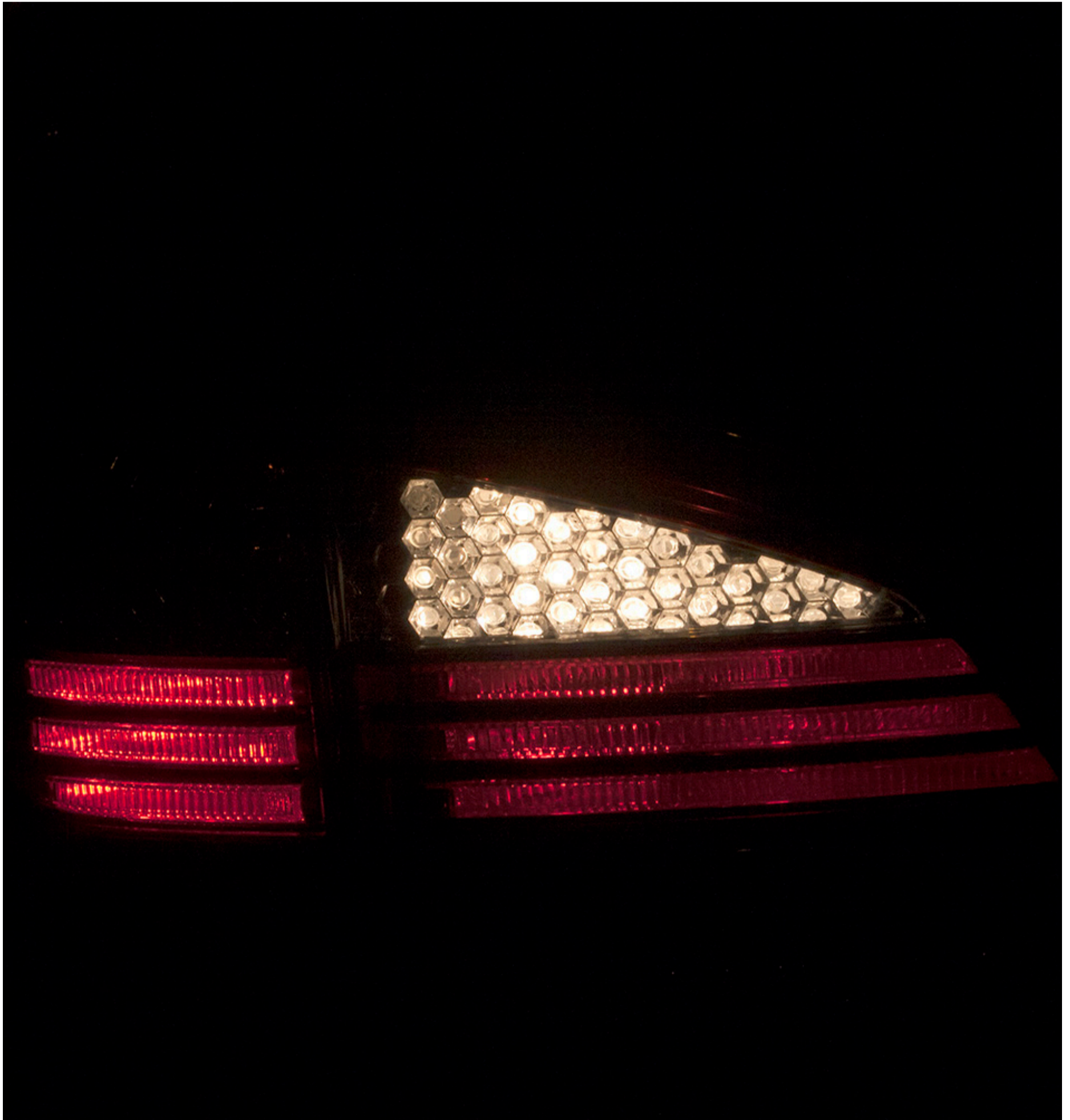


iauto ^{polska}

Numer 142, 10 kwietnia 2020



Tematem serwisów informacyjnych, programów publicystycznych, publicznych wystąpień autorytetów medycznych i polityków są różne skutki rozprzestrzeniającego się wirusa. Władze państwowe usiłują zapanować nad epidemią, tysiące ludzi starają się jakoś w tym odnaleźć. Nie ma co rozwijać tematu, wystarczy poczytać, posłuchać czy pooglądać różne media. Trudno jednak w mediach znaleźć wizję świata po COVID-19. Tą wizję, jak się zdaje, mają Chińczycy, zawsze planowali swoje działania na 50 czy 100 lat naprzód. Tyle, że nie bardzo się tą wiedzą dzielą...

Za trzy miesiące, rok, może dwa pandemia się skończy, życie wróci do jako takiej normy. Zmieni się tyle, że przez ten czas biedni zbiednieją, bogaci się wzbogacą i ogólnie rzecz ujmując, porządek świata się specjalnie nie zmieni. A powinien.

Paraliż wielu branż; nauki, transportu, turystyki, usług, handlu, gastronomii, kultury i rozrywki, zerwanie łańcuchów dostaw, zatrzymanie produkcji przemysłowej i tekstylnej przeorały świat globalizacji i zysków. Cywilizacja nieograniczonej konsumpcji, nadprodukcji wszelkich, a zwłaszcza zbytkownych, usług i dóbr przy jednoczesnej rabunkowej eksploatacji zasobów i ludzi powinna z hukiem się zawalić. Czy tak będzie, nie wiem.

Wielkanoc to dla chrześcijan najważniejsze święta, to czas głębokiego przeżywania wielkiej tajemnicy, refleksji. Najważniejsze jest Triduum Paschalne, które zaczyna się w czwartek, a kończy w sobotnią noc.

Powszechnie jednak święta te obchodzi się w niedzielę i poniedziałek. Kojarzą się przede wszystkim z szeregiem obyczajów; świątecznym śniadaniem, zajęczkiem, pisankami, wystawnymi ucztami i Śmigusem-Dyngusem. Symbole i tradycje dużo wcześniej znajdują swoje odzwierciedlenie w galeriach handlowych, marketach, sklepach z pamiątkami. Sens świąt rozmywa się w akcjach marketingowych, grze pozorów. Tak było od lat.

Ale trzeba zjadliwego patogenu, aby okazało się, iż bez nowego samochodu, rajdu czy relacji z F1 da się żyć, ale bez fachowej pomocy medycznej, sprzętu, infrastruktury i rzetelnej wiedzy można umrzeć. Są sprawy ważne i błahe, przedmioty niezbędne i niepotrzebne, wiedza i jej namiastka. W świecie "Przed" nadawanie wielkiej wartości sprawom i przedmiotom w istocie drugorzędnym było powszechne, był to świat pozorów, mitów i wyobrażeń. Właśnie się rozsypał. Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Wrażenia z jazdy

Stylowy sedan - str. 4



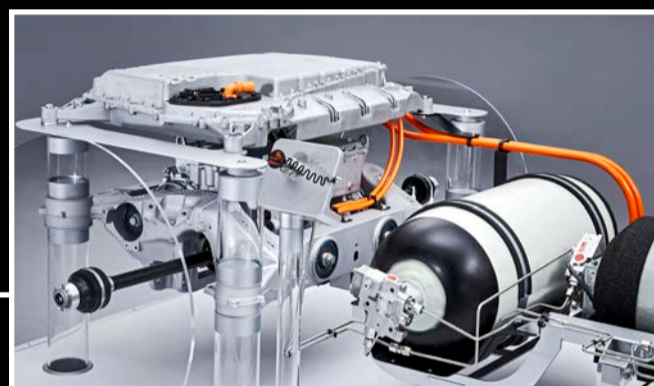
Wydarzenia

COVID-19 zmieni świat? - str. 11

Infiniti odjeżdża - str. 16

Technologie

Wodorowe plany BMW - str. 20



Motoryzacja

Dawnych reklam czar - str. 24

Komunikat ITS - str. 30

Rozmowa iAuto

Weteran - str. 32



Kalendarium

Daimler - pionier motoryzacji - str. 41



Stylowy sedan



Hyundai Elantra

TEKST: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Elantra to najlepiej sprzedający się model Hyundai na świecie, w Polsce jeszcze nie cieszy się zbyt dużą popularnością. I chociaż znajduje coraz większe grono zwolenników, to liderem w stawce aut kompaktowych raczej nie będzie. A przecież jest bardzo ciekawym autem.

O sukcesie auta – zwłaszcza na naszym rynku – decyduje sprzedaż flotowa. Ten model Hyundai, to niemal idealne auto flotowe, zwłaszcza z nowym silnikiem wysokoprężnym 1,6 CRDi. Elantra to kompaktowy sedan

– i choć ten typ nadwozia najlepsze lata ma już za sobą: moda i SUV-y rządzą – Elantra może się podobać. Ma zgrabną, smukłą, nowoczesną, nieco sportową linię nadwozia, bez typowej dla sedanów „ociężałości.



Auto ma spore rozmiary: 4570 mm długości przy rozstawie osi 2700 mm, linia jest płynnie poprowadzona od maski przez kabinę po bagażnik. Twarz Elantry z sześciokątnym wlotem powietrza jest ciekawa, a tył ze światłami LED wygląda bardzo elegancko i współcześnie. W sumie design udany, bez szaleństw i ekstrawagancji. To dobrze, bo kontrowersje w tego typu autach nie są konieczne. Śmiało może konkurować z niemiecką szkołą designu.

We wnętrzu podobnie – poprawnie, a nawet lepiej niż poprawnie. Przede wszystkim zwraca uwagę przestronna, wygodna kabina, nie mamy wrażenia zamknięcia i ograniczenia w żaden sposób. Wygodne, duże fotele, podgrzewane i wentylowane, można regulować w różnych płaszczyznach, prostota i funkcjonalność wokół i dobrej jakości materiały. To są główne atuty wnętrza Elantry. Na szczególną pochwałę zasługują praktyczne, różnego rodzaju schowki rozmieszczone w kokpicie. Przed



kierowcą czytelna i przejrzysta deska rozdzielcza, duże przyciski i charakterystyczne, niebieskie podświetlenie instrumentów oraz wielofunkcyjna, zgrabna kierownica. Mnie trochę brakuje koloru i ciut bardziej przyjaznych materiałów, a także bardziej nowoczesnej grafiki na wyświetlaczu radioodtwarzacza, ale nie można mieć wszystkiego.

Elantrą może podróżować 5 pasażerów, ale wygodnie podróżować będą cztery osoby, →→



wówczas pasażerowie na tylnej kanapie mają do dyspozycji szeroki podłokietnik z uchwytami na kubki i własny nawiew.

Kolejny duży plus za bagażnik. Jest naprawdę duży (458 litrów), sprawdziłam pakując spore walizy, brakuje mi ciekawych i praktycznych rozwiązań (schowków, siatek zabezpieczających drobiazgi itp.). Można go oczywiście powiększyć składając tylną kanapę, choć nie jest to proste, bo brak jest jakiegoś, choćby najprostszego systemu ułatwiającego jej składanie i rozkładanie. Złożenie tylnej, dzielonej kanapy wcale nie jest prostą sprawą. W najbogatszej wersji wyposażenia Premium Elantra jest dostępna z auto-

matyczną klapą bagażnika, wystarczy stanąć w pobliżu tylnego zderzaka. No i bardzo cenna rzecz, zwłaszcza dla kobiet – inteligentny kluczyk, to naprawdę ogromna wygoda.

Autem podróżuje się komfortowo, bo Elantra wyposażona jest w typowy dla Hyundai'ego układ jezdny, nastawiony raczej bardziej na komfortową, niż sportową jazdę. Jedziemy więc pewnie, stabilnie i mamy poczucie panowania nad autem. I to bez względu na to, czy jedziemy autostradą, czy bocznymi drogami.

Nieźle spisuje się elektryczny układ wspomagania kierownicy. Z systemów bezpieczeń-





stwa na pokładzie wersji Premium znajdziemy tylko te najbardziej przydatne, czyli ostrzeżenie przed pojazdami w martwej strefie z asynten-tem zmiany pasa ruchu oraz asystenta wyjazdu tyłem na drogę. Gdy kierowca próbuje zmienić pas ruchu lub jedzie swoim, a na lewym pasie szybko zbliża się z tyłu inny pojazd, zapala się ostrzegawcza kontrolka świetlna, a potem dźwiękowa. Drugi, bardzo przydatny system ostrzegania o ruchu poprzecznym, zmniejsza ryzyko zderzenia z innym pojazdem podczas wyjeżdżania tyłem z miejsca o ograniczonej widoczności.

Pod maską nowej Elantry może się znaleźć jeden z dwóch silników o pojemności 1,6 litra. Benzynowy ma moc 128 KM i moment obrotowy 155 Nm. Turbodoładowany diesel ma moc nieco większą, bo 136 KM, a w wersji z automatyczną przekładnią niemal dwa razy więcej momentu obrotowego (300 Nm). Kultura pracy silnika benzynowego jest bez zarzutu. Co prawda do rajdów i wyścigów nie jest przystosowany, ale przecież nie po to taki samochód kupujemy. Współpracująca z tymi silnikami 6-biegowa, manualna skrzynia biegów działa bez zarzutu:

jest wyjątkowa precyzyjna. Elantra z silnikiem benzynowym przyspiesza do „setki” w 11,4 sek., prędkość maksymalna to 200 km/h.

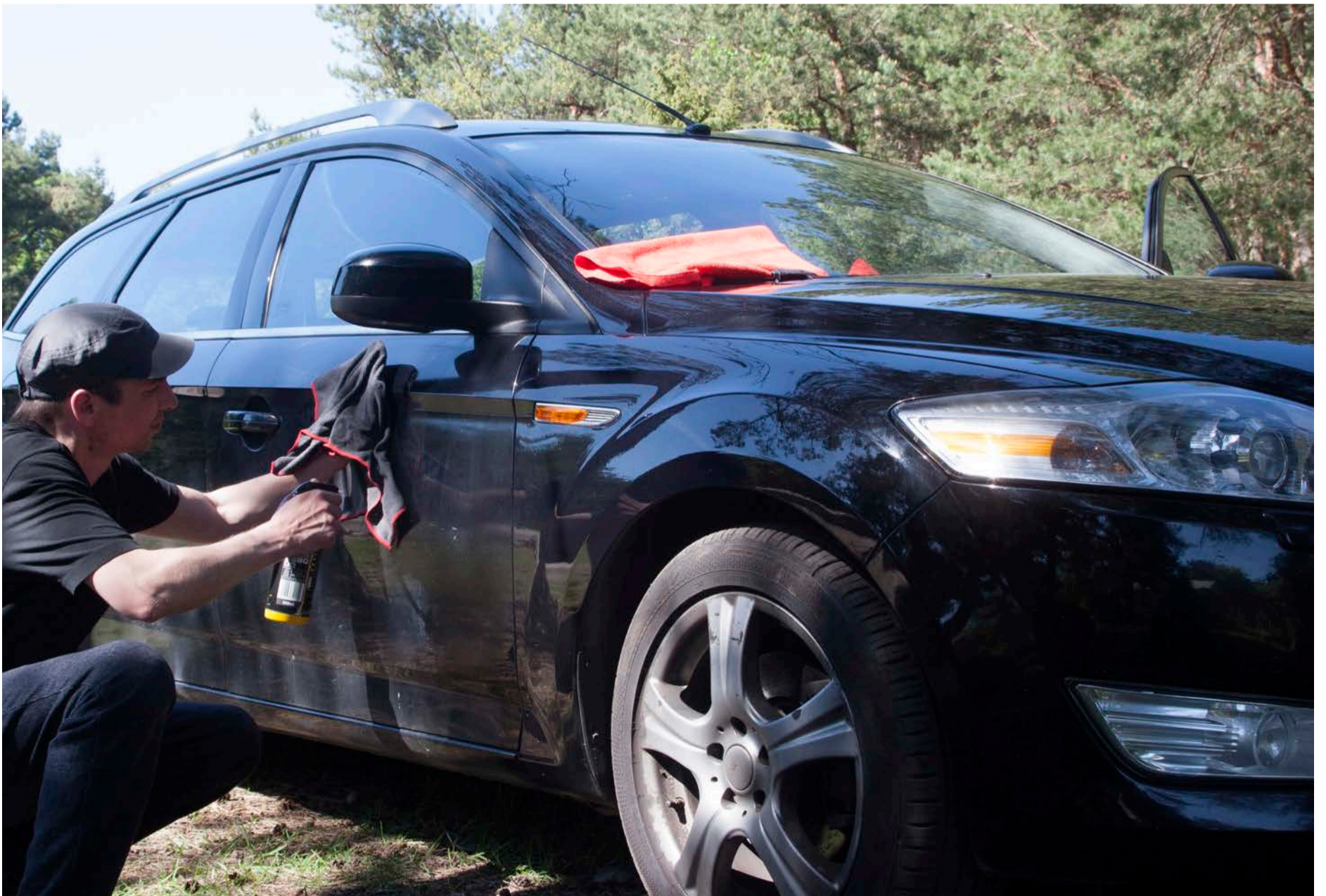
Klienci, którzy zdecydują się na Elantę, będą mieli auto z przestronnym i wygodnym wnętrzem, komfortową jazdę we wszystkich warunkach, sprawnie działającą skrzynię biegów, oszczędny silnik i optymalne wyposażenie. Poza tym cena czyni cuda, a ta jest w przypadku tego samochodu bardzo atrakcyjna (głównie ta podstawowa). Podstawowa cena Elantry - teraz promocyjna to 60 900 za wersję Classic Plus. W wyposażeniu są już elektryczne szyby i podgrzewane lusterka, klimatyzacja, skórzana kierownica, czujniki parkowania z tyłu oraz radioodtwarzacz z czterema głośnikami. Jeszcze lepiej wygląda wyższa wersja: Standard Comfort, który zawiera także tempomat, dwustrefową klimatyzację i alufelgi. Najdroższa jest odmiana Premium, która kosztuje 98 400 zł. Wszystkie modele Hyundai'a mają 5 lat gwarancji. Koreańska motoryzacja szybko nadrobiła zaległości i dziś jest równorzędnym konkurentem dla europejskich i japońskich marek.

