

iauto *polska*

Numer 141, 10 marca 2020



Pandemia. Patogen zaraża coraz więcej osób na całym świecie.

WHO ogłosiło stan pandemii, dzień później w Polsce wprowadzono stan zagrożenia epidemicznego. Trwa walka o zatrzymanie rozszerzania się wirusa, trwa walka o uratowanie zarażonych, rosną obawy i lęki jeszcze zdrowych.

Oczywiście po kilku, kilkunastu tygodniach sytuacja zostanie opanowana, większość zarażonych wyzdrowieje, niestety, nie wszyscy. Za rok, dwa dostępna będzie szczepionka i wirus SARS-CoV-2 przestanie być tak groźny.

Konsekwencje będą jednak bardzo poważne. Na razie sparaliżowana jest turystyka, potężne kłopoty dotyczą transport, spekulacyjna gra na światowych giełdach już doprowadziła do załamania kursów akcji dziesiątek firm. Cena ropy na światowych rynkach pikuje w dół, co jest oznaką gwałtownego spowolnienia gospodarek największych krajów. To, oczywiście, dotknie nasz kraj. Świat zwolna ogarnia paraliż. Sytuacja jest dynamiczna, w tej chwili jeszcze nie ma informacji co do otwierającej sezon Grand Prix Australii, ale po wycofaniu McLarena należy sądzić, że wyścig się nie odbędzie. Wcześniej, jak wiadomo, w ostatniej chwili ogłoszono zakaz organizacji imprez masowych w Szwajcarii, co sprawiło odwołanie genewskiego Motor Show. W Polsce organizatorzy zmienili termin Poznań Motor Show, po decyzjach władz państwowych zamknięto muzea, kina, teatry, szkoły i uczelnie. Oczywiście

ście wyścigi, rajdy samochodowe też w najbliższym czasie się nie odbędą.

A to przecież nie wszystko. Tam, gdzie to możliwe praca będzie wykonywana zdalnie, ale przecież w produkcji, usługach czy transporcie nie da się zarabiać siedząc w domu przed komputerem. Dziesiątki firm już zaczyna liczyć straty, w najgorszej sytuacji są posiadacze maszyn i urządzeń leasingowanych. A przecież do zapłacenia są stałe obciążenia, podatki, ZUS, media, dostawcy... Trudno przewidywać skalę kłopotów i wielkość pomocy, jaką państwo będzie chciało wesprzeć ludzi i firmy uderzone pandemią. Trudno przewidywać, wiadomo jednak, że przed nami bardzo trudny czas. Jedyne pocieszające może być to, że paliwa na stacjach benzynowych stanieją. Ale czy rzeczywiście jest się czym pocieszać?

Wszystkie te kłopoty, zerwane linie dostaw komponentów do produkcji i przerwy w produkcji samochodów, brak tego, czy tamtego, odwołane wydarzenia to nie jest coś, co powinno spędzać sen z powiek, bowiem najważniejsze jest zdrowie. Zdrowie i życie. A właśnie ono jest w tej chwili zagrożone.

Przede wszystkim dbajcie o siebie i swoich bliskich, pomagacie potrzebującym, nie ryzykujcie, jeśli nie trzeba...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia zjazd

W dobrym stylu - str. 4

Wbrew schematom - str. 10



Wydarzenia

Car of the Year 2020 - str. 16



Motoryzacja

Ona czy on? - str. 20

Pod napięciem - str. 23



Sport

Ekipa Orlenu - str. - 28

Podium w Katarze - str. 32

Memoriał... - str. 34

Kalendarium

Zabrakło smykałki do bizne3su... - str. 35



W dobrym



Nowa generacja SsangYonga Korando to polska koreańska marka rozpoczęła kilka lat temu. Nowa marka otwiera Korando. Ciekawe jak ten sam ten model w trudnej konkurencji kompa

stylu

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



SsangYong Korando 1,6 E-XD

przykład zmian, jakie
nowy rozdział w historii
samochód poradzi sobie
aktowych SUV-ów.

Jeździłam doskonale wyposażoną wersją Sapphire, pod maską pracował silnik diesla 1.6 E-XDI 136 KM, z którym połączona była automatyczna skrzynia biegów oraz napęd 4x4. Korando czwartej już generacji, plasuje się pomiędzy XLV i Rextonem. SsangYong w modelu Korando postawił na ostre linie i wyraziste kształty. Nadwozie nie budzi kontrowersji i może się podobać. Samochód ma nieco agresywne i zdecydowane linie, kilka niezłych przetłoczeń, błyszczące chromowane detale i ciekawie zarysowane światła przednie oraz 19-calowe felgi. Dynamiczna sylwetka auta zwraca uwagę, co sprawdziłam podróżując przez tydzień tym samochodem.

Doskonale wygląda przedni zderzak, w którym osadzono światła przeciwmgielne otoczone czarnym, błyszczącym plastikiem i chromowane listwy. Z tyłu spodobał mi się terenowy charakter auta z oryginalnym wzorem świateł i umieszczonych w dolnej części zderzaka drugiego zestawu lamp połączonych szeroką chromowaną listwą.

Wnętrze.

Tu naprawdę koreańscy projektanci pokazali swoje spore możliwości. Jest wygodnie, funkcjonalnie, estetycznie. Wszystkie materiały w kokpicie są bardzo dobrej jakości. Fotele pokryte skórzaną tapicerką są regulowane w kilku płaszczyznach, podgrzewane i wentylowane. Z tyłu też jest sporo miejsca. Zaletą Korando jest ogromna przestrzeń bagażowa, chyba największa w tej klasie samochodów - wynosi 551 litrów. Dobrze zagospodarowano bagażnik – do dyspozycji jest podwójne dno, a podłogę można ustawić również pionowo, dzieląc bagażnik na trzy części. W kokpicie zwraca uwagę wirtualny kokpit o przekątnej 10,25 cala i wysokiej rozdzielczości. Ma ciekawy interfejs, możliwość personalizacji i wyświetlania nawigacji oraz intuicyjną obsługę. Godna pochwały jest przejrzystość wszystkich informacji i szybkość działania. Jest również 9-calowy wyświetlacz systemu info-rozrywki również z czytelnym i przejrzystym menu. System multimedialny Korando obsługuje Android Auto i Apple CarPlay. To co mnie naprawdę zaskoczyło, to niesamowite i wyjątkowe pod- →→



świecenie wnętrza „3D” – pięknie rysuje linie deski rozdzielczej i innych elementów kokpitu. Można wybierać wśród wielu kolorów.

Pod maską...

...Korando do wyboru jest silnik benzynowy 1.5 GDI-T o mocy 163 KM lub Diesel, 1.6 E-XDI dysponującego mocą 136 KM i momentem obrotowym wynoszącym 324 Nm (z automatyczną skrzynią biegów). Korando oferowane jest z napędem na przednie koła, jednak można doposażyć je w napęd 4WD oraz skrzynie automatyczną. Sercem testowanego Korando był silnik wysokoprężny o pojemności 1.6 litra. Wbrew oczekiwaniom ta jednostka napędowa okazała się

dynamiczna. Z silnikiem bardzo dobrze współpracowała automatyczna skrzynia biegów – bezproblemowo zmieniała biegi, bardzo dobrze wykorzystując potencjał momentu obrotowego. Trochę mniej mi się podobały wizyty na stacjach benzynowych: w mieście średnie spalanie Korando to około 10 litrów, jednak poza miastem jest już znacznie lepiej, ale – wiadomo - zużycie paliwa zależy od prędkości i stylu jazdy. Może te częste wizyty na stacji paliw wynikały z tego, że zbiornik paliwa ma pojemność tylko 47 litrów lub z tego, że mam zbyt „ciężką” nogę.

