjonowania zawodów o mistrzostwo Polski w sportach motorowych. TVP sportów samochodowych

nie pokazywała, stacje komercyjne nie miały do tego prawa. A sponsorom zależało głównie na telewizji. W tej sytuacji Janusz Kulig i Jarosław Baran postanowili powalczyć o mistrzostwo Europy. Ciekawsze ze względów sportowych, jak i korzystniejsze dla promocji sponsora wyzwanie leżało w zasięgu możliwości załogi. Jedynym problemem był budżet. Jednocześnie, trochę na zasadzie planu awaryjnego, a trochę jako rozpoznanie i określenie swojego miejsca w stawce wystartowali w Mitsubishi grupy N w Rajdzie Szwecji. Doświadczenia bardzo się przydały, kiedy rok później jechali w tej imprezie już jako załoga zgłoszona do mistrzostw świata w Production Car. Kolejny start w seryjnym Mitsubishi miał miejsce w Stanach Zjednoczonych w Rajdzie Cherokee Trails. Pojechali na zaproszenie i dzięki wysiłkom Marka Pilcha prowadzącego Autoklub Polski - Chicago. Załoga znad Wisły na trasach parku narodowego Cherokee Polakom mieszkającym za Wielką Wodą, jak i kibicom w kraju sprawiła ogromną satys-



fakcję. Jadąc w nieznanym rajdzie, o organizacji kompletnie odmiennej od imprez europejskich, w konkurencji z autami bez restrykcyjnych ograniczeń technicznych określonych przepisami FIA i walcząc jedynie o sławę, pokazali najwyższych lotów technikę jazdy, waleczność i ogromną skuteczność. Na mecie zajęli drugie miejsce ze stratą zaledwie 1 sekundy do zwycięzcy.

Wobec przedłużającego się procesu budowy nowego zespołu Janusz Kulig z Jarosławem Baranem skorzystali z pro-

pozycji szefów zespołu Shell Helix-PTF-Seat i w pierwszej eliminacji sezonu rozgrywek krajowych wystartowali w Seacie Cordobie WRC. Pomimo problemów technicznych wygrali 16. Zimowy Rajd Dolnośląski. Na trasach 25. Rajdu Krakowskiego ulegli Leszkowi Kuzajowi, który jechał wówczas po raz pierwszy w znakomitym Peugeotie 206 WRC. Stając na rampie startowej trzeciej eliminacji mistrzostw Polski załoga wiedziała, że jest to ich ostatni rajd w Seacie. W kwietniu udało się podpisać wszystkie umowy dotyczące startów w mistrzostwach Europy i tydzień po wygraniu (po raz piąty w historii imprezy) 30. Rajdu Elmot, Janusz Kulig z Jarosławem Baranem ruszali do rywalizacji o championat kontynentu. Z nowymi sponsorami w Fordzie Focusie WRC wystartowali w Rally of Turkey, stanowiącym trzecią eliminację serialu ze współczynnikami 20. Samochód do mistrzostw Europy przygotowała zaprzyjaźniona z Januszem Kuligiem czeska firma Jolly Club, rezydująca w Žlinie. Sponsorami zespołu, którego oficjalna →→





nazwa brzmiała: Mobil 1 Brok Goodyear Team Poland były firmy Mobil, Brok, Goodyear, Action, Ferro przy wsparciu Ford Distribution. Zwycięstwo w Izmirze samochodem w specyfikacji z roku 1999, w silnej konkurencji, na nieznanymi trasach i w trudnych warunkach dawało zespołowi uzasadnione powody do radości. W odbywającym się dwa tygodnie później w Bułgarii Rallye Albena ulegli jedynie Leszkowi Kuzajowi i przed polską eliminacją objęli prowadzenie w klasyfikacji mistrzostw Starego Kontynentu. Kolejne zwycięstwo w Rajdzie Polski powiększyło przewagę w mistrzostwach Europy, niestety, później zaczęły się kłopoty. Ypres Westhock Rally rozpoczął się problemami z układem hamulcowym, potem silnik nie uzyskiwał właściwych obrotów i na koniec przestało