Zrób to sam - lśniące auto

Potrzebne są dwie szmatki, preparat T3 Quick Wax firmy Brayt, pół godziny i samochód, który ma być czysty. Do mycia samochodu nie będzie potrzebna ani jedna kropla wody, a po wszystkim lakier auta nie tylko będzie lśnił, ale też pokryty będzie warstwą ochronną.

Zgodnie z obowiązującym prawem samochodu nie wolno myć ani na ulicy, ani na terenie własnej posesji, ani w ogóle nigdzie – poza obiektami do mycia przygotowanymi. Samochodu „na podwórku” wodą i szamponem myć nie można, ale można to zrobić za pomocą wymienionego na wstępie zestawu.

Czyszczenie samochodu preparatem marki Brayt T3 Quick Wax nie wymaga jakiejś tajemnej wiedzy ani szczególnych umiejętności, chociaż trzeba przestrzegać kilku prostych zasad. Szmatki z mikrofibry musimy mieć dwie, najlepiej w dwóch kolorach, bo ważne jest, aby jedna była odpowiednikiem „myjki”, druga →→



BRAYT®

more than polishing ...

T3

QUICK WAX



- PRODUKT NA BAZIE WOSKÓW, PRZEZNACZONY DO ZASTOSOWANIA NA WSZELKIE GŁADKIE I BŁYSZCZĄCE POWIERZCHNIE LAKIEROWANE, SZKLANE I TWORZYWA SZTUCZNE
 - POZWALA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
 - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIELĘGNUJĄCE I KONSERWUJĄCE.
 - NIE POZOSTAWIA ŚLADÓW NA TWORZYWACH SZTUCZNYCH I GUMIE.
 - NADAJE SIĘ DO PRACY RĘCZNEJ I MASZYNOWEJ
- AKCESORIA: GĄBKA POLERSKA CZERWONA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO POLEROWANIA, GŁOWICA Z MIKROFIBRY DO WYKOŃCZENIA



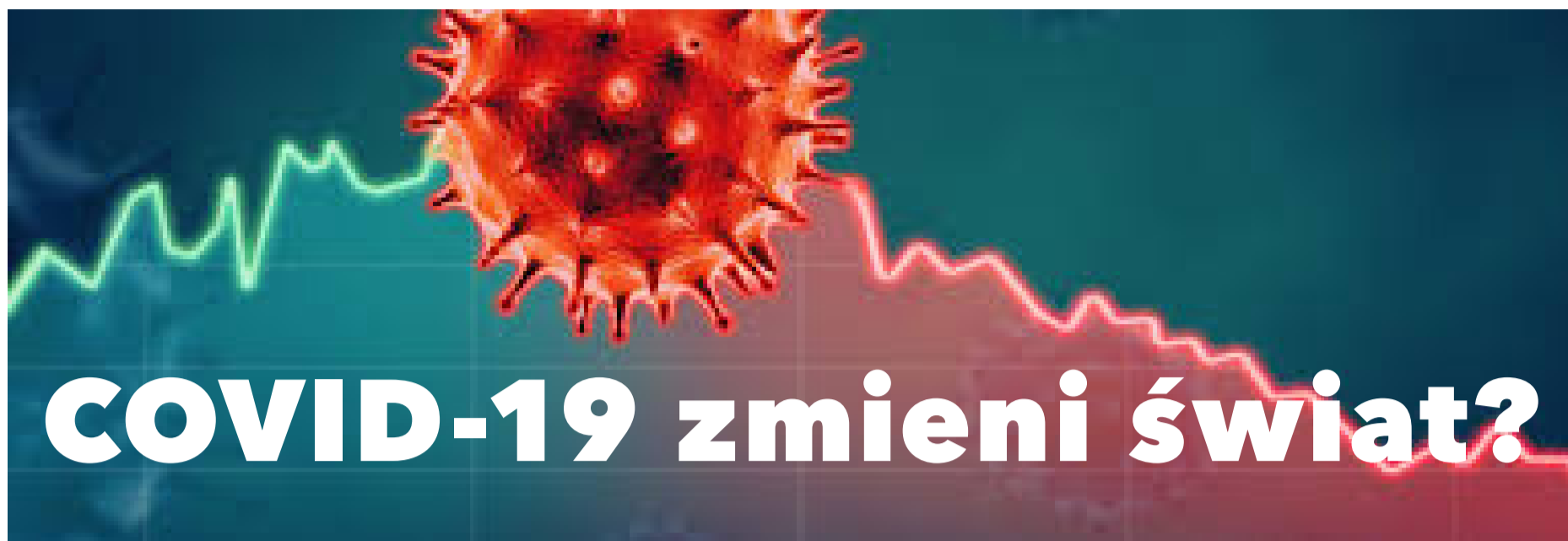
„suszki-polerki” i w czasie mycia-czyszczenia samochodu ściereczek nie należy zamienić. Po spryskaniu preparatem T3 Quick Wax czyszczonego fragmentu karoserii zbieramy zanieczyszczenia szmatką z mikrofibry, tą która ma pełnić funkcję „myjki” oczywiście pracujemy bez docisku. Następnie drugą szmatką dopolerujemy element. Możemy to robić nawet w pełnym słońcu. Opryskujemy karoserię nie zwracając uwagi ani na elementy plastikowe ani na szyby. Spryskujemy czyszczony fragment ruchem podobnym do tego, jakim lakiernicy posługują się pistoletem – płynnie przesuwając dyszę pompki tak, aby każdorazowo pokryć preparatem maksymalnie jeden element, w przypadku maski lub dachu dzielimy sobie je na kilka części. Dzięki temu zużyjemy mniej preparatu. Drobiny piasku nie porysują lakieru, gdyż substancje zawarte w Brayt T3 Quick Wax tworzą śliską powłokę na drobinach pyłu nie pozwalając na uszkodzenia powierzchni. Jeszcze raz przypomnijmy, że nie używamy doci-

sku. Po usunięciu brudu powierzchnię poleerujemy przy pomocy czystej szmatki, jeżeli będzie potrzeba możemy użyć dodatkowej ilości preparatu. Ważne jest, aby równomiernie rozprowadzić T3 na powierzchni, nie tylko dla uzyskania właściwego połysku. Warstwa preparatu stanowi bowiem zabezpieczenie lakieru, a właściwości hydrofobowe powodują, iż samochód dłużej będzie lśnił.

Półlitrowy pojemnik w cenie ok. 30 zł wystarczy na doprowadzenie do ładunku dwóch samochodów kombi, oba po powrocie z dłuższych tras, mocno zakurzone. Szmatki można użyć wielokrotnie, wystarczy je uprać w temperaturze do 40 stopni. Można też użyć dowolnych oferowanych w działach gospodarstwa domowego, ale muszą być z mikrofibry.

Po takim zabiegu samochód przez dłuższy czas pozostaje czysty, a pył czy kurz, można spłukać wodą lub... poczekać na pierwszy deszcz. ■





TEKST.: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Gdy 11 września 2001 roku runęły w Nowym Jorku, po terrorystycznym zamachu, dwie wieże World Trade Center powszechna stała się opinia – świat nie będzie już taki sam. I rzeczywiście, pod wieloma względami bardzo się zmienił, na trwałe. Dzisiaj, gdy koronawirus COVID-19 zbiera tragiczne żniwo, rujnuje krajowe gospodarki i sieje panikę na całym świecie, mamy podobną sytuację. Znowu trzeba głośno powiedzieć i uświadomić sobie – świat nie będzie (a przynajmniej nie powinien) być taki sam.

Zacząło się nieco niewinnie. W grudniu (lub nieco wcześniej) 2019 roku, w chińskiej prowincji Hubei pojawił się wirus, który sparaliżował życie w tym rejonie (w tym w 12-milionowym mieście Wuhan). Przypominał początkowo wirus SARS z 2002/03 roku, który był stosunkowo niegroźny – na całym świecie zachorowało łącznie ok. 8,5 tysiąca osób, z których 812 zmarło. Jak już wiemy, kilku chińskich lekarzy zwróciło uwagę na podobieństwa nowego wirusa do SARS, a zwłaszcza na jego większą „zjadliwość”, jednak byli przez chińskie komunistyczne władze uciszani i zmuszani do podpisywania „lojalek” o milczeniu. Wg danych, pierwszy przypa-

dek COVID-19 został oficjalnie zarejestrowany w Chinach 10 stycznia 2020 roku. W niewiele tygodni później wirus pojawił się praktycznie w każdym zakątku świata – niestety (wg danych na początek kwietnia) z ponad półtora miliona zachorowań i ponad 60 tysiącami ofiar śmiertelnych. Co będzie dalej, nikt nie wie... a prognozy są ponure.

Już na przełomie stycznia i lutego część fabryk motoryzacyjnych w Korei Południowej wstrzymała produkcję z powodu braku niektórych części wytwarzanych w Chinach. Mijały tygodnie i setki milionów ludzi na całym świecie →→



uświadomiło sobie (a przynajmniej powinno to zrobić), że napisem „Made in China” są sygnowane nie tylko t-shirty, skarpetki, pamiątki z Paryża i Disney World’u, świąteczne ozdoby choinkowe czy części do samochodów, ale też mnóstwo leków czy komponentów do ich produkcji, środków i urządzeń medycznych. Nagle, w całej okazałości okazało się, że Chiny „trzymają w garści” praktycznie cały świat, a na pewno wiele ważnych gałęzi światowej gospodarki. Nawet zwykłe maseczki z odpowiednim filtrem w milionowych ilościach są możliwe do wyprodukowania wyłącznie „Made in China”. A tych już nie było w Europie w wystarczającej ilości, bo tam na miejscu były potrzebne. (Co więcej, jak wynika z doniesień prasowych, Chińczycy przez cały styczeń i luty wykupowali m.in. maseczki w Czechach).

Praktycznie cała Europa została sparaliżowana (stan na 2 kwietnia). Wprowadzono różnego rodzaju ograniczenia, ruch samochodowy, lotniczy i morski spadł do minimum. Ceny paliw w Polsce spadły do niespotykanego od

lat poziomu, ale i tak kolejek nie ma. Siedzimy w domu... i dobrze. To, do opanowania epidemii, najlepszy możliwy sposób na zachowanie zdrowia i życia swojego oraz najbliższych.

Ucierpi cała branża motoryzacyjna, co do tego nie ma wątpliwości. Praktycznie wszyscy producenci samochodów wstrzymali lub ograniczyli produkcję, bo z jednej strony przymusowa lub dobrowolna kwarantanna pracowników, zerwane łańcuchy dostaw, z drugiej strony – co nie dziwi – wstrzymywanie się klientów przed kupowaniem nowych i używanych samochodów. Przyjaciel z USA mieszkający w okolicach Chicago powiedział, że Jeep Renegade gotowy do wyjazdu z salonu kosztuje już tylko 16 tysięcy dolarów. Klocki domina przewracają się kolejno – niejeździmy, to samochody się nie psują i odkładamy naprawy u mechaników, jest mniej kolizji więc blacharz i lakiernik też ma mniej pracy. Podobną, albo jeszcze gorszą, sytuację mają pracownicy branży gastronomicznej, fryzjerzy, stomatolodzy, kwiaciarze i wielu, wielu innych. Będzie poważny kryzys, co do tego nie ma chyba

nikt wątpliwości. Jak poważny? Zobaczymy. Na pewno dużo zależy od rządów państw oraz samych obywateli. „Jesteśmy na jednej łodzi” - powiedział kilka dni temu o epidemii papież Franciszek.

Kilka dni temu, gdy w słonecznej Italii umierało na koronawirusa 700-800 osób dziennie premier Włoch Giuseppe Conte z rozgoryczeniem podważył sens istnienia Unii Europejskiej w dotychczasowej formule. Unia zareagowała na kryzys, chociaż z opóźnieniem – przesunięto środki finansowe z innych celów na walkę z epidemią, rozpoczęto wspólne, „unijne” zakupy niezbędnych artykułów, Niemcy – mając wolne miejsca w swoich szpitalach – zaczęli przyjmować pacjentów z Francji. Szefowa Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen przyznała w końcu w liście otwartym do Włochów: „Przepraszam Was, jesteśmy z Wami”, przyznając, że UE nie pomogła Italii na początku kryzysu. Moim zdaniem, gdy problem z koronawirusem zostanie zażegnany, powrócą spory o kształt UE – silny związek (głównie) gospodarczy państw członkowskich, czy coraz bardziej ujednoczone w każdym wymiarze superpaństwo.

Wracając do motoryzacji... Zastanawiam się, czy w niedalekiej przyszłości nie upadnie idea, kosztownych w przygotowaniu, wielkich wystaw motoryzacyjnych. Odwołano marcowy Geneva Motor Show oraz jesienny salon w Paryżu. Odsunięto na nieokreślony bliżej termin Poznań Motor Show. Genewskie premiery samochodowe odbyły się metodą „online”. Może się okazać, że z wielu powodów stanie się to normą...

Wielu producentów samochodów wstrzymało lub mocno ograniczyło produkcję z powodu jednego lub miks następujących czynników: brak niektórych części, kwarantanna, przerwanie łańcucha dostaw, choroba pracowników, duży spadek sprzedaży. Jednocześnie promują swe pojazdy poprzez internetowe prezentacje oraz możliwość spersonalizowania zamówienia, zapłacenia i ubezpieczenia

wraz z dostarczeniem zamówionego samochodu pod wskazany adres. To może mocno podkopać status tradycyjnego salonu samochodowego. Tak się dzieje od kilka lat np. w sklepach odzieżowych, gdzie klienci oglądają towar, ale zamawiają go nieco taniej poprzez sklepy internetowe....