Korando najlepiej czuje się w miejskim ruchu, jest wystarczająco dynamiczny, wszel-



kie manewry wspomagane licznymi asystentami kierowcy nie nastroją trudności, zawieszenie bez trudu i komfortowo pokonuje wszelkie miejskie przeszkody takie jak dziury i krawężniki. Poza miastem, w dalekiej podróży Korando też się sprawdzi – możemy śmiało wybrać się gdzieś daleko, a potem podjechać pod domek w lesie, bo Korando z napędem na cztery koła da sobie radę również w nieco trudniejszym terenie.

Tanio czy drogo?

Cennik nowego Korando otwiera wersja wyposażenia Crystal z silnikiem 1.5 T-GDI, którą wyceniono na 79 900 złotych. Jak na wersję podstawową jest doskonale wyposażona – ma pakiet

systemów wspomagających kierowcę: system kontroli zjazdu ze wzniesienia, asystent wjazdu na wzniesienie, system rozpoznawania znaków drogowych, system aktywnej ochrony przed dachowaniem, system autonomicznego hamowania, asystent pasa ruchu czy alert o niebezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Do tego dochodzi m.in. tempomat, światła przeciwmgielne, dwustrefowa klimatyzacja automatyczna, elektrycznie regulowane i podgrzewane lusterka czy radio z modułem Bluetooth. Testowana wersja Sapphire wymaga np. dopłaty za lakier metalizowany (2700 złotych), za napęd 4WD (8000 złotych) oraz automat (11000 złotych). Do tego dochodzi elektrycznie otwie- ➔➔



rana kłapa bagażnika (4000 złotych), 19-calowe obręcze (2500 złotych), szyberdach (2500 złotych) i tapicerka skórzana (2000 złotych). Ale to już pełny komplet, niczego więcej nie brakuje.

Ssangyong robi nie tylko doskonałe wrażenie, ale daje sporą przyjemność z jazdy. Już samo obcowanie z ciekawym stylistycznie wnętrzem wykonanym z doskonałej jakości materiałów zaskakuje pozytywnie i sprawia satysfakcję. To nowoczesny i atrakcyjny samochód,

który zapewnia wysoki komfort podróżowania i nowoczesne technologie. Co prawda wybór silników jest niewielki, ale za to wybór wersji całkiem spory: Crystal, Amber, Quartz, Onyx i Sapphire. Bogactwu wersji towarzyszy spory rozrzut cenowy od 77 900 za Crystal z silnikiem 1,5 T-GDI do 137 400 za bardzo bogato wyposażoną wersję Sapphire. Marka SsangYong wciąż jest mało u nas popularna, ale budzi zainteresowanie i powoli zaczyna zyskiwać uznanie na europejskich rynkach. ■



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

Wbrew schematom

Mazda 3, 2.0 Skyactiv-G

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Mazda w ostatnich latach ma się dobrze. Nic dziwnego - każdy nowy model to strzał w dziesiątkę. Jeździłam nowym wcieleniem Mazdy 3. Wszystkie dotychczasowe modele Mazdy miały to coś – indywidualizm i to, że nie schlebiały standardom i schematom. Za to lubiłam te samochody. Mazdę 3 polubiłam wyjątkowo.

Mazda od pewnego czasu chce nieco zmienić postrzeganie marki - szuka miejsca w grupie premium. Jednocześnie zawsze jest wierna swoim ideałom. Estetyka Mazdy, głęboko zakorzeniona w japońskiej tradycji, objawia się szlachetnym minimalizmem i zachwyca precyzją każdego detalu. Nadwozie wszystkich modeli od lat kształtowane jest według filozofii zwanej przez Mazdę „Kodo - dusza ruchu”. To dynamiczna stylizacja przywołująca na myśl witalność i prędkość oraz wyróżnia się wyrazistą przednią częścią samochodu.

Wystarczy zaparkować „Trójkę” - budzi zainteresowanie i pozytywne emocje.

Stylistyka nadwozia Mazdy 3 zyskuje uznanie wśród kierowców: płynne linie, potężna krata wlotu powietrza i na nowo narysowane reflektory zwracają uwagę. Teraz spojrzenie Mazdy jest nieco zalotne, radosne, z ognikami w mocno zwężonych, skośnych oczach. Tył auta jest nie mniej atrakcyjny i wyrazisty. Detale takie jak lusterka, czarne, szare i srebrne elementy dopełniają całości - nowoczesnej, nieco sportowej



i nieco agresywnej. Wszystkiego w sam raz. Mazda 3 zbudowana została od podstaw na nowej płycie podłogowej. Jest niższa i krótsza od poprzedniej wersji (teraz ma 1435 mm wysokości i 4460 mm długości), zwiększono za to rozstaw osi do 2725 mm. Za to bagażnik nowa Mazda 3 ma minimalnie mniejszy - 351 l (w poprzedniej wersji 364 l).

Wsiadam do wnętrza. Nigdy nie narzekałam na wygląd kokpitu w żadnym modelu Mazdy, ale „Trojka” mnie pod tym względem pozy-

tywnie zaskoczyła. Przede wszystkim design – naprawdę miło się patrzy na dopracowane w szczegółach detale, wykonane z doskonałej jakości materiałów. Kokpit nie przytłacza, daje poczucie komfortu i bezpieczeństwa, niektórych zachwyci, innym tylko się spodoba. To także filozofia Mazdy w budowaniu samochodów - Jinba Ittai. Ma dawać przyjemność z jazdy i poczucie jedności z samochodem. Wszystkie zastosowane rozwiązania mają sprzyjać budowaniu pełnej harmonii pomiędzy kierowcą a pojazdem. I w nowej Mazdzie 3 wszystko się zgadza.



Miejsce główne w kokpicie zajmuje ekran systemu multimedialnego o przekątnej 8,8 cala, finezyjnie wkomponowany w deskę rozdzielczą. Zmodyfikowany system rozrywki i łączności MZD Connect ma obecnie jedną z najlepszych grafik, a obsługa menu jest czytelna i intuicyjna. Ekran tym razem nie jest dotykowy (w poprzednich modelach był), a wszystkim steruje wielofunkcyjne pokrętło na środkowym tunelu. To bardzo praktyczne i wygodne →→



rozwiązanie. Na środku mamy 7-calowy wyświetlacz TFT, na którym pokazuje się cyfrowy prędkościomierz i zestaw wskazań komputera pokładowego, bo bokach są tradycyjne, analogowe tarcze. Co ciekawe i godne marek premium to bardzo rozbudowany system Head Up Display. Oprócz wskazań prędkości jazdy, ustalonej prędkości tempomatu, ukazują się także ostrzeżenia dotyczące zbyt niskiej prędkości na danym biegu, ostrzegawczy impuls zagrożenia oraz czerwony sygnał o przekroczeniu linii. I to wszystko nie na wysuwanej szybcie, ale na przedniej szybie. Brawo!