działać wspomaganie układu kierowniczego. Na 10. odcinku załoga musiała zrezygnować z rywalizacji. W kolejnej eliminacji, Rally Vinho de Madeira, planowany był start w samochodzie specyfikacji 2001, lecz skończyło się na planach. Ponownie awarie uniemożliwiały utrzymanie właściwego rytmu jazdy i osiągnięcie mety okazało się nadzwyczaj trudne. Szóste miejsce nie było sukcesem na miarę ambicji, ale i tak ponad możliwości samochodu. W greckiej eliminacji, Elpa Rally, Janusz Kulig i Jarosław Baran stoczyli wspaniałą walkę z Renato Travaglią i Flavio Zanellą w Peugeocie 206 WRC i miejscowymi zawodnikami Leonidasem Kyrkosem i George Polyzoisem w Fordzie Escorcie WRC. Zajęli trzecie miejsce po ryzykownym zabiegu założenia opon typu „slick” na ostatnie odcinki spe-

cialne. Niestety, spadł deszcz. Pomimo to Polacy prowadzili w klasyfikacji ME.

Po raz kolejny awaria układu wspomagania już w pierwszej fazie rywalizacji przesądziła o zajęciu trzeciego miejsca na znanym i lubianym przez Janusza Kuliga Rajdzie Barum. Imprezę wygrał Włoch, drugie miejsce zajął Leszek Kuzaj. Po zanalizowaniu rezultatów wyszło, że sprawa tytułu rozstrzygnie się w ostatnim rajdzie serii „dwudziestek”, z tym że Janusz Kulig miał możliwość doliczenia punktów zdobytych w którymś z rajdów o niższym współczynniku. Decyzja została podjęta szybko i załoga wzięła udział w szwajcarskim Rallye International du Valais ze współczynnikiem 10. Celem było zwycięstwo i doliczenie 10 punktów pomnożonych przez

współczynnik. Zdefektowana w pierwszej fazie zawodów skrzynię biegów naprawiono, i później, bez dramatycznych wysiłków, założenia zostały zrealizowane. W dniu swoich urodzin ponownie Janusz Kulig został liderem klasyfikacji mistrzostw Europy, jednak tytuł mistrzowski miał przypaść zwycięskiej załodze na Rallye d'Antibes na Lazurowym Wybrzeżu. W ostatnim, decydującym starciu Janusz Kulig i Jarosław Baran wystartowali po raz pierwszy w Peugeocie 206 WRC. Zgodnie z przewidywaniami pierwsi na metę wjechali Włosi, Renato Travaglia i Flavio Zanella i oni też wygrali rywalizację. Wicemistrzami Europy zostali Janusz Kulig i Jarosław Baran, tracąc do zwycięzców zaledwie 60 punktów. Po raz ostatni polscy kibice mogli podziwiać kunszt Janusza Kuliga na trasie, tym razem niefortunnej, Barbórki warszawskiej.

W dwunastym sezonie startów Janusz Kulig postanowił zmierzyć się z czołówką kierowców światowych rywalizujących w mistrzostwach Production Car. Zespół Mobil 1 Team Poland wspierany był przez Mobil, Trade System, Ferro, Action oraz Oknoplast Kraków. Zaczęło się wspinałym zwycięstwem - trzy sekundy nad Stigiem Blomqvistem - w pierwszym spotkaniu na śnieżnych trasach Rajdu Szwecji. Po badaniu technicznym okazało się jednak, że koło zamachowe w samochodzie Janusza Kuliga było niezgodne z regulaminem i zamiast 10 punktów i prowa-