Od kilku lat mocno promowany w motoryzacji jest napęd elektryczny – ze strony władz różnego szczebla, organizacji ekologicznych oraz samych producentów samochodów – są super, ekologiczne, ciche, itp. Ale w obliczu kryzysów ekonomicznych czy klęsk żywiołowych takie samochody stają się nagle bezużyteczne. Wystarczy huragan, powódź, a też epidemia, by zakłócić pracę elektrowni czy systemu przesyłowego. Nie będzie prądu przez dzień, dwa – cóż, nie obejrzymy telewizji, kolację zjemy przy świecach, ale będzie już spory kłopot z naładowaniem telefonów komórkowych, dostępem do internetu i „zatankowaniem” naszego „wypasionego” elektrycznego samochodu dającym nam komfort np. darmowego zaparkowania w centrum miasta. I wówczas niejedna osoba pomyśli: może ten samochód z silnikiem spalinowym nie był taki zły...

Kolejnym „trendy” w motoryzacji jest „współdzielenie pojazdów” czyli „car sharing”. Ogólnie pisząc polega to na tym, że rezygnuję z prywatnego pojazdu, a wypożyczam takowy nawet na kilka(naście) minut. W kontekście koronawirusa, ale też innych wirusów i bakterii można się →→



zastanawiać, na ile takie samochody są bezpieczne. Oczywiście, są ponoć sprzątane i dezynfekowane, ale nie sądzę, by robiono to naprawdę często, dokładnie i systematycznie. Jakimś kontrargumentem może być fakt, że z taksówki także może skorzystać nawet kilkadziesiąt osób dziennie. Ale w tym przypadku „strażnikiem” jest sam taksówkarz, który może odmówić kursu osobie potencjalnie zarażonej.

Ideą władarzy wielu aglomeracji na świecie jest wyeliminowanie z centrów miast indywidualnego ruchu samochodowego na rzecz komunikacji zbiorowej. Potrafię to zrozumieć i przyjąć argumenty przemawiające za takim rozwiązaniem - mniej zanieczyszczeń powietrza, mniejszy ruch i hałas, łatwiej o krótkoterminowe miejsce parkingowe. Ale taki model transportu znowu ujawnia swe ułomności w obliczu np. takich obostrzeń, które mamy wprowadzone z powodu koronawirusa. Nagle okazuje się, że własny samochód (a jeszcze lepiej z silnikiem spalinowym) jest świetnym rozwiązaniem wielu potencjalnych kłopotów i niebezpieczeństw.

Prawdopodobnie za kilka miesięcy epidemia COVID-19 zostanie opanowana – ludzkość, jako

całość nabierze odporności, opracowana zostanie szczepionka. Pozostanie natomiast większy lub mniejszy kryzys ekonomiczny, którego skali nikt teraz nie jest w stanie przewidzieć...

Najważniejsze moim zdaniem będzie jednak to, jakie wnioski z obecnej epidemii wyciągną rządy poszczególnych państw oraz wielkie i małe światowe koncerny? Czy tania, czasem niewolnicza, siła robocza jest wystarczającym usprawiedliwieniem przenoszenia produkcji daleko za granice własnego kraju, pozbawiając przy okazji miejsc pracy własnych rodaków? Czy uczciwe jest narzucanie bardzo wysokich norm emisji zanieczyszczeń powietrza i wody własnym obywatelom i przedsiębiorcom, mając świadomość, że produkcja zostanie przeniesiona tam, gdzie żadne normy nie są przestrzegane? Czy lokalna produkcja, nawet jeśli jest nieco droższa, nie jest jednak bardziej ekologiczna, jeśli będzie wiązała się z naturalnym w tej sytuacji spadkiem konieczności wożenia po całym świecie – tam i z powrotem - milionów ton ładunków?

Jedno dla mnie jest pewne – świat po opanowaniu COVID-19 nie będzie, a przynajmniej nie powinien być, taki sam. ■



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



364 strony

raz w życiu kup
specjalne wydanie



MADE IN MECUM
DESIGNU
SEZON
EKSCYTUJĄCY



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

KAKO I
KOKOSZ

Szkoła latania

Pomysł, scenariusz i rysunki - Janusz Christa

twórcza przeróbka - Radek Pszczółka



Infiniti odjeżdża

OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, SERWIS PRASOWY

Decyzja zapadła na tyle dawno, że jeszcze o zarazie nikt nie mówił. Ale realizacja trwała już w czasie zarazy, a właściwie w jej pierwszym stadium w Polsce. Ostatnie egzemplarze sprzedawano z dużymi upustami, od kwietnia pozostała jedynie obsługa serwisowa. Marka Infiniti została wycofana ze sprzedaży.

Informacje o tym, że samochody Infiniti nie będą oferowane na rynku europejskim pojawiły się już w ubiegłym roku. Jako że Polska nadal należy do Europy, to i u nas po 12 latach przyszedł czas na oficjalne pożegnanie

Infiniti. Tak zakończył się polski epizod marki powołanej w 1989 roku jako oręż w walce o amerykańskich klientów. W listopadzie 2008 roku otwarty został pierwszy salon, w którym można było zamówić sub-markę Nissana. W sumie, jak

czytamy w komunikacie Grupy IP, do zakończenia sprzedaży ponad 4400 samochodów Infiniti trafiło do klientów. To niezbyt dużo, nawet jak na samochód z bardzo wysokiej półki. Spośród trzech japońskich marek stworzonych głównie pod oczekiwania rynku amerykańskiego, czyli Acura, Infiniti i Lexus, tylko ta ostatnia stworzona przez Toyotę odniosła sukces na europejskim rynku. Honda z Acurą nawet nie próbowała, Infiniti właśnie poległo. To nie powinno specjalnie dziwić, bowiem współczesne samochody klasy średniej trochę tylko ustępują własnościami użytkowymi i komfortem samochodom

postrzeganym jako luksusowe, za to są wyraźnie tańsze. Od kilkunastu lat krąży w środowisku powiedzenie, że istotnym elementem ceny aut luksusowych marek jest wartość znaczka na masce. To uproszczenie, ale też nie do końca prawda. Koszty produkcji samochodów niskoseryjnych są wyraźnie większe od produkowanych masowo. Koszty projektowania, unikalne części przeznaczone do konkretnego modelu i ponadstandardowe wyposażenie pokryć musi sprzedaż stosunkowo niewielkiej liczby aut. Do tego trzeba dołożyć opłaty za emisję spalin – wszak takie auta muszą mieć bardzo dobre →→



osiągi, a te gwarantują tylko duże silniki. No i kosztowny marketing, ponadstandardowa obsługa klienta, sieć serwisów...

Istotą auta luksusowego m.in. jest jego unikalność. To jest pewna pułapka, bowiem z jednej strony chodzi o to, aby sprzedać jak najwięcej, aby pokryć wszystkie koszty i jeszcze trochę zarobić, z drugiej, prestiż marki spada po przekroczeniu jakiegś granicy powszechności. Stąd cena musi być wysoka i nie każdego na taki samochód stać. Jest jednak pewna granica, poza którą sprzedaż aut nie pokrywa wszystkich kosztów. Tak właśnie stało się z Infiniti w Europie.

Infiniti to auta o urodzie nienachalnej, ale w tym dobrym tego sformułowania znaczeniu. Jednym się podobają, innym nie, wyglądem nie szokują, są po prostu elegancką limuzyną lub



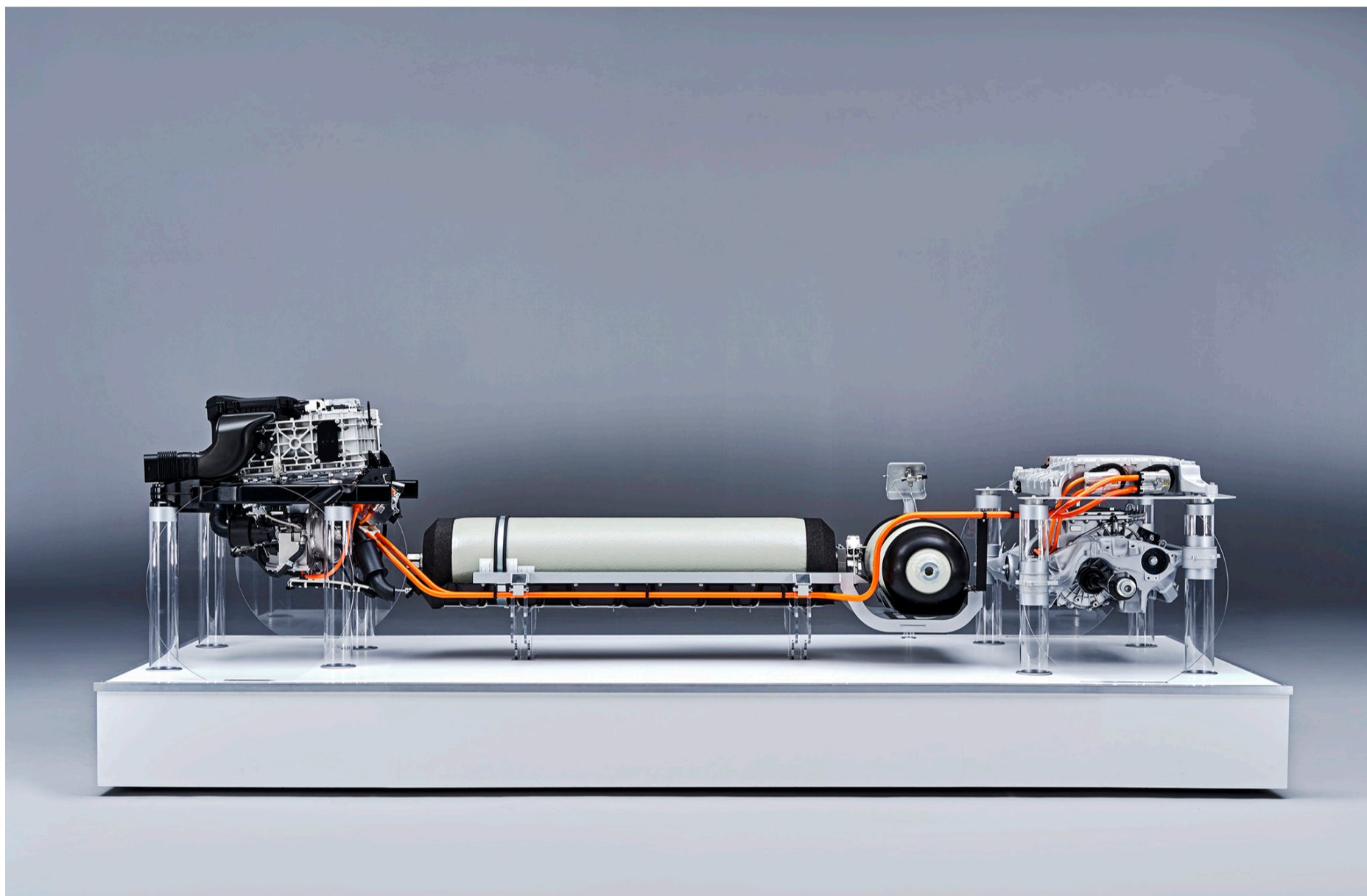


SUV-em. Nikt nie ma wątpliwości, że samochody te należą do wyższej kategorii, określanej mianem premium. Od kwietnia fani marki będą sobie mogli nowe auto sprowadzić, natomiast posiadacze według zapewnień prezesa Grupy IF mają mieć zapewnioną pełną obsługę posprzedażną wszystkich Infiniti, które długo jeszcze będą jeździć po polskich drogach. Opieka serwisowa marki będzie prowadzona we wszystkich lokalizacjach, w których dotąd funkcjonowały Centra Infiniti. Szczegółowe informacje będą umieszczane na stronie www.centruminfiniti.pl. Od 1 kwietnia obsługę gwarancyjną i pogwarancyjną marki Grupa IP będzie realizować wspólnie z największym

dealerem w Polsce – wielooddziałową Grupą PGD. Formalnie IP będzie dalej prowadziło serwisy w Warszawie, Wrocławiu i Gdańsku, a Grupa PGD otrzyma autoryzacje na kontynuowanie działalności serwisowej Infiniti w Sosnowcu, Krakowie i Poznaniu. ■



Wodorowe plany BMW

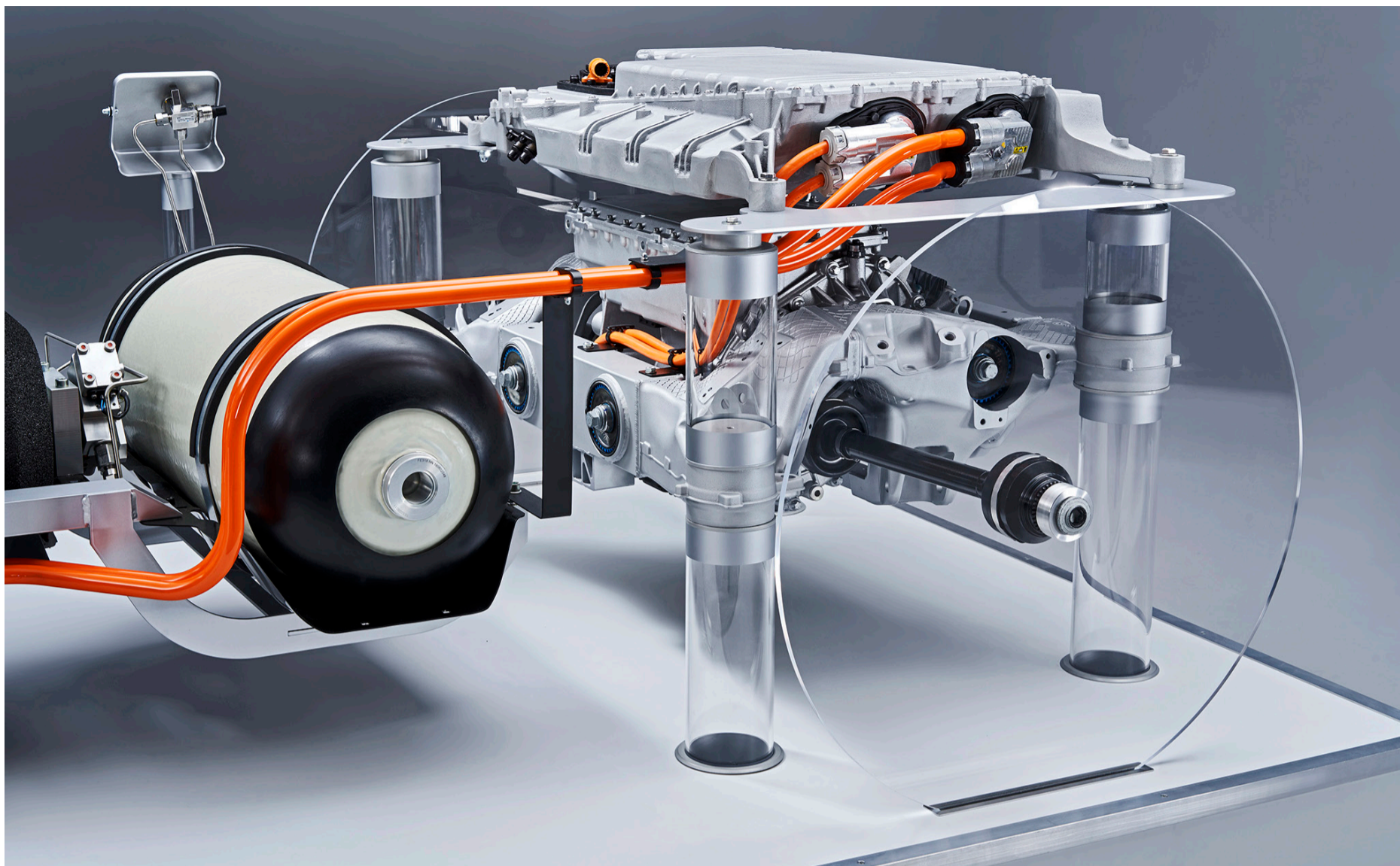


OPR.: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Firma BMW przedstawiła szczegóły opracowanego wspólnie z Toyotą napędu wodorowego. W najbliższej perspektywie nie należy się jednak spodziewać wprowadzenia do oferty samochodów tankowanych wodorem.