Nowa Mazda 3 debiutuje z dwoma silnikami – Dieslem 1.8 Skyactiv-D o mocy 116 KM, i nowym 2.0 Skyactiv-G o mocy 122 KM, który wyróżnia się wysokim stopniem sprężania. Ja testowałam samochód mający silnik 2,0, który pozwala na przyspieszenie w 10,4 sekundy do „setki” i prędkość maksymalną 197 km/h . W tabelce

nie wygląda to może imponująco, tymczasem już pierwsze kilometry jazdy zrobiły na mnie wrażenie, bo odczucia są zdecydowanie ciekawsze, niż to wynika z danych. Auto jest dynamiczne, a moc jest zupełnie wystarczająca do poruszania się po mieście. Na trasie również nie odczuwałam braku mocy - jechało się bardzo komfortowo i bez stresu. Nowa jednostka benzynowa jest



wyposażona w technologię mild hybrid, która wspiera silnik przy ruszaniu i w dolnym zakresie obrotów. System pracuje pod napięciem 24V, jest wyposażony w baterię litowo-jonową i pozwala ograniczać zużycie paliwa. Samochód podczas testu spalił średnio 6,5 l/100 km, a w mieście 7,3 l/100 km). Za kierownicą Mazdy 3 można zafundować sobie mnóstwo frajdy na krętych drogach. Po zajęciu miejsca w mocno profilowanym fotelu, kierowca ma poczucie niemal jedności z samochodem. Auto prowadzi się pewnie i w każdym łuku czuć znakomite dopracowanie układu jezdnego. Za przeniesienie mocy na przednią oś odpowiada 6-biegowy manual lub automat, również sześciobiegowy. Nasza Mazda miała skrzynię manualną, która była perfekcyjna - szybko i precyzyjnie zmieniała biegi. W ruchu miejskim Mazda 3 sprawdza się świetnie, podczas wszelkich manewrów pomagają czujniki i kamera. Oczywiście nie brakuje licznych systemów bezpieczeństwa i asystentów czuwających nad podróżnymi. Kierowca jest ostrzegany przed m.in.: zbyt szybkim zbliżaniem się do poprzedzającego pojazdu, niezamierzoną zmianą pasa



ruchu, zagrożeniem w martwym punkcie czy pojeździe jadącym prostopadle podczas cofania.

Nad poprawnością ruchu samochodu czuwa jeszcze jeden system Mazdy – G-Vectoring Control. Polega on na wykorzystaniu sterowania silnikiem do udoskonalenia reakcji podwozia pod kątem poprawy zarówno właściwości jezdnych, jak i komfortu jazdy. Poprawia to właściwości trakcyjne samochodu, wzmacnia poczucie pewności panowania nad pojazdem oraz zwiększa przyjemność z jazdy. →→





Wybierając Mazdę mamy do wyboru kilka poziomów wyposażenia. Podstawowy to Kai, nieco wyższy Kanjo, potem Hikari i z silnikiem Skyactiv-X, Enso. Najtańsza Mazda 3 kosztuje 94 900 zł. Tyle trzeba wydać na bazową odmianę, która w standardowym wyposażeniu ma między innymi: kolorowy wyświetlacz head-up na przedniej szybie, Connect (z ekranem 8,8"), centralny zamek, elektrycznie sterowane szyby przednie i tylne, skórzaną kierownicę i gałkę

dźwigni zmiany biegów. W zakresie bezpieczeństwa standardem jest m.in. układ elektronicznego rozdziału siły hamowania, system wspomagania nagłego hamowania, system stabilizacji toru jazdy z elektronicznym układem kontroli trakcji, zaawansowany system zwiększania przyczepności pojazdu (G-Vectoring Control+), system monitorowania martwego pola, system wspomagający utrzymanie pojazdu w pasie ruchu, aktywny tempomat, tylne czujniki parkowania.



„Trojka” na pewno przysporzy Mazdzie nowych klientów. To auto, które zwraca uwagę, dopracowane w detalach, nowoczesne pod każdym względem: wizualnie, technologicznie i technicznie. Ogromnym atutem tego samochodu jest bogate wyposażenie – tu Mazda znacznie przewyższa konkurencję. Komfort, bezpieczeństwo podróży i radość z jazdy powinny przekonać niezdecydowanych. ■

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



MADE IN ECUMI
DESIGNU
SEZON
WYŚCIGOWY



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



TEKST.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Od kilku lat stało się tradycją, że w przeddzień rozpoczęcia Genewa Motor Show ogłaszane są wyniki dziennikarskiego plebiscytu na Samochód Roku (Car of the Year). Tegoroczne targi zostały niemal w ostatniej chwili odwołane (ze względu na pandemię koronawirusa), ale nic nie stanęło na przeszkodzie, by w przewidzianym wcześniej terminie ujawnić rezultaty głosowania.

Przypomnę w skrócie zasady głosowania. W plebiscycie COTY 2020 wzięło udział 58 dziennikarzy motoryzacyjnych z 23 europejskich krajów w tym dwóch Polaków: Maciej Ziemek oraz, po raz

pierwszy, Roman Popkiewicz, który zastąpił wieloletniego jurora Wojciecha Sierpowskiego. Wśród samochodów zgłoszonych do konkursu dziennikarze wstępnie wybrali siedem modeli, które awansowały do ścisłego finału. Tych sie-



dem samochodów poddanych zostało ocenie uwzględniającej m.in. komfort jazdy, wyposażenie dotyczące bezpieczeństwa, jakość wykonania czy koszty eksploatacji. Każdy z jurorów miał do rozdysponowania 25 punktów między co najmniej pięć samochodów, z tym, że tylko jeden z nich mógł (ale nie musiał) otrzymać maksymalną ocenę 10 punktów.

Po podliczeniu okazało się, że zwycięzcą tego rocznego plebiscytu (z łącznym wynikiem 281

punktów) i tytuł Samochodu Roku 2020 (Car of the Year 2020) otrzymał Peugeot 208. Drugie miejsce przypadło Tesli Model 3 z wynikiem 242 pkt, trzecie Porsche Taycan (222 pkt). W finałowej siódemce znalazły się ponadto: Renault Clio (211 pkt), Ford Puma (209 pkt), Toyota Corolla (152 pkt) oraz BMW 1 Series (133 pkt).

Zdecydowanie należy pogratulować francuskiemu producentowi, który w tym konkursie odnotował już szósty tytuł COTY (przyznawa- ➔➔





nym od 1964 roku). Tegoroczny zwycięzca otrzymał tylko dwie „10-ki”, gdy np. Tesla cztery, ale też jurorzy w tym roku niezwykle oszczędnie przydzielali te najwyższe oceny (zaledwie 11 z 58 osób). Może to świadczyć o tym, że brak było bardzo wyraźnego faworyta i sędziowie woleli rozdzielać swoją pulę punktów na więcej modeli.

Poza tym, indywidualne werdykty można podzielić na dwie grupy, co nieźle widać przyglądając się ocenom polskich jurorów. Maciej Ziemek wyraźnie preferował popularne, stosunkowo tanie samochody (Ford Puma 6 pkt, Peugeot oraz Clio po 5 pkt, Corolla 4 pkt, a Tesla i Porsche

po 2 pkt), natomiast Roman Popkiewicz preferował te z najwyższej cenowej półki (Tesla 9 pkt, Porsche 8 pkt, reszta modeli po 1-2 pkt). ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

ONA CZY ON?

Czy bezpieczeństwo na drodze ma płeć?

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: PIXABAY

Niejako z okazji Dnia Kobiet, ale tylko „niejako” Instytut Transportu Samochodowego przedstawił wyniki badań nad stylem jazdy i zachowaniami na drodze kobiet i mężczyzn. Czy stereotypowe twierdzenia o tym, że panie radzą sobie za kierownicą gorzej od panów znalazł potwierdzenie?



Odwieczny spór pomiędzy kobietami a mężczyznami o umiejętność prowadzenia pojazdów i zachowania się na drodze ma w dużej mierze podłoże fizjologiczne i psychologiczne. Badania dowodzą, że o stylu jazdy decydują również hormony. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że

najczęściej sprawcami wypadków są mężczyźni. Tylko w 2019 roku spowodowali 73,2 proc., zaś kobiety 22,9 proc. z nich. Statystycznie 66,3 proc. wypadków spowodowanych przez pieszych było zawinionych przez mężczyzn, kobiety piesze spowodowały 31,6 proc. takich zdarzeń. Dane te sugerują, iż do czynników mających wpływ na

zdarzenia drogowe należy również płeć. Specjaliści w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu często podnoszą argument, że tego rodzaju statystyki wynikają z faktu, iż kobiet aktywnie kierujących jest zdecydowanie mniej w ruchu drogowym. Inni badacze argumentują, że mężczyźni nie jeżdżą gorzej od kobiet, tylko szybciej. A szybsza jazda, to większe ryzyko wypadku, stąd takie statystyki.