dzenia w stawce, komisja techniczna FIA podjęła decyzję o wykluczeniu polskiej załogi. Złą passę niefortunnie rozpoczętego sezonu miał przełamać Rajd Corona; rozgrywana w Meksyku impreza szutrowa kandydowała do włączenia jej w 2004 roku do cyklu mistrzostw świata. Janusz Kulig z Jarosławem Baranem pojechali po ostry trening przed szutrowymi eliminacjami FIA Production Car. Dojechali na trzecim miejscu, jednak po badaniu technicznym awansowali na drugą pozycję. Dzień po zawodach, wspólnie ze zwycięzcą, Marcosem Ligato testowali nastawy zawieszki i elektroniki pod kątem zawodów w Nowej Zelandii i na Cyprze. W kolejnych eliminacjach cyklu FIA Production Car Janusz Kulig z Jarosławem Baranem zapowiadali starty w nowym, zbudowanym i obsługiwanym przez nowego partnera egzemplarzu; umowa została podpisana z uważaną za jedną z najlepszych na świecie włoską firmą Top Run Racing. Przygotowywany Lancer Evo VII wykonany został według najnowszej specyfikacji 2003 roku. Silnik o 2 litrach pojemności z turbosprężarką osiągał moc 300 KM przy 4700 obrotów na minutę, zaś maksymalny moment obrotowy 580 Nm przy 3800. Takim samym samochodem, przygotowanym zresztą również przez Top Run Racing startował jeden z faworytów FIA Production Car, Marcos Ligato. Optymistyczne nastroje rozwiały się na szutrach w Nowej Zelandii, kiedy defekt pompy paliwa wykluczył możliwość dojechania do mety. Do ósmego

odcinka specjalnego walczyli znakomicie; zajmowali czwarte miejsce w stawce ze stratą 45 sekund do lidera. Niedługo później przyszła zaskakująca wiadomość o rozstaniu Janusza Kuliga z Jarosławem Baranem. Obiektywnie rzecz ujmując zaskoczenie może budzić fakt, że przez siedem lat współpraca trwała bez większych zgrzytów. Zazwyczaj wzajemne zmęczenie sobą w załogach rajdowych następuje znacznie szybciej. Jarosław Baran i Janusz Kulig zakończyli współpracę po dżentelmeńsku, nie kryjąc, że mieli siebie już dość, ale też zachowując wzajemnie dla siebie szacunek. W kolejnej imprezie, Rajdzie Cypru, na prawym fotelu auta Janusza Kuliga zasiadł Dariusz Burkat. Mitsubishi Lancer Evo VII przygotowany został w nowo powstałej firmie zajmującej się budową i wynajmowaniem samochodów rajdowych, Kulig Preparation. Przez pierwsze dwa etapy, w bardzo trudnych warunkach Polacy jechali bardzo dobrze. Zajmowali czwartą pozycję w stawce FIA Production Car i dwunastą w klasyfikacji generalnej zawodów. Na trzynastym kilometrze trzynastego odcinka specjalnego kierowca nieco spóźnił hamowanie i samochód wypadł z drogi. Załodze nic się nie stało, samochód również w wypadku niewiele ucierpiał, jednak nie było sposobu, aby powrócić na trasę. Po czterech rajdach z serii mistrzostw świata grupy N Janusz Kulig miał na koncie zero punktów.

W następnym starciu z prawego fotela wspierał Janu- →→



sza Kuliga doświadczony na światowych imprezach Maciej Szczepaniak. Zmęczonego na szutrowych trasach Cypru auta przed kolejnym w kalendarzu Rajdem Niemiec nie udało się wyremontować i załoga wystartowała w Lancerze Evo VI, przygotowanym przez Kulig Preparation, którym po polskich trasach ścigali się Michał i Grzegorz Bębenkowie. Dobry wynik i punkty za trzecie miejsce nie zmieniały faktu, że pierwszy sezon rywalizacji o czołowe lokaty w mistrzostwach świata nie skończy się sukcesem. Zamiast więc do Australii załoga wybrała się do Czech, gdzie wystartowali Toyotą Corollą WRC. Po pierwszym dniu rywalizacji byli sklasyfikowani na czwartym miejscu, o wycofaniu przesądziła infekcja oka Janusza Kuliga. Ostatnim rajdem sezonu dla kierowców rywalizujących w FIA Production Car i ostatnim w karierze Janusza Kuliga był Rajd Korsyki. W naprawionym Lancerze Evo VII w drugim etapie