Prace nad rozwiązywaniem wyzwań technologicznych związanych z projektowaniem i produkcją ogniw paliwowych prowadzone są wspólnie z Toyotą. Trwająca od 2013 współpraca przyniosła szereg rozwiązań, które znalazły się w zaprezentowanym właśnie układzie napędowym. Tak zwany pakiet ogniw

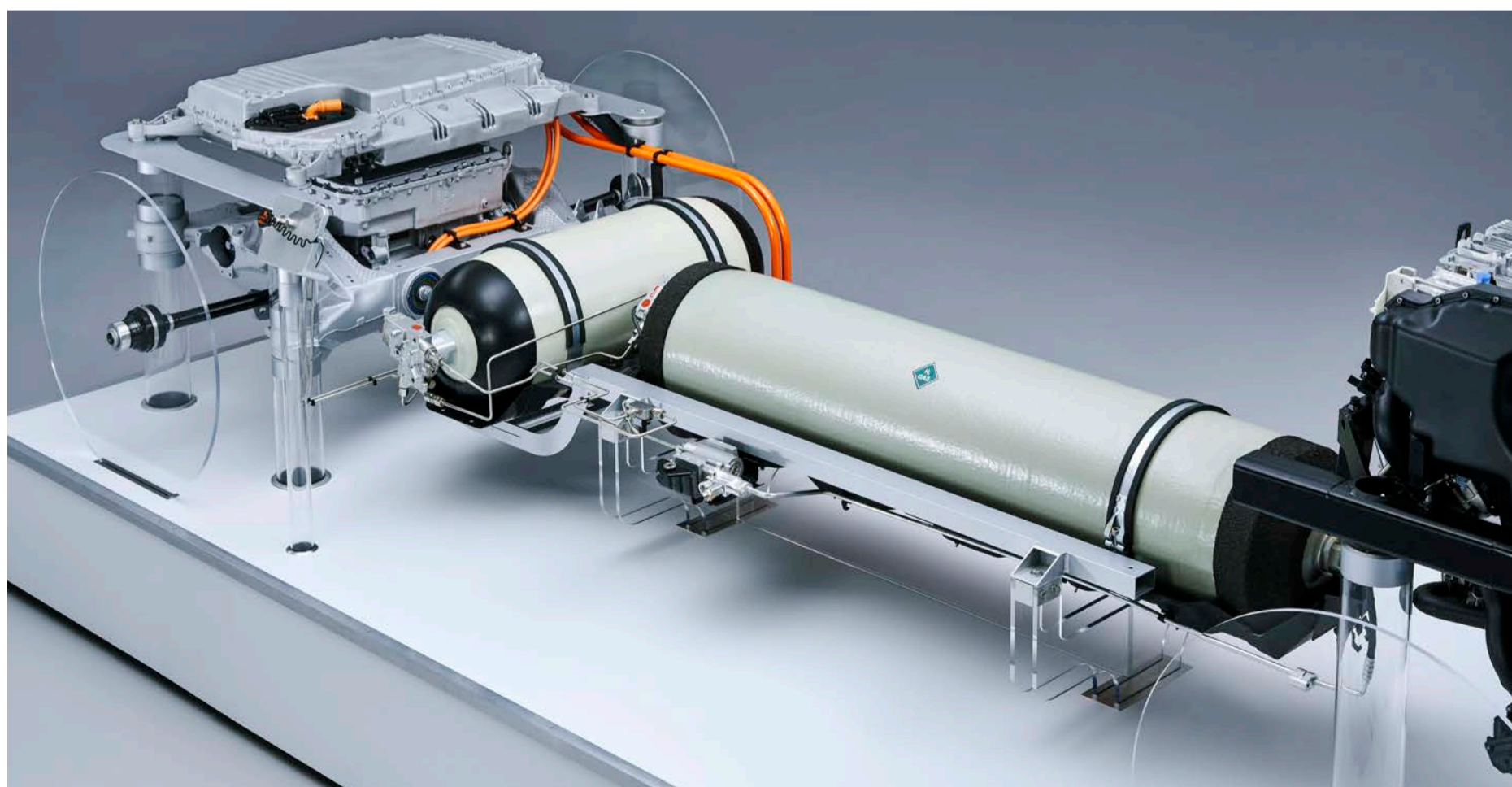
paliwowych i cały system to oryginalne rozwiązania BMW Group. Oprócz współpracy z firmą Toyota, która koncentruje się na rozwoju i uprzemysłowieniu technologii ogniw paliwowych pod kątem ich przydatności na rynku masowym, obie firmy są członkami-założycielami Hydrogen Council. Od 2017 roku do rady dołączyło wiele

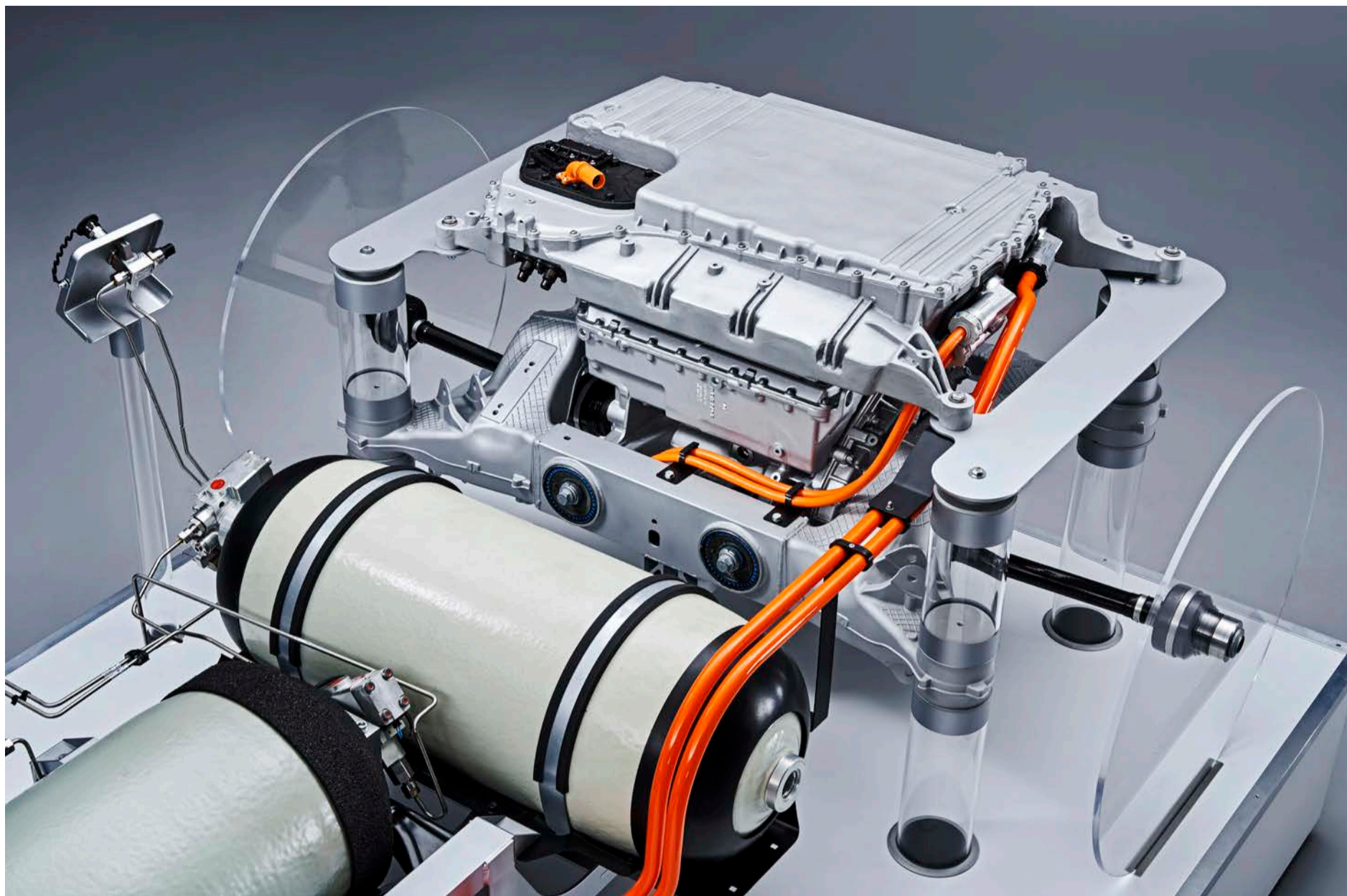


innych firm z sektora energetycznego, biznesu i przemysłu. Hydrogen Council liczy obecnie ponad 80 członków.

Jürgen Guldner, szef działu technologii wodorowych ogniw paliwowych i projektów pojaz-

dów BMW Group: – W napędzie BMW i Hydrogen NEXT układ ogniw paliwowych wytwarza moc elektryczną do 125 kW (170 KM) uzyskiwaną w wyniku reakcji chemicznej wodoru i pozyskiwanego z powietrza tlenu. Takie samochody emitują więc tylko parę wodną. Konwerter elektryczny umieszczony pod →→

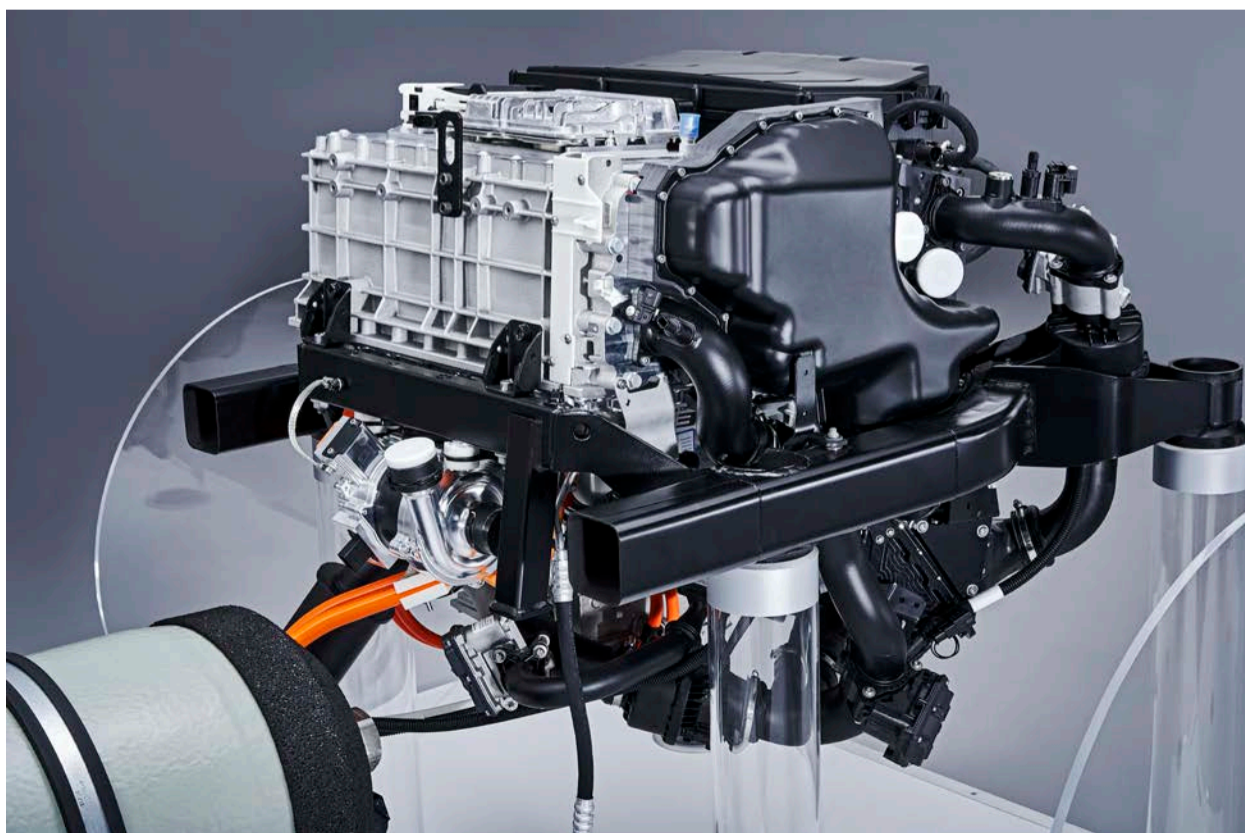




ogniwem paliwowym dostosowuje swoje napięcie do napięcia napędu elektrycznego i akumulatora buforowego. Akumulator ten jest zasilany energią z hamowania i energią ogniwa paliwowego. W samochodzie znajdują się dwa zbiorniki 700-barowe, które mieszczą łącznie sześć kilogramów wodoru. To gwarantuje duży zasięg w każdych warunkach pogodowych. Tankowanie trwa tylko trzy do czterech minut". BMW i Hydrogen NEXT wyposażone jest również w pełnym zakresie w napęd elektryczny piątej generacji, który po raz pierwszy zastosowany będzie w BMW iX3. Akumulator buforowy znajdujący się nad silnikiem elektrycznym może zapewniać dodatkową dynamikę na przykład podczas wyprzedzania lub przyspieszania.

Całkowita moc systemu wynosi 275 kW (374 KM) i zapewnia wysoką dynamikę jazdy. BMW Group zapowiada

na 2022 r. niewielką serię bazującą na obecnym BMW X5 wyposażoną w taki napęd z wodorowym ogniwem paliwowym. BMW Group oferuje klientom technologię wodorowych ogniw paliwowych najwcześniej w drugiej połowie tego dziesięciolecia – w zależności od wymagań rynku i rozbudowanej infrastruktury. ■



www.lakiernik.com.pl



Teraz także na smartfony i tablety

Dawnych reklam czar

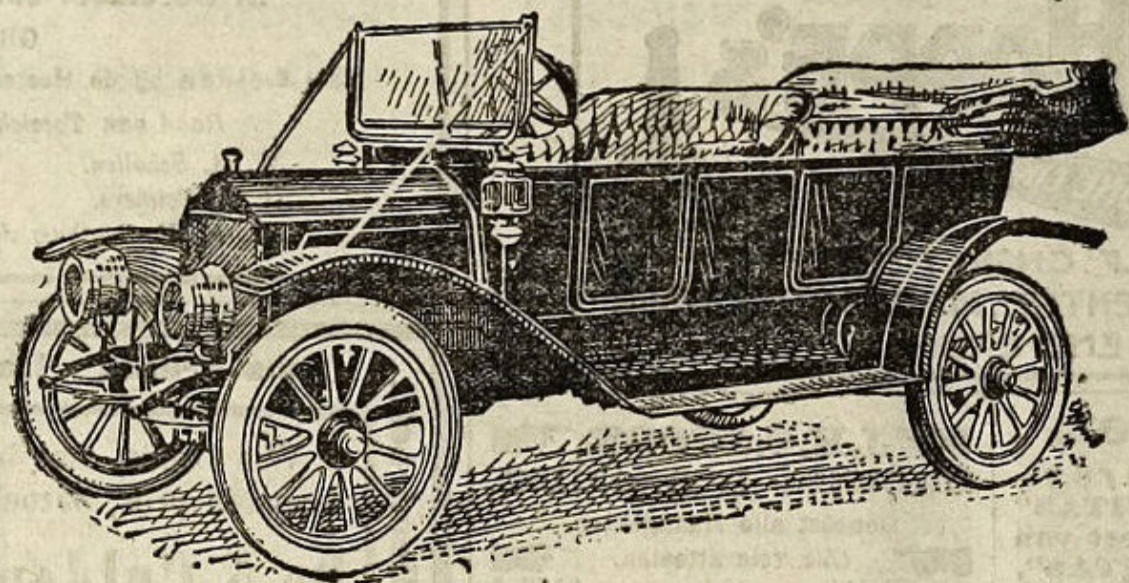
TEKST: MACIEJ RZOŃCA

Od zarania motoryzacji - przez pierwszych kilka dekad - samochód był towarem luksusowym, dostępnym jedynie najzamożniejszym (no, może poza USA). Konstruktorzy i producenci „stawali na głowie”, by ich samochody znalazły nabywców. Nic dziwnego, że firma Daimler zdecydowała się na progu XX wieku nadać nazwę swoim samochodom Mercedes, tylko dlatego, że przedstawiciel firmy na Lazurowym Wybrzeżu – Emil Jellinek - obiecał, że sprzeda 36(!) sztuk tych pojazdów pod warunkiem, że otrzymają imię swojej córki... (Czy ktoś potrafi sobie wyobrazić taką sytuację dzisiaj?!).