– Dane Instytutu Transportu Samochodowego wskazują, że kobiety powodują jeden wypadek na 6,7 mln przejechanych kilometrów, a mężczyźni – raz na 4,7 mln km. Oznacza to, że mężczyźni są sprawcami wypadków 1,5 razy częściej niż kobiety – mówi Anna Zielińska z Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.

Naukowcy od dawna próbują ustalić różnice i podobieństwa pomiędzy kobietami a mężczyznami w zakresie umiejętności prowadzenia pojazdu i zachowania na drodze. Przysłowiowa „kobieta za kierownicą” mężczyznom zazwyczaj kojarzy się pejoratywnie, choć zdarzają się też kobiety, które dość stanowczo reagują na zbyt

pasywną jazdę swoich koleżanek. Prawdą jest, że wrodzone odmienności w strukturze mózgu sprawiają, że kobiety i mężczyźni w odmienny sposób przetwarzają informacje, co w efekcie daje inne zdolności, spostrzeżenia i prowadzi do różnorodnych zachowań.

– Wbrew obiegowym opiniom, wiele analiz pokazuje, że to kobiety mają wszelkie predyspozycje, by być lepszymi kierowcami niż mężczyźni. Testy oceniające cechy dobrego kierowcy, przeprowadzone m.in. przez angielskich naukowców, którzy przebadali pod tym kątem kilkudziesięcioosobową grupę kobiet i mężczyzn potwierdzają, że dzięki wyższemu poziomowi estrogenu, który gwarantuje lepsze funkcjonowanie czołowych płatów mózgu, kobiety wypadają lepiej w testach pamięci przestrzennej, koncentracji, podzielności uwagi, a także – co istotne – znajomości przepisów. Kobiety jeżdżą bardziej zachowawczo, ostrożnie i są spokojniejsze oraz częściej stosują się do kodeksu drogowego – wylicza dr Ewa Odachowska, psycholog z Instytutu Transportu Samochodowego.

Z kolei testosteron sprawia, że mężczyźni mają lepsze wyczucie perspektywy i lepiej czy- →→





tają np. mapy. Z drugiej strony męski hormon może przyczyniać się do częstego przekraczania dozwolonej prędkości i szybkiej jazdy. Nie dziwi zatem fakt, iż to przedstawiciele tej płci są częściej uczestnikami kursów zmniejszających liczbę punktów karnych. Mężczyźni wykazują również wysoką tendencję wrogości do innych kierowców. W ich przypadku agresja przybiera najczęściej formę fizyczną, w przeciwieństwie do kobiet, którym towarzyszy zwykle agresja werbalna. Tego rodzaju tendencje dotyczą częściej kobiet androgynicznych, tzn. takich, które w repertuarze swoich zachowań często stosują męskie strategie.

- To, że kobiety mogą być lepszymi kierowcami, niż mężczyźni wynika z faktu, że nie poszukują one zachowań wywołujących silne doznania i nie mają tendencji do podejmowania ryzykownych działań. Zdając sobie sprawę z tego, iż zachowanie takie wymaga dużej odporności i niższej wrażliwości, nie podejmują decyzji, które narażałyby je i innych uczestników ruchu na tak znaczne koszty emocjonalne – argumentuje dr Ewa Odachowska z ITS.

Niestety wraz ze wzrostem aktywności kobiet rośnie również ich udział w wypadkach drogo-

wych. Co gorsza istnieją wyniki badań, które wskazują na to, że kobiety, szczególnie te młode, energiczne zmieniają swój sposób jazdy. Coraz częściej pojawiają się w ryzykownych sytuacjach, jeżdżą agresywniej, częściej sięgają też po alkohol. Tymczasem organizm kobiety produkuje mniej enzymu rozkładającego cząsteczki alkoholu w żołądku, a zatem upijają się one szybciej, a skutki zdrowotne są często w ich przypadku poważniejsze.

- Wydaje się, że często krytykowane kobiety pragną dorównać mężczyznom przyjmując tzw. męski styl jazdy, ze wszystkimi jego negatywnymi konsekwencjami. Wciąż jednak większość kobiet siadając za kierownicą wykazuje więcej rozwagi i odpowiedzialności niż mężczyźni – twierdzi Anna Zielińska z POBR ITS.

Powszechnie wiadomo, że sprawne prowadzenie pojazdu tożsame jest z techniką jazdy, w czym mężczyźni w większości są zdecydowanie lepsi. Jednak o bezpieczeństwie na drodze nie decyduje sama technika kierowania, tylko świadomość ryzyka, szacunek dla innych użytkowników ruchu, również pieszych czy rowerzystów. ▣

Pod napięciem



OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: PIXABAY

Firma „Nowe Motywacje” przedstawiła, objęty patronatem Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR oraz Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych PSPA, raport „Elektromobilność w Polsce 2019”. Opracowanie zawiera opis wybranych problemów dotyczących technologii i infrastruktury, natomiast brak w nim odniesień do istotnych zagadnień związanych z szeroko rozumianymi skutkami środowiskowymi, jakie niesie pozyskiwanie surowców i produkcja akumulatorów, produkcja energii elektrycznej, a także odniesienia do opracowań wykazujących mniejszą szkodliwość aut z napędem klasycznym. Niemniej dokument może być punktem wyjścia do szerszej dyskusji nad przyszłością motoryzacji.

Czas na prawdę Fakty i mity dotyczące elektromobilności

Choć trend elektromobilności nie zagościł jeszcze na dobre na polskich drogach, to wokół samej tematyki pojawiło się już wiele mitów, związanych nie tylko z technicznymi aspektami użytkowania samochodów elektrycznych, ale również dotyczących ich produkcji, codziennej eksploatacji oraz recyklingu. W wielu źródłach znaleźć można zatem często mylne oraz sprzeczne informacje, które niestety zmieniać mogą postrzeganie e-mobilności przez różne grupy odbiorców przekazu i wpływać na spowolnienie rozwoju trendu. Jak pokazują dane zawarte w raporcie „Elektromobilność w Polsce 2019” przygotowanym w celu sprawdzenia gotowości autoryzowanych punktów sprzedaży oraz serwisów obsługi na świadczenie usług związanych z e-mobilnością, zatrudnieni w nich doradcy nie są niestety również wiarygodnym

źródłem informacji dla potencjalnych nabywców, gdyż sami nie posiadają jeszcze odpowiedniej wiedzy w tym obszarze. Co jest zatem prawdą, a co przekłamaniem? I gdzie należy szukać rzetelnej wiedzy o faktycznej emisji CO₂, sposobach ładowania, zasięgach i żywotności baterii oraz przywilejach dla posiadaczy samochodów elektrycznych?

Jazda samochodem elektrycznym różni się od tej z silnikiem spalinowym, szczególnie jeśli chce się zachować jak najdłuższy dystans pomiędzy ładowaniami, dlatego sam sposób jazdy musi być bardziej płynny, a kierowca powinien korzystać z odzyskiwania energii podczas hamowania. To fakt, z którym chyba nikt, nawet nieposiadający dużej wiedzy na temat aut napędzanych energią elektryczną, nie będzie starał się polemizować. Wiele innych informacji dotyczących e-mobilności i samochodów elektrycznych wymaga jednak doprecyzowania, tak by do świadomości potencjalnych nabywców, użytkowników oraz osób →→

zainteresowanych elektromobilnością, mogły dotrzeć tylko sprawdzone i prawdziwe informacje. Czas zatem zmierzyć się z największymi obecnie mitami dotyczącymi elektromobilności.