zawodów pojawiły się problemy z tylnym dyferencjałem, kierowca stracił właściwy rytm jazdy i na 12. odcinku na kilkanaście sekund wypadł z drogi. W efekcie, po dwóch etapach kierowca wraz z pilotującym go Maciejem Szczepaniakiem sklasyfikowani byli na ósmej pozycji. Trzeciego dnia, już bez kłopotów technicznych jechali doskonale i zawodnikom udało się awansować w stawce Production Car na czwarte miejsce. Do trzeciej lokaty zabrakło zaledwie 5 sekund. W klasyfikacji końcowej FIA Production Car Janusz Kulig znalazł się na ósmym miejscu.

Niemal natychmiast w firmie Kulig Promotion rozpoczęły się przygotowania do kolejnego, trzynastego w karierze Janusza Kuliga sezonu. W Kulig Preparation trwała budowa Mitsubishi Lancera w wersji Evo VII, którym Janusz Kulig i Maciej Szczepaniak mieli ponownie ruszyć do rywalizacji w mistrzostwach świata Production Car. Dość niespodziewanie na początku listo-

pada Janusz Kulig otrzymał od Fiata Auto Poland propozycję wzięcia udziału w testach Fiata Punto Super 1600 w Toscanii. Decyzje zapadły bardzo szybko. Już 3. grudnia na Targach Motor Show w Bolonii, w czasie prezentacji zespołu rajdowego Fiata, oficjalnie poinformowano, że w sezonie 2004 w całym cyklu mistrzostw Polski w samochodzie Fiat Punto Rally Super 1600 pojedzie Janusz Kulig z Maciejem Szczepaniakiem. Plany startów zagranicznych uległy modyfikacji, początkowo kierowca chciał jeździć Punto w Polsce i Lance-rem na świecie, jednak ostatecznie postanowił przymierzyć się do walki o tytuł mistrza Europy, zwłaszcza że zgromadzenie niezbędnego budżetu wydawało się nieco łatwiejsze niż na cykl mistrzostw świata. Pierwszy start w Rajdzie Mille Miglia i kolejne, w Bułgarii, w Polsce i w Czechach były wstępnie przygotowane już na początku stycznia. Wszystkie plany zawaliły się 13 lutego, kiedy przyszła ta tragiczna wiadomość. Janusz Kulig nie żyje. ■