Tym bardziej nic dziwnego, że od początku reklama samochodów stała się niezwykle ważna dla ich producentów. Zobaczmy więc, jak takie reklamy wyglądały przed laty – w gazetach, na plakatach...

Het GROOTSTE WONDER der Auto-Techniek

is de 15 P.K. 4 Cyl. 1912 Model



FLANDERS

Geheel volgens afbeelding,
compleet f 2800.—

Proefwagen disponibel. 8576 124

AGENT VOOR LEIDEN EN OMSTREKEN:

A. J. STALLINGA,

Hoogewoerd 52, 68 en 146. - Telef. Interc. 361.

Prijscourant en beschrijving op aanvraag.

Automobielen te huur.

Tevens in voorraad: **een twee-persoons FLANDERS, geheel compleet.**



It saves you money every thrilling mile

YOU drive up in style and you drive on in economy, when you're the proud owner of this new 1940 Studebaker Commander. It has the same brilliant Studebaker engineering as the Commander that took first honors in gas saving in this year's Gilmore-Yosemite Sweepstakes, defeating the pick of the nation's cars. It's smart and spacious inside and it rides restfully and sure-footedly on Studebaker's exclusive planar independent wheel

suspension. No extra charge for steering wheel gear shift, front-compartment hood lock, non-slam rotary door latches, automatic hill holder and other Studebaker advanced features.

You pay only a little more for this Commander than for a Studebaker Champion—on which prices begin at \$660 delivered at the factory, South Bend, Indiana. See your local Studebaker dealer now and drive this new 1940 Commander. Easy C.I.T. terms.

NEW 1940
STUDEBAKER COMMANDER

\$828*

... Only a few dollars more than the **lowest priced** cars!

ONLY \$25 MORE FOR AN EIGHT IN ANY MODEL

and upkeep that cost them no former lowest-er that, because on for depend-it as a used car, ay for a Pontiac in higher value

*PONTIAC PRICES BEGIN AT \$828 FOR THE DE LUXE "TORPEDO" SIX BUSINESS COUPE Delivered at Pontiac, Michigan. State tax, optional equipment and accessories—extra. Prices and specifications subject to change without notice.

THE FINE CAR
Pontiac
LOW PRICE

"THE MOTOR," November 5, 1935.
PRACTICAL SUPERCHARGING FOR TOURING CARS

The Motor
The National Motor Journal

THE £100 SALOON AT LAST!

Ford The "Popular" Ford (£6 Tax)

FORD MOTOR COMPANY LIMITED, WORKS: DAGENHAM, ESSEX. LONDON SHOWROOMS: 58 REGENT ST., W.1

DE SOTO presents **three smart 4-d**

De Soto Division, Chrysler Corporation

1. The Fireflite
2. The Freedom
3. The Fireflite

DAI

Drive a De Soto before you decide! Smart, low and lovely, De Soto 4-door hardtops have as much rear-seat leg room as a big sedan! And what a take-off! The new '56 De Soto with its mighty 255 hp. V8 engine will give you a thrilling new experience in "green-light" getaway! Your choice of six smart hardtop models... wide range of prices... eighty-five color combinations. Before you decide, see and drive America's most glamorous new car, the '56 De Soto — built for the super-highway age!

Push-button drive control is at your fingertips to the left. Positive mechanical control. So easy, so natural. Try it today.

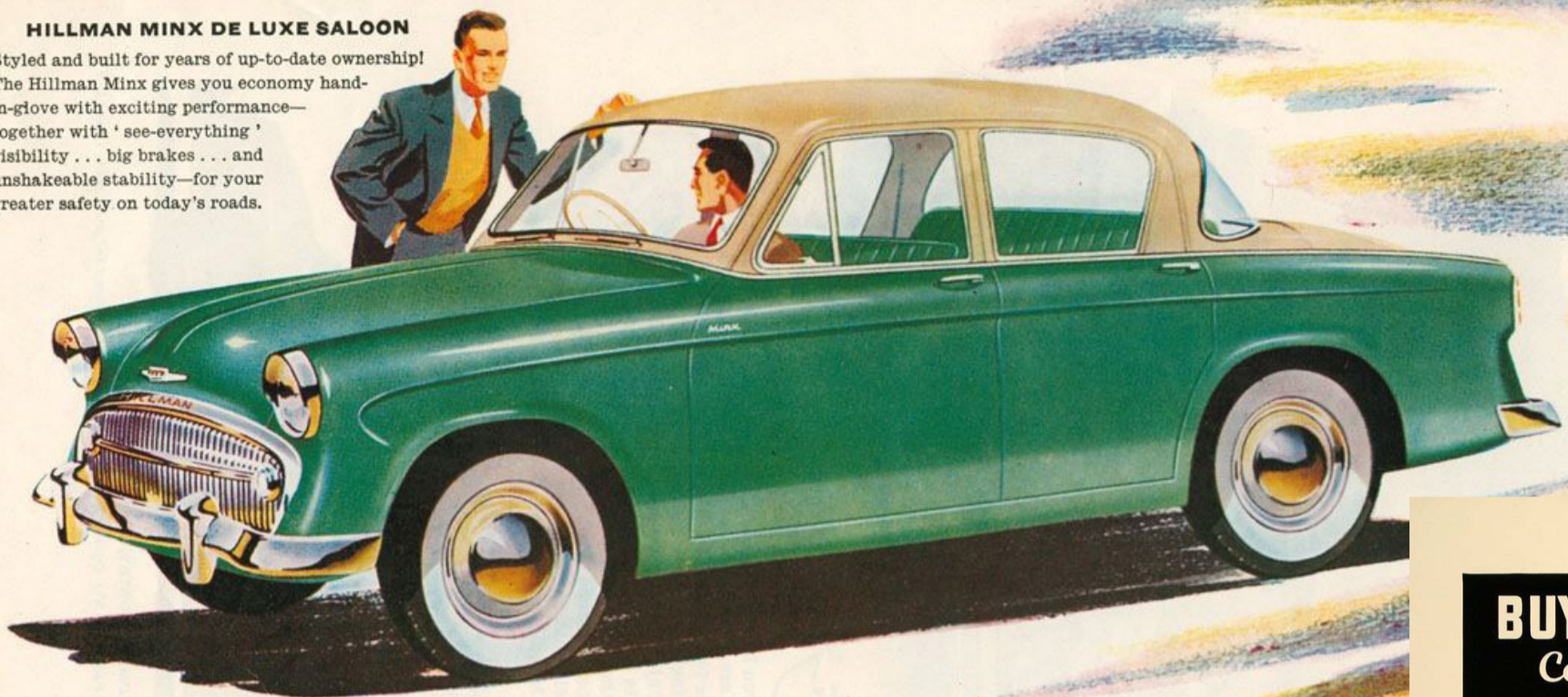
DE SOTO—OFFICIAL PACE CAR 1956 INDIANAPOLIS 500-MILE RACE De Soto dealers present *Groucho Marx* in "You Bet Your Life" on NBC radio and TV

... plus these smart De Soto two-door hardtops

FIREFLITE 2-DOOR SPORTSMAN FIREHOME 2-DOOR SEVILLE FIREHOME 2-DOOR SPORTSMAN

HILLMAN MINX DE LUXE SALOON

Styled and built for years of up-to-date ownership! The Hillman Minx gives you economy hand-in-glove with exciting performance—together with 'see-everything' visibility . . . big brakes . . . and unshakeable stability—for your greater safety on today's roads.



HILLMAN

LEADERSHIP WON BY CRAFTSMANSHIP



Close the door of a Hillman and you'll hear merely a quiet double-click. It's just one indication of the sound, solid construction that, together with first-class finish and detail, makes Hillman a better car—the best value for money in its class. Remember—there's nearly twenty-five years of British craftsmanship behind them and you get the benefit. See Hillman at the show or at your dealers'.

HILLMAN MOTOR CAR COMPANY LIMITED
DIVISION OF ROOTES MOTORS LIMITED
LONDON SHOWROOMS AND EXPORT DIVISION: ROOTES LIMITED
DEVONSHIRE HOUSE · PICCADILLY · LONDON, W.1.

A PRODUCT OF

ROOTES MOTORS

BUY NEW IS
Commercial



"MORE POWER per q"

The outstanding beauty of Chevrolet's safety of its Solid Steel Turret Top Co—all add to that greater dollar v



SHE

wanted a Fiat "600"



The FIAT 1200 SPIDER is all the car a man could want. A tiger on the road. Stunning Italian styling by Pinin Farina. Careful Italian craftsmanship in every detail. A humming 1221 cc. engine that delivers plenty of zip and about 27 miles a gallon. Roll-up windows, plenty of legroom, tuck-away soft top and optional hard top too, if you want it. Best of all, a price tag that lets you drive it instead of dream about it—only \$2595*. (And it's the only car also available with the winging new version of a famous 1.5 liter racing engine! WHOOSH!)

THEY

got them both

(...and saved a garageful of money!)



The FIAT 600 is everyone's ideal car, perfect for scooting to the supermarket, dropping the kids off at school, or taking the whole family to grandma's for the weekend. It parks in spaces that don't look big enough for a bike. Delivers about 40 miles a gallon. Includes almost \$300† worth of accessories at no extra charge. And costs only \$1398* — about \$200 less than the leading French and German imports.

SPIDER or 600, a FIAT will keep your family happy. Your budget, too. Try either one tomorrow. Better yet, try both.

*Accessories included at no extra charge: heater, defroster, whitewalls, windshield washers, electric windows, turn signals, windshield wiper, interior mirror, fold-down rear seats. †Manufactured prior to April 1961. New York, Sales and service throughout U.S. and Canada. 18 Fiat models to choose from. Suggested prices start as low as \$1098 (U.S. New York, slightly higher on West Coast. Phillips

For overseas delivery or rental, see your nearest Fiat Dealer, travel agent, or write to the Fiat Motor Company, Inc., 500 Fifth Ave., New York 36, N.Y. A product of Turin, made in ITALY with Italian and the Italian Continental Exhibition, May through October, 1961.

NEW! NOW!
NEW PEARL OF THE IMPORTS
THE HIGH-STYLED BEAUTY
FIAT MODEL 1100D
FOUR-DOOR SEDAN **\$1498***



Few luxury price cars match it in appearance.



Plenty of luggage space. Unrestricted access.

The 1100 D at the startling low price of \$1498* sets a new standard of value in the whole import field. Only your Fiat dealer can offer you this much automobile at anything like the price.

CHECK THESE FEATURES:

- Adjustable, fully reclining bucket seats • full light windows all around
- four front-hinged doors • roomy and inviting interior • high-lustre pearly finish • windshield washers • safety dash • over 80 m.p.h. • whitewalls • unibody construction • heater, defroster • warranty • 55 HP (compare!)

ALWAYS HAVE
AT LEAST
ONE
FIAT

FIAT MOTOR CO., INC. 500 FIFTH AVE., NEW YORK 36, N.Y.

*Suggested price p.o.e., New York



Look at America in a
NEW CHEVROLET

1937 CHEVROLET
Cars and Trucks

and get
"gallon LOWER COST per load"

New Steelstream Styling—the extra strength and construction—and Complete Insulation Throughout value for which Chevrolet trucks are famous.

PERFECTED HYDRAULIC BRAKES—NEW HIGH-COMPRESSION VALVE-IN-HEAD ENGINE—MORE LOAD SPACE—IMPROVED LOAD DISTRIBUTION—NEW STEELSTREAM BODY—IMPROVED FULL-LENGTH REAR AXLE WITH NEW SHOCK HOUSING (on 1½-ton)—NEW ALL-STEEL CAB—IMPROVED STREAM LUBRICATION

High-Compression Valve-in-Head Engine and new, more modern Steelstream Styling. Buy one of these new Chevrolet trucks or commercial cars, and you will receive instant proof of its higher dollar value. It will give you the greatest pulling power and the greatest all-round economy of any truck in its price range. It will bring you more power per gallon—lower cost per load. And it will keep on bringing you these better results, month after month, for Chevrolet trucks are built to give many thousands of miles of dependable service. Phone or visit your nearest Chevrolet dealer—today!

CHEVROLET MOTOR DIVISION
General Motors Corporation
DETROIT, MICHIGAN

... Chevrolet's BIG-CAR quality...
... economical performance

... cars. And it is equally true of Chevrolet's...
... strongest record of performance—in the hands of the...
... Yes, you'll thrill to Chevrolet's Big-Car quality—its...
... brings you all these advantages at lowest cost, then...
... you'll know that Chevrolet is the car for you.

... CAR WITH THESE BIG-CAR QUALITY FEATURES

ENGINE—found only in Chevrolet and higher priced cars—another proof that Chevrolet gives Big-Car quality at lowest cost.

Comfortable KNEE-ACTION RIDE—found only in Chevrolet and higher priced cars—another proof that Chevrolet gives Big-Car quality at lowest cost.

Extra-Easy VACUUM-POWER SHIFT—self-adjusting and doing 80% of the work for you—another proof that Chevrolet gives Big-Car quality at lowest cost.

CHEVROLET CAR THAN THIS NEW CHEVROLET

Siempre en la cumbre se encuentra el

VIVA SIX¹⁵ CV
RENAULT
RENAULT
6 cilindros

STAR IN ITS FIELD!

1956

Meteor.



Here it is! New '56 Meteor... the new car that's fastest in its field... fast making a hit with buyers everywhere!

NEW STYLING throughout 4 series: Falcon—Nugget—Meteor—Station Wagon. Bold, new star-keyed grille, new, lower roof line—new trimline styling—these are timely highlights of the foremost star's beauty!

NEW V-8 POWER. New power-advanced overhead-valve V-8 engines team up with optional Mono-Drive™ to give you the greatest performance in Meteor's all-V-8 history. And there's a complete choice of power seats.

NEW SAFETY. Meteor introduces new "bulldog" design for increased passenger protection. All-new features include—new deep-section steering wheel, new door locks, optional seat belts* and instrument panel cushioning.*

Drive the foremost star... the foremost value—now!

*Optional at extra cost.



1956 Meteor presents the most glamorous interiors ever seen in Meteor's field. There's a rainbow-choice of new colour combinations—new plastic, vinyl and broadcloth fabrics.

Be miles ahead with '56 Meteor
See your Meteor Dealer

A FINER V-8 VALUE FROM FORD OF CANADA



1964 FALCON 4-DOOR SEDAN

Fleet buyers: the '64 Falcon represents a new style in economy. We've added new looks and new comfort to Falcon's solid reputation for dependability. A test drive will make you forget it's an economy car. The price tag will remind you it is.

TRY TOTAL PERFORMANCE FOR A CHANGE!

FORD

Falcon • Fairlane • Ford • Thunderbird

WINNER OF THE MOTOR TREND "CAR OF THE YEAR" AWARD

You'd look even better in a Thunderbird

There's no better way to complete your clean sharp look than with an all-new '84 Thunderbird. Sleek aerodynamic styling. Large limousine doors. A suspension system like those used on many luxury European sedans. Gas filled shocks. And with tailor-made options like the Exclusive Keyless Pushbutton Entry System, and special monogrammed plaque bearing your signature, you know it's you. So don't let anybody else steel your thunder. Come and get in your 1984 Ford Thunderbird, today.

It's your kind of style.

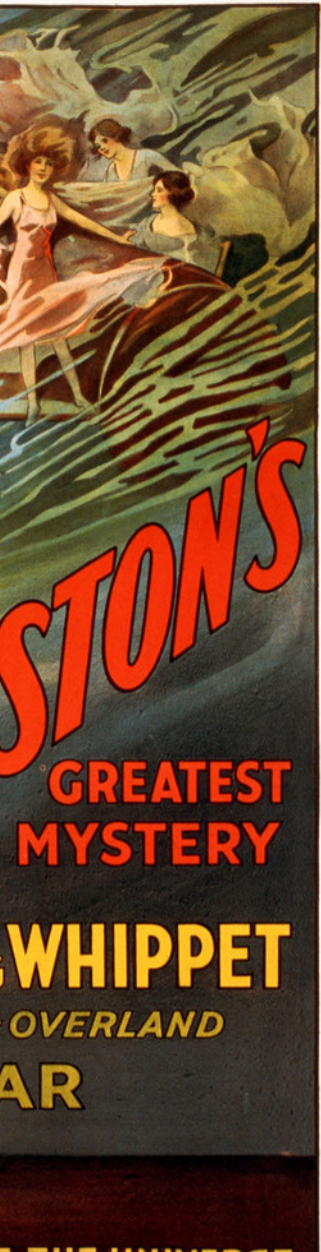


Have you driven a Ford lately?



Get it together—buckle up.






STON'S
GREATEST
MYSTERY
WHIPPET
OVERLAND
CAR



ROLLS-ROYCE
The Best Car in the World



de construcción de Automoviles
MERCEDES-BENZ
BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

„Wykaz dobrych praktyk” podczas przeglądu technicznego pojazdu

Komunikat prasowy – Instytut Transportu Samochodowego

W trosce o zdrowie klientów i pracowników 5 000 Stacji Kontroli Pojazdów działających w Polsce branżowe instytucje przygotowały praktyczne wskazówki.



Co roku w Polsce ponad 10 tys. uprawnionych diagnostów samochodowych wykonuje 15 milionów badań technicznych na blisko 5 tysiącach Stacji Kontroli Pojazdów.

W trosce o zdrowie klientów i pracowników SKP oraz w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się wirusa SARS-CoV-2, Ministerstwo Infrastruktury we współpracy ze środowiskiem reprezentującym stacje kontroli pojazdów m.in. Instytutem Transportu Samochodowego (ITS) i Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP), przygotowały „wykaz dobrych praktyk”, które mają na celu zapobieganie oraz ograniczenie sytuacji zagrożenia zdrowia, w szczególności dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, diagnostów, a także posiadaczy i właścicieli pojazdów.

Ekspert zalecają, aby podczas badań technicznych pojazdów:

- ograniczyć do minimum kontakt użytkownika pojazdu z diagnostą,
- użytkownik pojazdu powinien w nim pozostać i wykonywać polecenia diagnosty związane z wykonywaniem badania,
- opłaty za badania techniczne były wnoszone w formie bezgotówkowej,
- klienci oczekiwali na badanie techniczne w swoim pojeździe.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że jeśli klient lub pracownik SKP zaobserwuje u siebie niepokojący stan zdrowia, powinien postępować zgodnie z wytycznymi Ministra Zdrowia (<https://www.gov.pl/web/zdrowie>) i Głównego Inspektora Sanitarnego (<https://gis.gov.pl/>). ▣



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/

WETERAN

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Określenie Łukasza Zolla mianem weteran może wydawać się niestosowne, wszak weteranem jest wielce doświadczony były wojownik, a mój rozmówca jest czynnym zawodnikiem. Ale przecież ćwierć wieku walki na torach rallycrossowych, to nie hetka-pętelka i z tego powodu tytuł ten zasłużenie mu przypisałem.

Mirosław Rutkowski: - W sporcie samochodowym pojawiłeś się już dość dawno.

Łukasz Zoll: - To był 1995 rok. Od początku istnienia polskiego rallycrossu.

Masz kolekcję tytułów mistrzowskich, uznanie i wiernych kibiców. Jesteś spełnionym sportowcem?

Nie do końca. Żałuję, że nie udało mi się znaleźć pieniędzy, aby zacząć jeździć na dużo wyższym poziomie, bo myślę, że samochód na wyższym poziomie, to była szansa, aby pójść o krok dalej i jeździć w Mistrzostwach Europy czy Mistrzostwach Strefy Centralnej, w których około 1999 roku zacząłem startować. Jakbym tam pojechał, to wydaje mi się, że teraz to wszystko byłoby znacznie bardziej zaawansowane. I może byłyby jakieś starty i może tytuły w mistrzostwach Europy, czy Świata.

To trochę takie co by było...

Tak, gdyby babcia miała wasy, to by była dziadkiem.

Przygodę ze sportem samochodowym rozpocząłeś w 1995 roku w Słomczynie. Dlaczego właśnie rallycross?

Rallycross był od samego początku priorytetem, jak miałem dziesięć, dwanaście lat i ogłądałem na Screensporcie mistrzostwa Europy,



to już wiedziałem, że rallycross jest koronną dyscypliną. W międzyczasie były naciski od rodziny, że rajdy to nie, ale rallycross może być, bo jest to bezpieczne, nie ma drzew i na to jest zgoda. Wszyscy myśleli, że po chwili się to znudzi, i będą mieli spokój, ale jakoś do tej pory się nie znudziło.

Jesteś chodzącą historią polskiego rallycrossu. Kto jeszcze...

No to takich nie ma :-). Tak mi się wydaje, że drugą taką osobą jest Jacek Chojnacki, który jeździł z przerwami w rallycrossie, w wyścigach, potem wracał do rallycrossu i jest szansa, że może znowu go zobaczymy. W formie jest super i zawsze był super i jest szansa, żeby wrócił. Bogusław Ludwiczak nie wróci pewnie... no nie wiem.

Największy sukces?

W sporcie? Największy sukces?

To trudne pytanie, bo chyba największy sukces, to któryś z wygranych wyścigów, a nie tytuł mistrza Polski czy Mistrza Europy Strefy Centralnej. Było przez te wszystkie lata wiele takich sytuacji, kiedy słabszym samochodem z mocniejszymi autami się walczyło i się wygrywało... Takim chyba najszcześniejszym dniem było trzecie miejsce w Buxtehude w Niemczech w ME, jak samochodem z dziesięć razy tańszym i słabszym od konkurencji, na śliskiej nawierzchni, bo

cały weekend był bardzo deszczowy, ruszałem w finale z pole position. Jak zwykle w Buxtehude w pierwszym zakręcie odbyła się, jak to mówimy, zbiórka u maszynisty, i wszyscy w mój samochód byli wbici. Uszkodzili mi felgę i później, przez pięć okrążeń walczyłem, żeby nie spaść z pudła. Jak dojechałem do mety, to nie wiedziałem, który byłem. Było to pierwsze pudło w Mistrzostwach Europy, później były kolejne, ale to był chyba najbardziej emocjonujący wyścig. Była taka →→



sytuacja w aucie, że nic nie było widać ani do tyłu, ani do przodu, ani szyby, ani lusterka, do tego tylna opona nie istniała, na ślepo się jechało. No i w doborowym towarzystwie, z dwoma Norwegami na pudle, to robi wrażenie.

Jakim autem wtedy jechałeś?

BMW E36. To było auto z klasy RWD Cup, którym ścigałem się również w Mistrzostwach Polski i Mistrzostwach Europy Strefy Centralnej.

Największa porażka?

Cały zeszły rok.

Dlaczego?

Bo zbudowaliśmy samochód Audi A1, mając nadzieję, że to będzie bardzo fajny i szybki samochód. Świetnie spisywał się na testach, ale potem było tylko coraz gorzej i gorzej.

Gdzie był błąd?

Nie było błędu, samochód na testach rewelacyjnie się prowadził, osiągi też były bardzo dobre. Problem z tym samochodem był taki, że psuły się rzeczy, które się nie powinny psuć, palił się ten samochód kilka razy, pękały przewody, które nie powinny pękać, działały się cuda. Nie podda-



waliśmy się. Na Litwie mieliśmy dobre tempo, takie, że mogliśmy o pudło powalczyć, ale się skończyło tym, że na starcie turbina wybuchła. Starterzy długo nas przetrzymali i rozpędziła się do zbyt dużych prędkości i było po zabawie. I wtedy powiedziałem, że dosyć, że wracam do Frankiego, czyli do mojej starej beemki. W Słomczynie była szansa o powalczenie, ale tu moja fantazja z doбором opon, nietrafiona sprawiła, że nie wskoczyliśmy na pudło. Za to w ostatniej rundzie w Toruniu wygraliśmy i to nam dało wiarę w to, że przyszły sezon będzie lepszy. Gdyby nie to zwycięstwo, to nie wiem jak bym się pozbierał... tyle energii, tyle pieniędzy, tyle nadziei było...





Jakieś czary, czy złośliwość martwej techniki?

Ja nigdy nie planowałem, że walczę o wszystko, walczę o mistrza, nigdy się nie nastawiałem, że muszę zrobić wszystko, aby tego mistrza mieć. Zawsze wolałem się miło zaskoczyć, niż rozczarować. A zeszły sezon był z nastawieniem, że jedziemy o wszystko, mamy śliczny i fajny samochód, a się skończyło tak, że Audi wróciło do ciemnego warsztatu i za karę siedziało do końca sezonu, żeby sobie przemyślało swoje zachowanie. Myślę, że w tym roku jesteśmy gotowi, dużo rzeczy od nowa przemyślanych, dużo poprawek wprowadziliśmy. Nie wiemy kiedy sezon ruszy, ale jest kilka nowych torów, będzie kilku nowych zawodników. Mam nadzieję, że to będzie ciekawy sezon, krótszy niż inne, ale wszyscy jesteśmy stęsknieni ścigania się.

Wydaje się, że to co dzieje się w związku z zarazą wymaga zrewidowania wielu rzeczy ważnych, ważniejszych czy mniej ważnych. Jak na Ciebie to wpłynęło?

Wpłynęło tak, że rzeczywiście tapnęło, jesteśmy w tej chwili w takiej sytuacji, że kończymy wielką budowę nowego warsztatu, z którym wiążemy wielkie nadzieje. Mamy wielkie kredyty,

a sytuacja jest taka, że nie wiadomo co będzie, jaka sytuacja na rynku.

Ludzie przecież będą jeździli samochodami, a te będą się psuły...

Tak, będą się psuły, ale jest pytanie, co ludzie będą robić, gdzie będą mieli priorytety ustawione, ile będą czekać na to, aby wydawać. Od dziesięciu lat możemy planować kalendarz i wiemy, że w styczniu nic się nie będzie działo, we wrześniu też, bo wszyscy są po wakacjach, kupują szkolne wyprawki i tak dalej. Jesteśmy nauczeni, że ileś miesięcy jest słabych, a teraz nie wiemy, jak ludzie będą reagować. Można jeździć samochodem z niewymienionym olejem, bo poczekamy jeszcze miesiąc albo dwa, bo nie wiemy czy możemy wydawać pieniądze, czy możemy prowadzić biznes, czy mamy go zamykać. I to są pytania, które mnie w tej chwili martwią. A z drugiej strony, tak jak mówisz, ludzie będą jeździli samochodami, teoretycznie pewnie więcej, bo będą się bali jeździć zbiorowym transportem, więc te wszystkie auta psuły się i będą się psuć. Zobaczymy jak będzie z częściami, to kolejna niewiadoma, jak będą przyjeżdżały przez zamknięte granice. Jest dużo do wymyślenia. →→



Jak udaje Ci się godzić życie rodzinne, prowadzenie przedsiębiorstwa i wyczynowy sport?

Jak sobie godzę? Nie potrafię mówić, co jest na pierwszym miejscu, czy sport czy rodzina czy praca, bo to się wszystko miesza i jest powiązane. Na pewno największym moim szczęściem jest zrealizowanie marzenia, że będę jechał kamperem z całą rodziną i przyjaciółmi na zawody. W zeszłym sezonie było najczęściej takich wspólnych wyjazdów; trójka dzieci, żona, psy zostały w domu. Wyjazd tydzień wcześniej i czas spędzony wspólnie, wyjazd na zawody, potem na kilka dni gdzieś razem kamperem pojechać... To było spełnienie mojego marzenia. Wspaniale udało się to połączyć.

A w pracy?

A w pracy jest ekipa, która daje sobie świetnie radę beze mnie, więc wszystko dobrze działa.

Jak udało się stworzyć taką ekipę?

To jest wyzwanie chyba wszystkich firm. Ja

mam to szczęście, że od ośmiu lat trzon firmy jest stały i nie chcemy tego zmieniać. Na pewno w nowym miejscu, gdzie chcemy się przeprowadzić między czerwcem, a wrześniem, będziemy potrzebowali więcej osób do pracy, bo to będzie z prawdziwego zdarzenia...

A tu, gdzie jesteście, to nie jest warsztat z prawdziwego zdarzenia?

Tu jest z prawdziwego zdarzenia, ale tam będzie jeszcze bardziej z prawdziwego zdarzenia :-). Będziemy szukali fajnych osób, także do biura. Przyglądamy się rozwojowi sytuacji, jak to będzie z wirusem, mam nadzieję, że to wszystko szybko wróci do normalności, bo zwariujemy od tych wiadomości w kółko złych...

PIT STOPS jest konsekwencją Twoich sportowych pasji?

Tak, to było naturalne, że w końcu muszę mieć miejsce, gdzie mogę budować kolejne samochody, tych samochodów dużo przez całą karierę wybu-



dowaliśmy. No i tak, żeby być bliżej samochodów, powstał PIT STOPS.

Samodzielnie budowałeś samochody?

No nie, zawsze był ktoś, bo ja nie jestem mechanikiem, ani inżynierem, tylko prowadzę biznes. Zawsze miałem szczęście trafić na super ludzi, którzy mi pomagali. Pierwszą połówkę budowaliśmy z Krzysiem Dejewskim, który z drugiego stanowiska mówił gdzie, co i z jaką siłą przykręcać.

Czyli jednak budowałeś samodzielnie?

Tak, ale wszystko pod dyktando. Na pewno złapałem olbrzymie doświadczenie i wiem jak samochód sportowy ma być zbudowany, aby mi się w nim komfortowo „pracowało”. W tych czasach to jest tak, że dostajemy osobno silnik, osobno skrzynię biegów, osobno zawieszenie i to są klocki lego, które trzeba poskładać...

Ale na początku, w latach 90. było trochę inaczej...

W tamtych latach, to się brało, co było i się nie narzekało. Jak ja sobie przypominę, jak przygotowywałem opony do startu... Zawsze miałem dużo felg, zawsze miałem dużo sła-

bych opon i sobie je oznaczałem, które na jakie warunki. Jeszcze chciałem je wyważać, ale jak zobaczyłem jak się jeździ po błocie i ile tego koła zbierają, to uznałem, że trochę przesadzam, bo wyważanie nie ma żadnego znaczenia.

Zaczynałeś w VW Polo, ale jeździłeś też Maluchem.

Przygoda z Maluchem zaczęła się jak przestałem jeździć Ibizą. Super wspominał te czasy, to była Dywizja 2. Przed sezonem rozmawiałem z zawodnikami, którzy też nie mieli pomysłu co dalej i dogadaliśmy się w kilku, że dla jaj pojedziemy Maluchem cały sezon. To były dwa sezony pełne frajdy, bo Maluch daje dużo →→



frajdy z jazdy, a konkurencja była mega ostra, startowało około dziesięciu zawodników, ale i bywały zawody ze wszyscy łapali się na okrążeniu w jednej sekundzie, tak że była zażarta walka i mega to wspominać.

Nasze wiewiórki donoszą, że Łukasz Zoll w tajemnicy szykuje rallycrossówkę elektryczną...

Ja w tajemnicy na pewno niczego nie szykuje, bo to firma Elimen Racing, ma te samochody. Dużo nimi jeździłem i jestem gotowy na zmianę. Czekamy jeszcze na ostateczny wygląd tego sezonu przez tego wirusa i przez granice pozamykane, bo mieliśmy w planach występy i w Polsce i za granicą. Wszystko teraz zwolniło i teraz czekam na newsy co dalej. Jazda tym samochodem sprawia dużo przyjemności, jest mega przyczepny, z uwagi na rozłożenie masy, bo wszystko, cały ciężar jest pod podłogą. Silnik nic nie waży, samochód też nie, bo nie ma tych wszystkich elementów co w spalinówce i tak dalej, pod względem wyważenia i rozłożenia masy jest nieprawdopodobny, to robi największe wrażenie.

To jest samochód z napędem na obie osie?

W tej chwili w Fieście jeździmy z napędem na tył, ale lada chwila będzie skończony czteronaśęd i ten samochód będzie o niebo szybszy.

Czy to auto ma skrzynię biegów?

Na razie nie, ale już chłopaki wymyśliły „skrzynię biegów” jest już zaprojektowana i z tego co wiem, oddana do produkcji.

Byliśmy na super wyjeździe wraz z Elimen Racing w Anglii, gdzie spotkałem wszystkich swoich idoli ze Skreensportu, ... i oni też jeździli. Panowie, oldboye cieszyli się jak dzieci z tego samochodu. Bardzo im się spodobało. Nie wiem na jakim etapie są ustalenia i kiedy to ruszy w Anglii ale mocno kibicuję żeby znowu pojawić się np. w Lydden Hill na zawodach z elektryczną Fiestą :-)

To jeszcze jest kwestia regulaminów?

Tak, ale z tego co ja wiem, to regulaminy są dopracowane i nie ma przeszkód, żeby te samochody jeździły. Jest jeszcze kwestia szkolenia dla sędziów, wyposażenia punktów obserwacyjnych w te wszystkie rzeczy, które przy autach





elektrycznych są potrzebne. Ale to nie stanowi żadnego problemu.

Mówisz o zawodach w Anglii, w Polsce na razie nie spodziewamy się takich samochodów?

Spodziewamy się, jak najbardziej. To jest w fazie dogadywania, jak najbardziej widzę to w mistrzostwach Polski, myślę, że w 2021 jest raczej pewne, że będziemy jeździli. Elimen Racing rozmawia z różnymi cyklami zagranicznymi o tym, żeby te napędy jeździły w innych samochodach. Mocno się przyglądam, kibicuję i jestem gotowy do startów :-)

W tej chwili jest Fiesta przygotowana do zawodów?

Projekt jest taki, że Fiesta jako szybki samochód tylnonapędowy i są przednionapędowe Fiaty 500, które mają być klasą pucharową konkurencyjną dla Fiata Seicento. Podejrzewam, że w tym samym budżecie będzie można pojechać taką pięćsetką pucharową i Seicento, a będzie czymś nowym i fajnym zarówno pod względem PRowym, jak widowiska. Bardzo fajnie się te samochody prowadzą, jest albo tak samo, albo szybsza od Seicento.

Mówisz o tym z entuzjazmem wynikającym z wrażeń z za kierownicy. A jak wygląda sprawa kolizji na torze, napraw, braku energii, ewentualnego pożaru na torze... W Modlinie taki samochód spłonął, nie udało się go ugasić. Jak to wygląda?

Pod tym względem od początku jestem spokojny. Systemy bezpieczeństwa są w tym samochodzie na takim poziomie, że nie ma się czego bać. Bateria, która jest najgroźniejsza, jest pod samochodem, nie ma żadnej styczności z kabiną, jest specjalnie zaprojektowana, bo baterie Elimen Racing sam robi, system gaszenia tego samochodu jest banalnie prosty, zalewa się wodą przez specjalny otwór.

Poza tym samochód jest monitorowany non stop podczas jazdy, i na torze w każdym samochodzie będzie kontrolowana bateria, temperatura, każdy parametr. Samochód ma swoje alarmy ustawione tak, że jeśli coś się dzieje, to przechodzi w tryb awaryjny lub całkowicie się wyłącza. Podczas jazdy kierowca może dostać instrukcje co ma zrobić, zależnie od tego, co się dzieje.

Czy to będzie tak, że inżynier w trakcie →→



wyścigu zmienia nastawy i kluczowe parametry auta?

Nie chodzi o to, aby w ściganiu inżynier sterował samochodem, tylko żeby wszystko było monitorowane, chodzi zbieranie jak największej ilości danych i rozwoju tego projektu.

Potrzeba dość dużo energii do jazdy wyczołowej, czyli co, umownie mówiąc, z tankowaniem?

Ten problem jest rozwiązany, jest firma partnerska, która na zawody przywozi swój agregat. W Toruniu mieliśmy taki przypadek, że był kłopot z prądem i właśnie z tego agregatu dużej mocy poszło zasilanie i można było dokończyć zawody. Tak że będziemy całkowicie niezależni i nie potrzebujemy korzystać z infrastruktury toru.

Ale w tym sezonie jeszcze będziesz startował samochodem z napędem spalinowym?

Czekam na telefon. Jestem gotowy czy na wyścigi 24 godzinne, czy samochodem elektrycznym w rallycrossie...

24-godzinne? To też rallycross?

Coś podobnego. W zeszłym roku miałem olbrzymią przyjemność startów w Portugalii

w takim wyścigu. Wcześniej mieliśmy testy na Mazurach i w Słomczynie z zespołem Adama Bomby (którego serdecznie pozdrawiam), ja już wcześniej jeździłem we Francji. To jest samochód czteronapędowy z dużą mocą. Konstrukcja rurowa, mega zawieszenie i świetnie się nim jeździ. W Portugalii pętla ma 17 kilometrów, nawierzchnia szutrowa, bardzo zmienna, są skoki, duże prędkości, ciasne zakręty i wszystko, co można sobie wymarzyć. Portugalia jest takim zwariowanym krajem, że takie wyścigi oglądają tłumy ludzi, chyba przez dziesięć lat w Słomczynie tyle ludzi nie było. tam od środy już ludzie koczują przy trasie i to jest naprawdę mega wydarzenie. Ponad czterystu zawodników i ponad 90 samochodów, dużo osób z Dakaru startuje, znane nazwiska, np. między innymi Nani Roma...

Teraz trzeba się wstrzymać, cała Europa walczy z zarazą...

Czekam na telefon. Mam w firmie kombinezon i kask, jeden telefon i znikam na zawody. Ja jestem zawsze gotowy, oby ta epidemia szybko się skończyła.

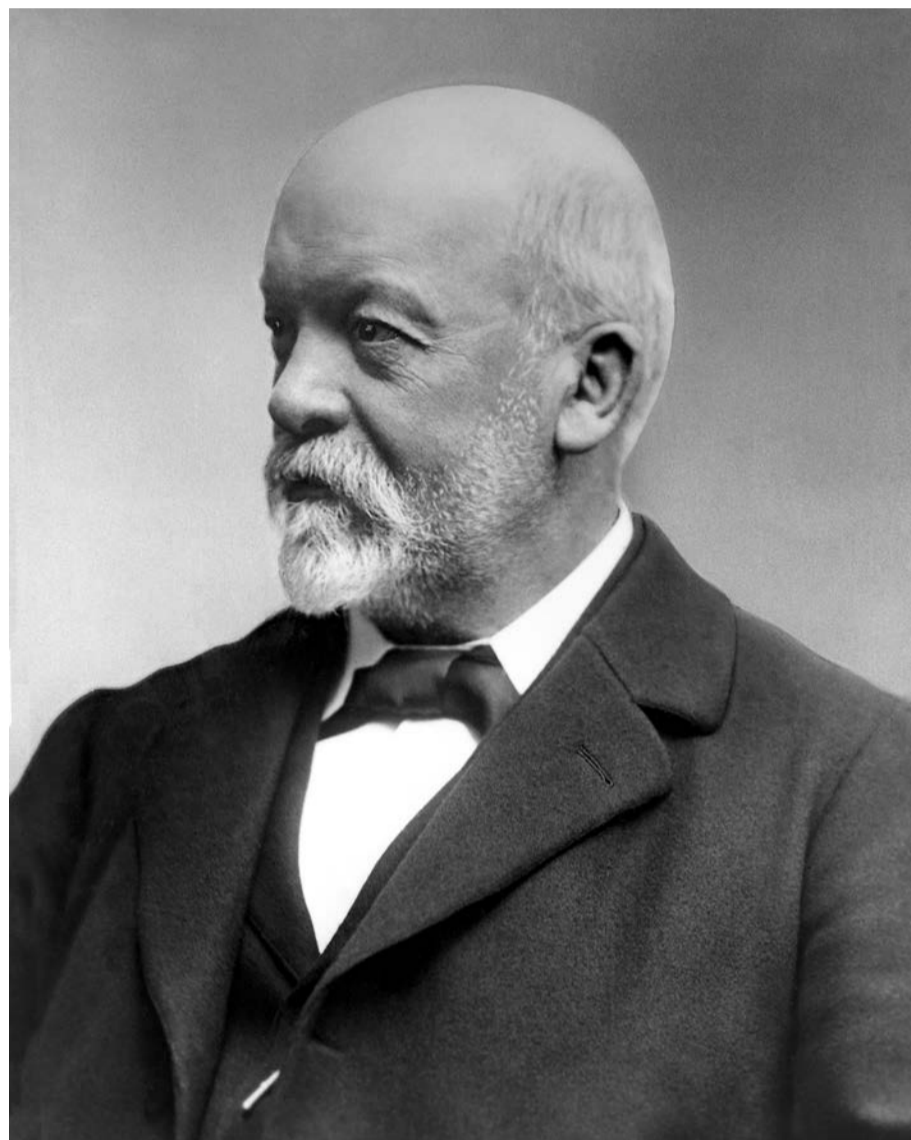
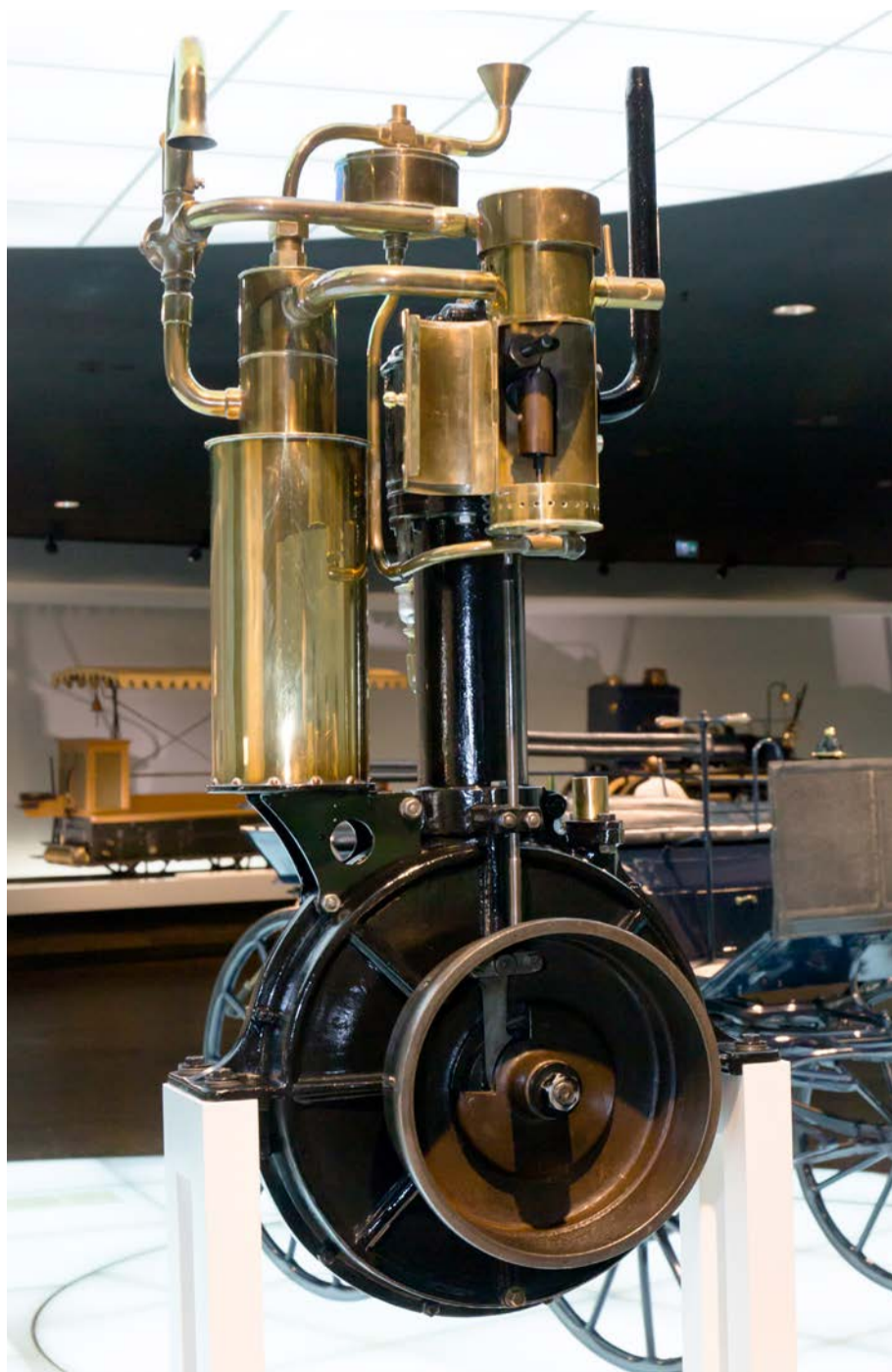
Życzymy sobie aby ten telefon zadzwonił jak najszybciej. Dziękuję za rozmowę. ■

Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

Daimler – pionier motoryzacji

Trudno przecenić osiągnięcia rewolucji technicznej przełomu XIX i XX wieku, które stały się jednym z filarów współczesnego świata. Kolejny, istotny moim zdaniem, skok nastąpił wraz z podbojem kosmosu oraz pojawieniem się komputerów oraz internetu. Maszyny parowe wyparły na morzu statki żaglowe, na lądzie roz-



winęła się kolej żelazna, para wodna stała się istotną siłą napędzającą przemysł. Jedną z najbardziej istotnych różnic – pomiędzy pionierskimi latami rewolucji przemysłowej, a współczesnością – jest to, że wiele przełomowych wynalazków i odkryć dokonały jednostki; genialni wynalazcy, odkrywcy, naukowcy. Natomiast za współczesnymi sukcesami stoją na ogół małe lub duże zespoły naukowo-badawcze. Wyjątkiem tutaj twórcy takich gigantów, jak Microsoft (Bill Gates) czy Apple (Steve Jobs). W tym kontekście chyba już bezpowrotnie minęły czasy panów Benza, Harleya oraz Davidsona, Rollsa oraz Roycea, Citroena i wielu innych. →→