Fakty i mity – wyjaśniamy

1. Samochody elektryczne mają mały zasięg

Zasięg samochodu może być zależny od wielu czynników: warunków atmosferycznych, urządzeń elektrycznych z jakich korzysta kierowca podczas jazdy, odpowiedniego ogumienia i ciśnienia w oponach, ale także na przykład zamkniętych szyb bocznych podczas jazdy, by auto nie generowało dodatkowego oporu powietrza, zwiększającego zużycie energii. To ile kilometrów da się przejechać na jednym ładowaniu zależy w dużej mierze od zachowań samego kierowcy. Nowe generacje akumulatorów, dostępne w modelach pojawiających się obecnie na rynku, oferują coraz większe zasięgi, dając możliwość przejechania nawet 400-600 kilometrów na jednym ładowaniu. Biorąc pod uwagę, że średni przebieg większości użytkowników aut poruszających się w miastach to 50-60 km dziennie, przy bardziej pojemnych akumulatorach jedno ładowanie może wystarczyć nawet na cały tydzień takiej jazdy. Takie zasięgi są osiągnięte w każdym aucie elektrycznym nawet zimą. Jeśli natomiast posiadacz elektryka chce się wybrać w długą podróż to również jest to możliwe i wymaga

jedynie zaplanowania drogi z uwzględnieniem punktów szybkiego ładowania, zaś czas postoju można wykorzystać na odpoczynek.

2. Aktualnie jest zbyt mało możliwości ładowania baterii

Posiadacze samochodów elektrycznych mają kilka różnych opcji ładowania baterii w swoich pojazdach. Jest to możliwe przy użyciu:

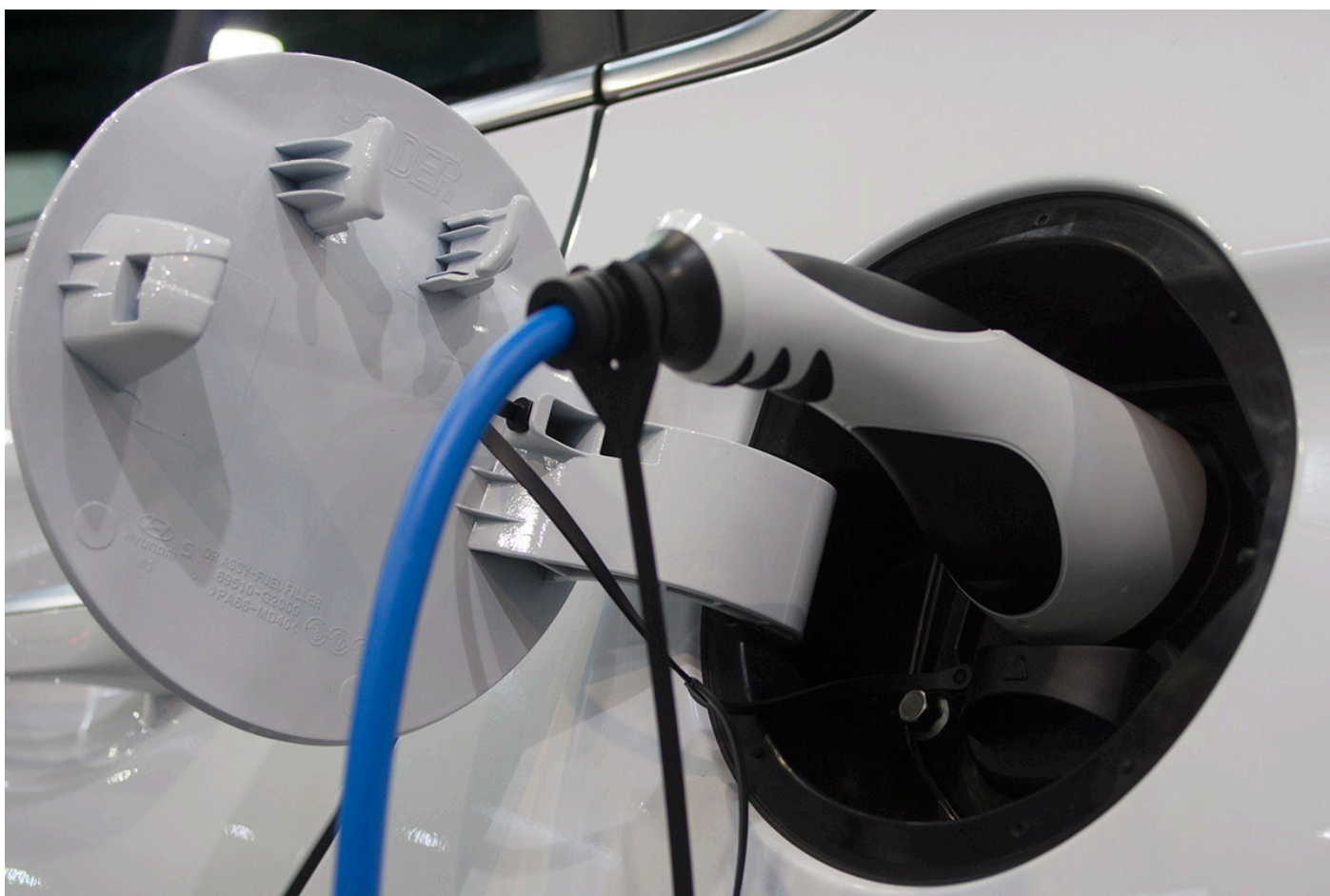
- gniazdka w domu – opcja ta nie jest zalecana przez producentów ze względu na brak dostosowania niektórych instalacji do długiego ładowania przy dużym obciążeniu;

- domowej ładowarki naściennej (wallbox) – ładowarki naścienne o mocy od 2,3 do 11 kW (rzadziej 22 kW) są najlepszą opcją, jeśli chodzi o ładowanie w domu;

- stacji publicznej (często darmowe) – aktualnie powszechnie stosuje się stacje ładowania o mocy od 11 do 22 kW. Posiadają one złącza typu 2, z prądem zmiennym (AC). Aby przekształcić prąd zmienny (AC) z głównego zasilania na prąd stały (DC) potrzebny do zasilenia akumulatorów, samochody elektryczne są wyposażone w odpowiednie ładowarki;

- super szybkie ładowarki na prąd stały – ładowanie przy użyciu DC (prądu stałego) to najszybsza opcja ładowania pojazdu z napędem elektrycznym (BEV). Tego typu rozwiązania pozwalają na pełne naładowanie baterii nawet w ciągu godziny.

Jak wynika z danych zawartych w „Liczniku elektromobilności”, już pod koniec grudnia ubiegłego roku liczba ogólnodostępnych ładowarek przekroczyła 1000 sztuk, i rośnie z każdym miesiącem. W Europie w latach 2014–2018 łączna liczba punktów ładowania wzrosła ponad trzykrotnie, z ok. 41 000 do 149 000. Prawo wymusza albo będzie wymuszało (w zależności od kraju) konieczność



budowania ładowarek na każdym parkingu np. tych znajdujących się przy supermarketach. Podobne regulacje mają również obowiązywać w Polsce.

Ładowanie samochodu elektrycznego jest również bezpieczne dzięki specjalnej konstrukcji wtyczek i gniazd chroniących osobę podłączającą, zatem użytkownicy nie mają się czego obawiać.

3. Ładowanie baterii trwa bardzo długo

Ze względu na możliwość ładowania samochodu zarówno w domu jak i w pracy sam czas ładowania nie jest aż tak istotny. To co jednak zmienia posiadanie samochodu elektrycznego to sposób codziennego użytkowania i rutynowe działania kierowców. Należy bowiem inaczej podchodzić do planowania jego ładowania. Większość użytkowników elektryków w ramach codziennego użytkowania (średniej ilość kilometrów pokonywanych w ciągu dnia) nie potrzebuje nawet pełnego zasięgu. Samochód może ładować się tak długo jak trzeba podczas pobytu w domu lub na publicznych stacjach w godzinach pracy. Dzięki stale rozwijającej się infrastrukturze do szybkiego ładowania pojazdy elektryczne będzie można naładować do 80% w ciągu 45 minut. Producenci elektryków stale pracują nad skróceniem czasu niezbędnego do pełnego naładowania akumulatorów, ich pojemnością i skutecznym utrzymywaniem energii oraz we współpracy z innymi podmiotami nad przygotowaniem ładowarek, które będą niezwykle sprawnie przekazywać energię.

4. Samochody elektryczne są bardzo drogie i jest mało dostępnych modeli

Samochody elektryczne są statystycznie droższe niż ich spalinowe odpowiedniki, ze względu na koszt opracowania i wdrożenia nowej techno-



logii do produkcji oraz koszt samych akumulatorów. Jednak ich ceny systematycznie spadają, a potencjalni nabywcy mogą skorzystać z rządowych dopłat, które zmniejszają cenę zakupu. To co powinno przekonać potencjalnych nabywców do większego wydatku początkowego to niższe koszty użytkowania – ceny prądu, mniej potencjalnych napraw, mniej wydatków eksploatacyjnych np. brak wymian oleju. Do tego należy dodać jeszcze szereg innych korzyści jak np. bezpłatne parkowanie w miastach lub korzystanie z buspasów (w zależności od kraju i miasta).

Wybór modeli aut elektrycznych jest coraz większy i zmienia się obecnie z każdym miesiącem. Na polskim rynku dostępne są już np: Smart Fortwo, VW eUp, Skoda iV, Smart Forfour, Mini Mini, Nissan Leaf, Nissan e-NV200, Renault ZOE, Hyundai Kona, Hyundai Ioniq, DS. 3 Crossback, Volkswagen e-Golf, Audi e-Tron, Mercedes EQC, czy Jaguar i-Pace. W ciągu najbliższych tygodni i miesięcy pojawią się Peugeot e208, eCorsa, VW ID3 czy SEAT El-Born. W sumie potencjalni nabywcy w Polsce mogą wybierać już w ponad 20 modelach różnych producentów. Większość z nich już zapowiedziała jednak wprowadzenie kilku lub nawet kilkunastu modeli aut elektrycznych w najbliższych latach, dlatego nie tylko w 2020 roku pojawi się w Polsce dużo modeli samochodów elektrycznych i hybrydowych. →→

5. Samochody elektryczne są niebezpieczne zarówno dla użytkowników jak i dla pieszych

Wszystkie samochody elektryczne muszą spełniać takie same standardy bezpieczeństwa jak samochody z silnikami spalinowym. Komory baterii są specjalnie zabezpieczane na wypadek uderzenia, przewody, aby uniknąć przetarcia, zabezpieczane np. kevlarem, akumulatory są odłączane automatycznie w razie wypadku lub przebiecia prądu. Każde auto elektryczne, przed dopuszczeniem do sprzedaży, przechodzi proces homologacji i testy zderzeniowe identycznie jak modele aut spalinowych. Dodatkowo użytkownicy nie muszą się martwić o styczność elementów elektrycznych z wodą. Zarówno silnik, jak i przewody oraz gniazdka ładowania, wykonane są tak, by radziły sobie z czynnikami zewnętrznymi, w tym szczególnie z wilgocią.

W trosce o bezpieczeństwo pieszych samochody elektryczne są wyposażone w generator dźwięku przy niskich prędkościach jazdy, aby ostrzegać o nadjeżdżającym pojeździe.

6. Samochody elektryczne są pozornie 0-emisyjne, a zużyte akumulatory zatruwają środowisko

Faktem jest, że produkcja akumulatorów związana jest z emisją gazów np. CO₂, jednak dzięki zeroemisyjności w trakcie użytkowania samochodu elektrycznego bilans CO₂ związany z produkcją wyrównuje się, gdyż auto jeżdżące na baterie nie emituje żadnych szkodliwych substancji. Problem stanowić jednak może sposób pozyskiwania energii wykorzystywanej do ładowania baterii. Część krajów do jej produkcji nadal wykorzystuje węgiel, co znacząco wpływa na emisję szkodliwych gazów, a co za tym idzie na środowisko. Inne korzystają już z czystych źródeł jej pozyskiwania, co faktycznie wpływa na 0-emisyjność elektryków.

Często podnoszone są również głosy mówiące o niebezpieczeństwie związanym ze składowaniem zużytych akumulatorów. W rzeczywistości akumulator z samochodu elektrycznego podlega recyklingowi nawet w 97%.

7. Doradca handlowy lub serwisowy źródłem rzetelnej wiedzy o elektromobilności?

Jak wynika z danych zawartych w raporcie

„Elektromobilność w Polsce 2019” przygotowanym przez firmę szkoleniową Nowe Motywacje pod patronatem Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych PSPA oraz Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, doradcy mają bardzo zróżnicowany poziom wiadomości dotyczących e-mobilności, a większość z nich jeszcze nie uczestniczyła w programach rozwojowych podnoszących ich wiedzę w tym obszarze. Zaledwie niespełna 41% doradców sprzedaży zna kryteria przemawiające za zakupem auta elektrycznego, a niemal 39% może podzielić się informacjami, dotyczącymi zachęt finansowych dla nabywców elektryków. Niemal 52% może poinformować potencjalnych klientów o ekonomicznych aspektach użytkowania samochodów elektrycznych, a ponad 57% byłoby w stanie doradzić nabywcy jak miałby się zachować w przypadku rozładowania baterii lub awarii. Trochę ponad 31% sprzedawców może podzielić się wiedzą na temat regionalnej infrastruktury niezbędnej do ładowania baterii, a ponad 46% zna przywileje, jakie przysługują obecnie posiadaczom i użytkownikom elektryków.

Doradcy serwisowi również nie są obecnie najbardziej rzetelnym źródłem wiedzy dotyczącym elektromobilności. Niespełna 28% może powiedzieć wiele na temat technicznych aspektów użytkowania i awaryjności samochodów elektrycznych. 63% doradców posiada informacje dotyczące ekonomicznych aspektów serwisowania pojazdów napędzanych energią. Dla ponad 57% temat gwarancji, dotyczącej baterii w autach elektrycznych, nadal jest tajemnicą, a zagadnienia związane z ich żywotnością są nieznane ponad 61% doradców. Niemal 54% może podzielić się natomiast wiedzą dotyczącą zasad prawidłowej eksploatacji elektryków. Niemal 41% posiada informacje na temat ładowania baterii, a ponad 57% na temat sposobów, w jakie można to robić. Ponad 42% może udzielić informacji na temat zużycia energii przez elektryki w różnych porach roku, a 48% wytłumaczy również co należy zrobić w przypadku awarii lub rozładowania. Ponad 57% nie wiedziałoby natomiast jak wyglądają kwestie bezpieczeństwa w przypadku użytkowania pojazdów elektrycznych. 48% nie posiada również wiedzy na temat sieci punktów naprawy elektryków danej marki. ■



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/

Ekipa Orleńu

Plany sportowe PKN ORLEN w 2020

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W warszawskiej siedzibie Orleńu odbyła się prezentacja sportowców różnych dyscyplin, wspieranych przez rodzimy koncern petrochemiczny. Konferencja prasowa odbywała się jeszcze przed tsunami spowodowanym przez chiński patogen.

Paroksyzmy na światowych giełdach, panikujący inwestorzy, do tego pikujące ceny ropy jako skutek wojny o petrodolary między Arabią Saudyjską a Rosją, to zapowiedź globalnej zapaści gospodarczej. Skutki dla motoryzacji będą poważne. Na razie

odwołano Salon w Genewie, koronawirus spowodował zakłócenia w produkcji samochodów BMW, PSA, Suzuki, Toyoty, Kia, Hyundaia, Daimlera, Forda czy Tesli. Sport także odczuwa skutki, na razie „przeniesiono termin” Grand Prix F1 w Chinach, wyścig w Bahrajnie odbędzie się





bez widzów, włoska liga piłki nożnej zawieszona na razie do kwietnia, odwołane wyścigi kolarskie, wyścigi GP2... A przecież zaraza dopiero się rozszerza, a fala strachu ogarnia coraz to więcej krajów. Za jakiś czas wirus i jego konsekwencje zostaną opanowane, pytanie czy plany inwestycji Orlenu w sport mogą ulec pewnym korektom.

ORLEN Team wspiera 21 zawodników z Polski, Czech i Niemiec. Startują oni w kartingu, Formule 1, rajdach terenowych, wyścigach samochodowych, żużlu, zawodach motoparalotniarskich, pokazach lotniczych oraz F1 H2O. PKN

ORLEN jest też sponsorem strategicznym polskich serii kartingowych oraz wspiera 30 najbardziej utalentowanych zawodników tej dyscypliny w wieku od 6 do 18 lat.

W konferencji zorganizowanej w Warszawskiej siedzibie spółki udział wzięło kilkudziesięciu zawodników wspieranych przez PKN ORLEN, wśród nich m.in. kierowca Formuły 1 i DTM Robert Kubica, zdobywca Pucharu Świata w rajdach terenowych - Jakub Przygoński, zawodnik F1H2O Bartłomiej Marszałek, piloci Grupy Żelazny, mistrz świata w żużlu →→





Bartosz Zmarzlik, przedstawiciel reprezentacji Polski mężczyzn w siatkówce, zdobywca Pucharu Polski w koszykówce - zawodnicy ANWIL Włocławek, zawodnicy ORLEN Wisła Płock i piłkarze z Wisły Płock.

Bartosz Zmarzlik jest reprezentantem Polski na żużlu oraz indywidualnym Mistrzem Świata z 2019 roku. W swojej karierze dwukrotnie zdobył drużynowe mistrzostwo świata (2016, 2017), był też indywidualnym (2015) i drużynowym Mistrzem Świata juniorów (2012, 2014, 2015 i 2016). Jest zawodnikiem m.in. Stali Gorzów Wielkopolski.

– *Bardzo się cieszę, że będę mógł reprezentować ORLEN Team w Polsce i na arenie międzynarodowej oraz dalej rozwijać się dzięki wsparciu koncernu. Mam nadzieję, że wspólnie wiele osiągniemy, a kibice jak najczęściej po moich startach będą mogli słuchać Mazurka Dąbrowskiego. Miałem już okazję do rozmów z innymi zawodnikami ORLEN Team, m.in. z Robertem Kubicą i Kubą Przygońskim, z którymi złapałem świetny kontakt – powiedział Bartosz Zmarzlik, mistrz świata w żużlu.*



Podczas konferencji zaprezentowano wybrane samochody, motocykle i quady, z których podczas startów będą w tym roku korzystać zawodnicy ORLEN Team. Odślonięto między innymi BMW M4 DTM w malowaniu ORLEN, w którym Robert Kubica w tym roku będzie reprezentował ORLEN Team ART w serii DTM.

– W tym sezonie będę łączył reprezentowanie ORLEN Team w bardzo wymagającej serii DTM w ORLEN Team ART z rolą kierowcy rezerwowego w Formule 1 w Alfa Romeo Racing ORLEN. Wszystkie przygotowania idą zgodnie z harmonogramem, jesteśmy po testach Formuły 1 w Barcelonie, przed nami początek sezonu w Australii, a potem testy DTM. Moim celem zawsze była rywalizacja na najwyższym poziomie, a moja praca w obu zespołach daje mi taką możliwość – powiedział Robert Kubica, pierwszy polski kierowca startujący w Formule 1.

Obok BMW M4 DTM zespołu ORLEN Team ART podczas konferencji zaprezentowano m.in. bolid Formuły 1 Alfa Romeo Racing ORLEN, samochód driftowy Kuby Przygońskiego, Ford

Raptor Martina Prokopa z tegorocznego Rajdu Dakar, samochody rajdowe Miko Marczyka i Kacpra Wróblewskiego i bolid F1H2O Bartłomieja Marszałka.

– To dla mnie olbrzymie wyróżnienie, czuję dumę widząc te wszystkie pojazdy, w których startują polscy sportowcy. Dziękuję Danielowi Obajtkowi, który konsekwentnie wspiera polski sport. Mam nadzieję, że każda z maszyn, które dzisiaj zobaczyliśmy będzie na jak najwyższych miejscach w zawodach na całym świecie. Chcę ciężko pracować i rozwijać się, żeby osiągać jak najlepsze wyniki – powiedział Bartłomiej Marszałek, pierwszy w historii Polak startujący w wodnej Formule 1.

– W tym roku czeka nas wiele zmian, a tą najważniejszą jest współpraca z PKN ORLEN. Jesteśmy najdłużej działającą grupą akrobacyjną na polskim niebie, mamy na swoim koncie efektowne pokazy, myślę że dzięki wsparciu koncernu będziemy mogli wnieść nasze umiejętności na jeszcze wyższy poziom, dając widzom i kibicom wiele emocji – mówi Wojciech Krupa pilot z ORLEN Grupa Akrobacyjna Żelazny. ■

Podium w Katarze

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kuba Przygoński i Timo Gottschalk zajęli 3. miejsce w pierwszej rundzie Pucharu Świata FIA w rajdach terenowych. Na ostatnim odcinku specjalnym rajdu Kataru załoga ORLEN Team uplasowała się tuż za zwycięzcą zawodów Nasserem Al-Attiyahem.



Przygoński i Gottschalk rozpoczęli zmagania w Katarze od 3. miejsca na pierwszym odcinku. Drugi dzień rywalizacji okazał się pechowy dla polskiej załogi, która straciła sporo czasu po uszkodzeniu wahacza. Na

trzech kolejnych oesach Przygoński i Gottschalk utrzymywali szybkie tempo i każdy z nich kończyli na 2. pozycji. Zespół w Katarze testował nowy samochód – Toyotę Hilux.

– Bardzo się cieszymy z pierwszego podium w nowym samo-

chodzie. Nasza Toyota dobrze się prowadzi. Trochę inaczej działa w niej zawieszenie, ale udało nam się zgrać i jesteśmy z tego zadowoleni. W porównaniu do naszego starego samochodu inny jest też silnik – wolnossący V8, który charakteryzuje się trochę innym zakresem,

jest bardziej elastyczny, a to ma wpływ na jazdę – powiedział Kuba Przygoński.

Podczas ostatniego odcinka specjalnego zawodnicy przejechali 255 km. Załoga ORLEN Team osiągnęła na nim czas gorszy o zaledwie 24 s od Katarczyka Nassera Al-Attiyaha.

– Ostatni odcinek był bardzo zwariowany. Na trasie znajdowało się mnóstwo kamieni, co okazało się bardzo trudne dla opon, które 5 km przed metą po prostu się rozpadły. Kończyliśmy na dwóch przebitych oponach z tyłu, a później zauważyliśmy, że Nasser był w podobnej sytuacji, więc wszyscy mieliśmy tak samo – podsumował Przygoński.



Al-Attiyaha triumfował w rajdzie Kataru po raz siódmy. Drugie miejsce zajął Saudyjczyk Yazeed Al-Rajhi, który wyprzedził Przygońskiego i Gottschalka o 29.43 min.

Zawody w Katarze zainaugurowały zmagania w Pucharze Świata FIA w rajdach terenowych. Kolejna runda, Abu Dhabi Desert Challenge odbędzie się w dniach 20-26 marca. ■



PLATINUM 4. RAJD MEMORIAŁ JANUSZA KULIGA I MARIANA BUBLEWICZA WIELICZKA, 3-5 KWIEŃCIA 2020

ODWOŁANY

INFORMACJA PRASOWA
ZDJĘCIE: MARIUSZ SÜSS



Organizatorzy PLATINUM 4. Rajdu Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza, który miał odbyć się w terminie 3-5 kwietnia 2020, wieczorem w środę 11 marca 2020 podjęli decyzję o odwołaniu zawodów.