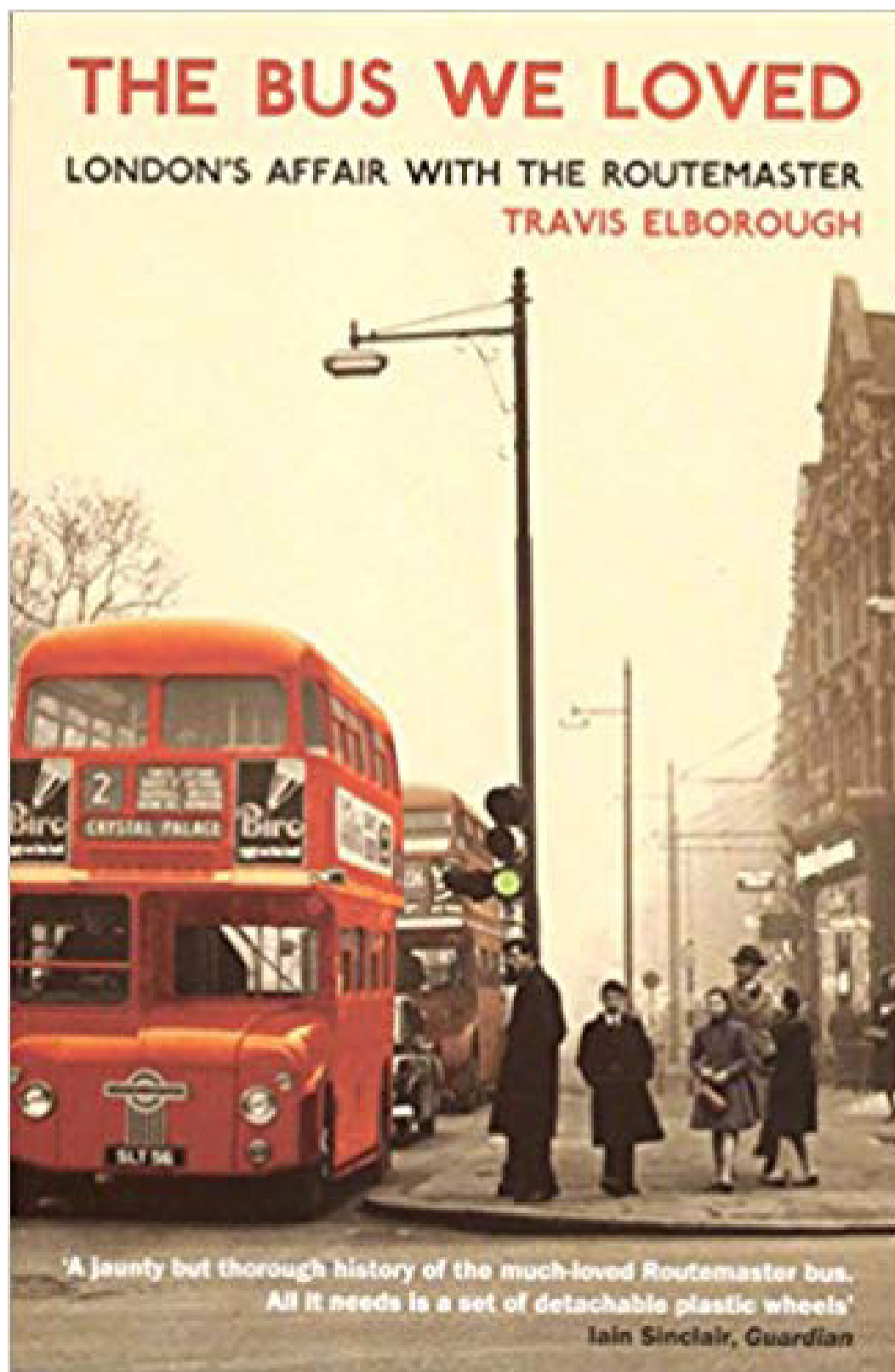
Wydarzenia i rocznice: luty 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Czerwony autobus przez ulice mego miasta mknie

We współczesnej kulturze zachodniej istnieje sporo słów, które automatycznie przywodzą na

myśl jakiegoś państwa czy miasta. Przykładowo: korrida skojarzy nam się z Hiszpanią, wiatraki z Holandią, papryka z Węgrami, tequila z Meksykiem, fiordy z Norwegią, wieża Eiffla z Paryżem, Brama Brandenburska z Berlinem czy knedliki z Czechami. Do rzeczy, które uznamy za wyjątkowo brytyjskie należy zapewne melonik, ryba z frytkami, Rolls-Royce, czerwona budka telefoniczna, Tower Bridge oraz piętrowy autobus. Ten ostatni (koniecznie w czerwonym kolorze), jeżdżąc przez pół wieku po londyńskich ulicach, stał się wręcz symbolem brytyjskiej stolicy, chociaż piętrowe autobusy służyły i służą do dzisiaj w komunikacji miejskiej w wielu miastach na całym świecie.