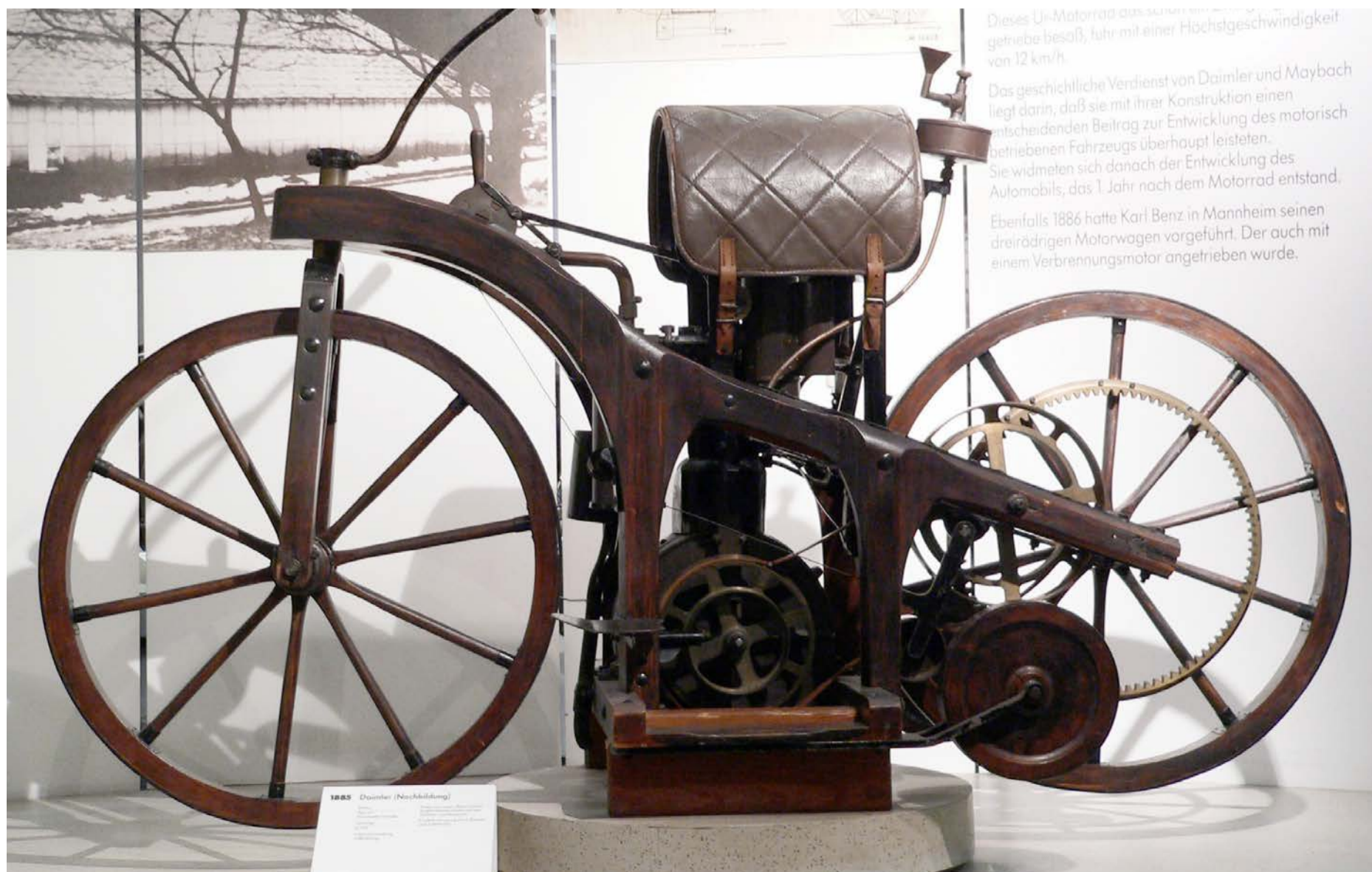
W tej grupie wybitnych konstruktorów znajduje się także Gottlieb Wilhelm Daimler, urodzony 17 marca 1834 roku w Schorndorf w ówczesnym Królestwie Wirtembergii (obecnie Niemcy). Był synem miejscowego piekarza, ale po ukończeniu szkoły podstawowej dostrzeżono jego zainteresowania inżynierią oraz mechaniką i rodzina pozwoliła kilkunastoletkowi na kontynuowanie edukacji. Zdał egzamin czeladniczy w zawodzie rusznikarza, potem wyprowadził się do pobliskiego Stuttgartu, gdzie uczył się w szkole zawodowej. Kolejnym etapem były studia w Instytucie Politechnicznym w Stuttgarcie, gdzie m.in. poznał tajniki lokomotywy parowej. Otrzymał także stypendium, dzięki któremu mógł odbyć zagraniczną praktykę zawodową. Dzięki temu wsparciu finansowemu w latach 1860-62 mógł zapoznawać się z technicznymi nowinkami w Paryżu oraz spędzić dużo czasu w Anglii współpracując z najlepszymi firmami inżynieryjnymi.

Po powrocie w ojczyste strony świetnie wykształcony Daimler znalazł pracę w Maschinenfabrik Daniel Straub, gdzie projektował m.in.

młyny, turbiny i różnego rodzaju maszyny. W 1863 roku dołączył do chrześcijańskiej fundacji Bruderhaus Reutlingen, której celem (poprzez m.in. własną szkołę oraz fabrykę organizacji) była pomoc najuboższym w zdobyciu wykształcenia, zawodu, a w rezultacie środków do życia. Daimler był tam początkowo inspektorem, później dyrektorem wykonawczym. Tam też poznał mniej więcej o połowę młodszego – sierotę – 15-letniego Wilhelma Maybacha...

W ciągu kilku następnych lat Daimler – dzięki swemu kolejnemu talentowi, jako przedsiębiorca i biznesmen – sprawił, że Bruderhaus zaczął przynosić zyski. Od 1869 roku Daimler zaczął pracować w fabryce lokomotyw i wagonów Maschinenbau Gesellschaft Karlsruhe. Trzy lata później, po reorganizacji firmy N.A. Otto & Cie i zmianie nazwy na Gasmotoren-Fabrik Deutz-AG, przyjął w niej funkcję dyrektora technicznego, a głównym konstruktorem mianował... Maybacha.

Praca w nowej firmie nie układała się pomyślnie. Nikolaus Otto, będący w połowie właścicielem Deutz AG, kładł nacisk na rozwój dużych i mało wydajnych silników gazowych (powietrz-





nych), czyli nieco przestarzałego wynalazku z 1712 roku Newcomena. Daimler wprowadził w nim wiele ulepszeń, ale uznał, że jest to ślepy zaułek. W 1876 roku Otto (przy współpracy z Daimlerem i Maybachem) opracował, a później opatentował czterosuwowy silnik z paliwem gazowym, który nadal był bardzo prymitywny i mało efektywny. Rozdźwięk pomiędzy obu mężczyznami pogłębiał się – Daimler (oraz Maybach) wykluczony z patentów Otta parł do stworzenia niewielkiego silnika do transportu (drogowego), ten ostatni ponoć był bardzo zazdrosny o świetne wykształcenie techniczne. W rezultacie Daimler został w 1880 roku zwolniony przez Otta, dostając „na otarcie łez” akcje Deutz-AG jako rekompensatę za patenty jego oraz Maybacha (nota bene... Maybach wkrótce porzucił dotychczasową pracę i podążył za Daimlerem).

Za otrzymane od Deutz-AG pieniądze Daimler kupił w miejscowości Cannstatt na obrzeżach

Stuttgartu niewielki domek wraz ze szklarnią pełniącą funkcję domku letniskowego, który po rozbudowaniu stał się pracownią, warsztatem i biurem. Tam Daimler wraz z Maybachem eksperymentowali z różnymi rodzajami paliw korzystając z silnika Otta. Ostatecznie ich wybór padł na powszechnie wówczas dostępnej w aptekach frakcji ropy naftowej o nazwie ligroina (benzyna ciężka) używanej powszechnie jako rozpuszczalnik. Pracowali jednocześnie nad własnym silnikiem...

W grudniu 1883 roku taki silnik (napędzany ligroiną) został opatentowany, ale dopiero dwa lata później – po kolejnych licznych modyfikacjach – po raz pierwszy został zamontowany do pojazdu (zwanego Reitwagen, bardziej przypominający motocykl niż samochód). Ten silnik spalinowy ważył ok. 50 kg, był chłodzony powietrzem, miał pojemność 246 cm³, moc ok. 0,5 KM oraz pracował z prędkością 600 obr/ →→

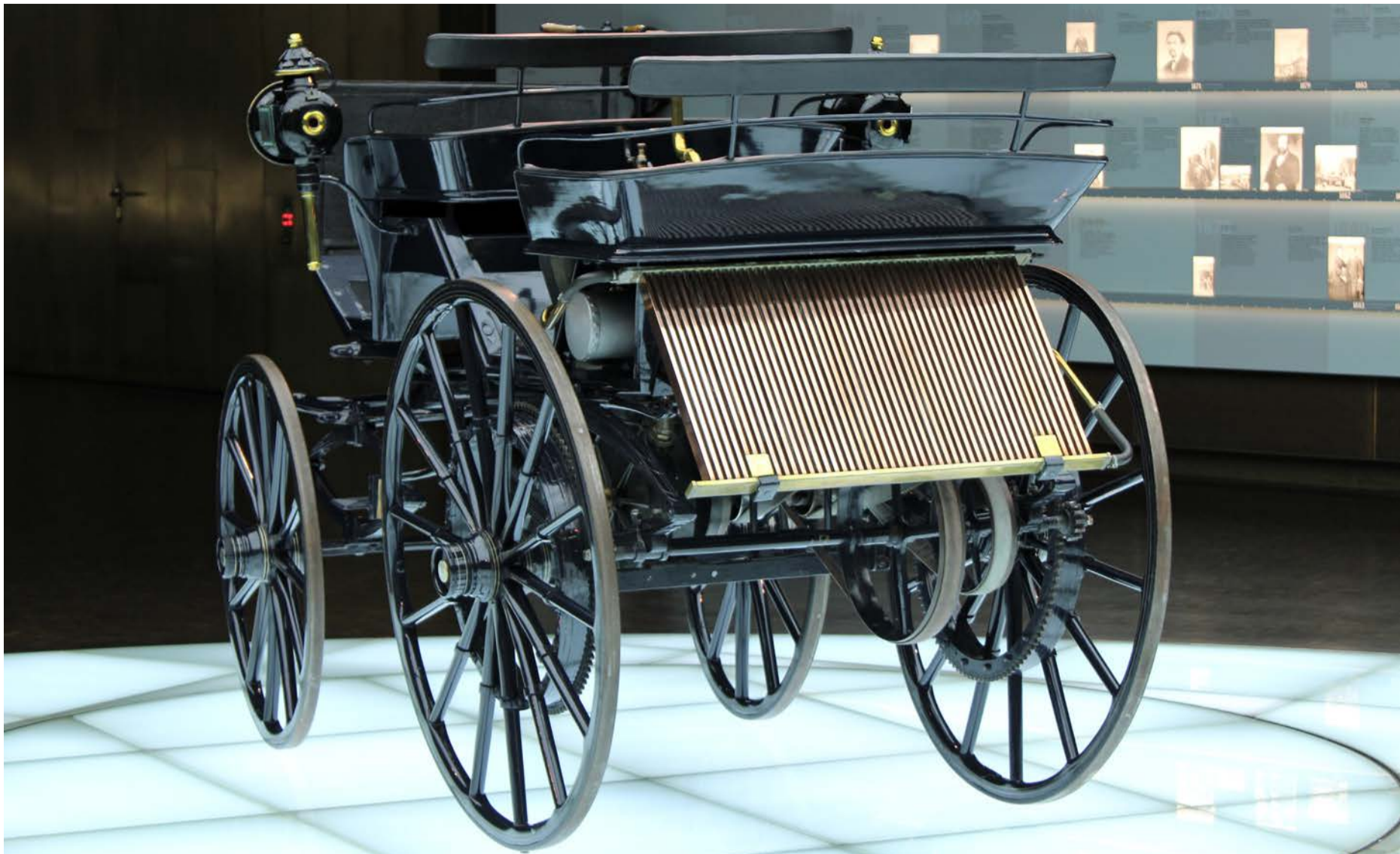


min. No i pojawiło się duże, żeliwne koło zamachowe. W tym samym roku Daimler z Maybachem skonstruowali gaźnik mieszający paliwo z powietrzem.

Tak więc, w 1885 roku dwukołowym Reitwagenem syn Daimlera Paul odbył pierwszą w historii nieco ponad 3-kilometrową przejażdżkę wzdłuż rzeki Neckar z prędkością 12 km/godz. Rok później silnik zamontowany został w 4-kołowym pojeździe. To samo, w tym samym czasie zrobił, mieszkający w odległości 60 km od Daimlera Carl Benz. Era silników i pojazdów spalinowych rozpoczęła się na dobre.

Ideą Daimlera była konstrukcja niewielkiego silnika, który znajdzie zastosowanie w wielu dziedzinach. I tak, już w 1885/6 roku silnik ten zamontowano do napędu 4,5 metrowej łodzi Neckar (od nazwy rzeki, na której przeprowadzono próby) oraz balonu (1888), co uznaje się za początek ery sterowców. Silniki były tak dobre, że w 1887 roku Daimler zaczął sprzedawać pierwsze licencje na ich produkcję, a dwa lata później Maybach prezentował je na Wystawie Paryskiej w cieniu nowopowstałej Wieży Eiffla.

W 1890 r. w Cannstatt powstała firma Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), której celem była przede wszystkim produkcja niewielkich silników do szerokiego wykorzystania na lądzie, wodzie i w powietrzu – stąd wzięła się słynna do dzisiaj trójramienna gwiazda symbolizująca markę Mercedes. Daimler kilka lat opierał się przed przekształceniem swojego prywatnego przedsiębiorstwa w spółkę. Miał własne przykre doświadczenia chociażby z pracy w Otto&Cie, ale w końcu uległ, by zyskać pieniądze na dalszy rozwój. W powstałym DMG miał 30 procent udziałów. Przez kolejnych pięć lat firma koncentrowała się na produkcji silników. (W 1894 roku pojazd z takim silnikiem wygrał - uważany za pierwszy na świecie – wyścig z Paryża do Rouen). Ale Maybacha już w niej nie było. Nowy zarząd odmówił mu zasiadania w swoim gronie. Znakomity projektant założył własną pracownię, korzystając z pomocy Daimlera, który także coraz częściej popadał w konflikty z nowymi „wspólnikami”. Daimlerowi nie udało się wykupić większościowego pakietu, co gorsza, mocno podupadał na zdrowiu. W końcu został zmuszony do odejścia z własnej firmy, ale nadal pracował nad rozwojem silnika(ów) wraz z Maybachem



oraz synem Paulem. Po kolejnych perypetiach biznesowych władze DMG zostały poniekąd zmuszone do przyjęcia Daimlera (oraz Maybacha) z powrotem do firmy oraz wypłacenia mu sowitego „odszkodowania”.

Pod koniec XIX wieku czeski przedsiębiorca i przedstawiciel Daimlera na Lazurzym

Wybrzeżu, poddany cesarza Austro-Węgier, Emil Jellinek zamówił w DMG wg własnej specyfikacji serię samochodów. Zagwarantował, że sprzeda aż 36 samochodów tej marki, ale – ponieważ Francuzi nie przepadali za Niemcami z powodu licznych konfliktów zbrojnych w nieodległej przeszłości – wymógł, by samochody otrzymały nazwę od imienia jej córki – Merce-

des. Tak się stało. W ten sposób powstała marka Mercedes (produkowana pierwotnie przez Daimler Motoren-Gesellschaft) połączona na trwałe z trójramienną gwiazdą.

Ale tego Gottlieb Daimler już nie doczekał – zmarł 6 marca 1900 roku na serce w wieku 65 lat w Cannstatt. Kartografowie uczcili jego nazwisko nazywając jedną z gór na Ziemi Grahama na Antarktydzie – Mount Daimler. W 1978 roku jego nazwisko wpisano do galerii sław motoryzacji Automotive Hall of Fame. ■



iauto^{polska}

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