– W poczuciu odpowiedzialności za sytuację zdrowotną na naszym terenie nie mogliśmy postąpić inaczej. Stan sanitarno-epidemiologiczny nie pozostawia żadnych złudzeń – musimy bez żadnych zastrzeżeń dostosować się do zaleceń zarówno specjalistów ochrony zdrowia, jak i władz – począwszy od szczebla centralnego, a na samorządowym kończąc. Oczywiście żal nam skutecznie przeprowadzonych i bardzo zaawansowanych przygotowań organizacyjnych, jak i wysiłku

zawodników, którzy z ogromnym zainteresowaniem odnosili się do wielickiej imprezy; dowodem tego była fala licznych zgłoszeń, które do tej pory już zostały złożone w Automobilklubie Krakowskim. Ale wychodzimy z założenia, że tę ze wszech miar uzasadnioną decyzję lepiej było podjąć teraz, niż żyć złudzeniami, że spowodowana koronawirusem narastająca fala zachorowań jednak pozwoli na przeprowadzenie zaplanowanej na 3-5 kwietnia imprezy – z żalem informuje Paweł Owczyński, prezes Automobilklubu Krakowskiego i zarazem dyrektor zawodów.

– Jesteśmy bardzo wdzięczni wszystkim, którzy zaangażowali się w przygotowanie PLATINUM 4.

Rajdu Memoriału Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza – sponsorom i partnerom, władzom samorządowym i instytucjom, policji, strażom gminnym i strażom pożarnym, działaczom i wszystkim tym, którzy z najwyższą życzliwością nas wspierali i pomagali. Oczywiście nie rezygnujemy z planów przeprowadzenia naszych zawodów w innym terminie – ale na tę chwilę nawet nie próbujemy zgadywać tego terminu, bowiem zależy to zarówno od rozwoju sytuacji związanej z koronawirusem, jak i od planów PZM, dotyczącymi kalendarza ogólnopolskich imprez sportu samochodowego w sezonie 2020 – dodaje Małgorzata Dybczyk, sekretarz Automobilklubu Krakowskiego. ▣

Wydarzenia i rocznice: marzec 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Zabrakło smykałki do biznesu...

5 marca 1929 roku w Detroit zmarł na raka jelita grubego David Dunbar Buick, jeden z głównych filarów amerykańskiej potęgi motoryzacyjnej. Niestety (dla niego), swoich licznych talentów nie potrafił trwale przekuć na finansowy sukces. Jak stwierdził w wywiadzie udzielonym rok wcześniej historykowi Bruce'owi Cattonowi, był wówczas prawie całkowicie „spłukany”, że nie stać go było nawet na telefon...

Buick, a właściwie Buik urodził się 17 września 1854 roku w szkockiej miejscowości Arbroath. Dwa lata później wraz z rodzicami wyemigrował do USA, gdzie przyjęli współcześnie znaną nam pisownię tego nazwiska. Mając 15 lat porzucił naukę w szkole i zatrudnił się w firmie produkującej artykuły hydrauliczne. Gdy ta popadła w kłopoty finansowe, wraz ze współnikiem przejęli ją (1882) i kontynuowali produkcję. W tym czasie (nadal młody) Buick opracował innowacyjną, znacznie tańszą i trwalszą, metodę pokrywania wnętrza żeliwnej wanny emalią porcelanową oraz skonstruował spryskiwacze do podlewania trawników. Właściwie już te dwie rzeczy powinny uczynić go milionerem. Tak się jednak nie stało.

Firmą zarządzał głównie partner Buicka, dzięki czemu pręźnie się rozwijała i przynosiła godziwe zyski. Ale też taka sytuacja spowodowała, że amerykański Szkot zainteresował się silnikami spalinowymi. Nowa pasja pochłonęła go tak bardzo, że w końcu firma hydrauliczna została sprzedana, a uzyskane pieniądze podzielone między dotychczasowych współników. →→





Company, która niedługo później stała się istotną częścią – wręcz głównym filarem - powstającego koncernu motoryzacyjnego General Motors, założonego przez niedawnego magnata w branży (po)wozów konnych Williama C. Duranta.

Buick nie zagrał jednak miejsca w strukturze GM. W 1906 roku utracił kontrolę nad swoją firmą i można przyjąć, że został zmuszony do odejścia. Otrzymał pakiet odpraw oraz (tylko) jedną akcję, którą niedługo później Durant odkupił od Buicka za kwotę ok. 3 mln dzisiejszych dolarów. Z jed-

Buick miał więc teraz nieco kapitału i czas tylko na własne (nowe) zainteresowania. W 1899 roku założył przedsiębiorstwo Buick Auto-Vim and Power Company. Początkowo planował skonstruowanie silnika dla potrzeb rolnictwa, ale z czasem zaczął projektować kompletne auto. Takie na początku 1902 roku powstało, ale tylko w jednym egzemplarzu. Przy okazji powołał do życia firmę Buick Manufacturing Company, której celem była produkcja samochodów pod własną marką oraz sprzedaż silników innym producentom. Przy okazji Buick wprowadził istotne zmiany w konstrukcji zaworów silnika, przez co jego silniki były mocniejsze od konkurencji. Niestety, nadal nie potrafił swych zdolności zamienić na trwałe majątek czy stałe, solidne dochody.

W 1903 roku dzięki pożyczce od swojego przyjaciela i entuzjasty motoryzacji Benjamina Briscoe zakłada Buick Motor

nej strony to dużo, ale też błyskawicznie rosła potęga General Motors, dzięki właśnie marce Buick, do której później dołączyły m.in. Cadillac oraz Oldsmobile.

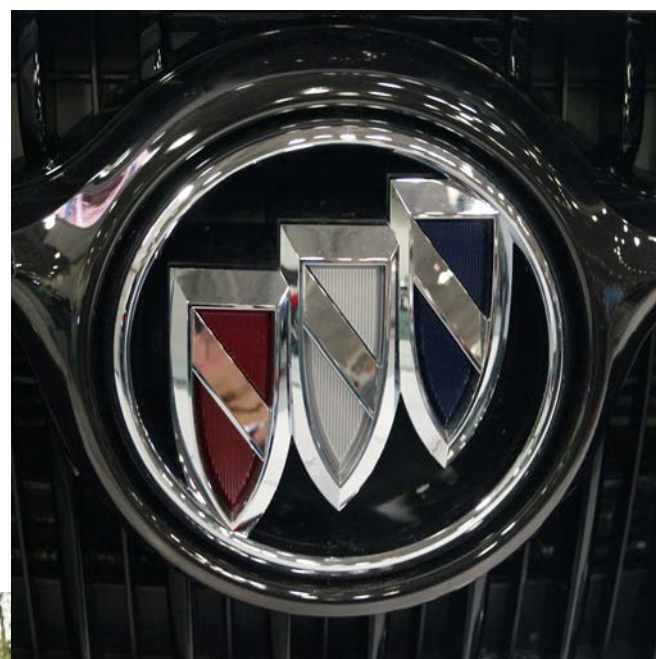




W kolejnych latach David Dunbar Buick bez powodzenia lokował swe oszczędności w różnych przedsięwzięciach – próbował inwestować w kalifornijską ropę naftową, próbował wraz z synem uruchomić produkcję gaźników, przez krótki czas miał posadę prezesa w istniejącej zaledwie 2-3 lata firmie Lorraine Motors, w końcu dorabiał jako instruktor w miejscowej szkole...



Marka Buick należy obecnie do najstarszych (w dodatku nadal istniejących) w branży motoryzacyjnej. Nazwisko jej twórcy wprowadzone zostało do prestiżowego Automotive Hall of Fame w 1974 roku. ■



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