Pierwsze tego typu autobusy pojawiły się na brytyjskich ulicach około 100 lat temu. Były produkowane między innymi przez firmy Leyland oraz AEC (Associated Equipment Company). Ten słynny „londyński” zaprezentowany został po raz pierwszy 8 lutego 1956 roku pod nazwą AEC Routemaster.

Zanim do tego doszło, London Transport Executive, czyli organizacja zajmująca się komunikacją miejską w Londynie podjęła kilka decyzji. Przede wszystkim po wojennych zniszczeniach stolicy przez niemieckie bombowce i rakiety V-1 oraz V-2 trzeba było uzupełnić, odnowić oraz w miarę możliwości ujednoczyć tabor autobusowy. Po drugie, postanowiono →→



zlikwidować w mieście linie tramwajowe oraz trolejbusowe. Transport publiczny miał się teraz opierać na gęstej sieci linii metra oraz autobusowych. Likwidacja napowietrznej trakcji tramwajowej i trolejbusowej umożliwiła z kolei powszechne zastosowanie autobusów piętrowych. Wstępny projekt Routemastera opracowany przez LTE został przekazany do produkcji firmie AEC. Tylko niewielka ilość tych autobusów trafiła do innych odbiorców (British European Airways oraz Northern General Transport Company) – zdecydowana większość z 2876 egzemplarzy wyprodukowanych do 1968 roku trafiła na ulice brytyjskiej metropolii.

Cechą charakterystyczną AEC Routemastera był silnik umieszczony z przodu oraz tylne, otwarte wejście w rodzaju rampy. Umożliwiała ona pasażerom wsiadanie i wysiadanie z autobusu nie tylko na oficjalnych przystankach, ale także np. podczas postoju pojazdu na światłach czy w korku. Celem projektu była prostota konstrukcji, łatwość obsługi i serwisowania. Ale nie była ona prymitywna,

wręcz odwrotnie. W autobusie zastosowano wiele elementów z aluminium wykorzystując doświadczenia z wojennej produkcji samolotów, wspomaganie kierownicy, niezależne przednie zawieszenie, hydrauliczne hamulce czy automatyczną skrzynię biegów.

„Złota era” Routemastera trwała 25 lat, do 1982 roku, kiedy to stopniowo zaczęto wycofywać autobus z londyńskich ulic. Wymianę wstrzymano w 1988 roku, a w 1992 roku zlecono moder-



nizację 500 sztuk tych pojazdów. Ale wyrok na Routemastera i tak zapadł. Całkowite wycofanie z klasycznej eksploatacji wymuszone zostało przez rządową ustawę nakazującą w konkretnym terminie likwidację wszelkich barier dla osób niepełnosprawnych. Poza tym, otwarta rampa była powodem śmiertelnych wypadków, gdy ktoś wypadał z autobusu podczas jazdy lub wysiadał (wyskakiwał) wprost pod koła innych pojazdów... Ostatni, oficjalny kurs Routemastera linią autobusową miał miejsce 9 grudnia 2005 roku, ale do dzisiaj można go spotkać, gdyż kursuje na linii turystycznej nr 15. Szacuje się, że obecnie na całym świecie w różnego rodzaju

muzeach i prywatnych kolekcjach znajduje się 1280 egzemplarzy tego autobusu.

Ale historia ikonicznego Routemastera właściwie nie dobiegła końca. W 2008 roku ówczesny kandydat na burmistrza Londynu, a obecnie premier Wielkiej Brytanii Boris Johnson obiecał, że jeśli wygra wybory, to doprowadzi do powstania drugiej generacji tego autobusu. Słowa dotrzymał: w lutym 2012 roku Nowy Routemaster rozpoczął regularną jazdę na stołecznych ulicach. To oczywiście zupełnie nowy, inny autobus, z napędem hybrydowym, którego nowoczesna stylistyka udanie nawiązuje do pierwowzoru... ■





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: Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl