

# iauto <sup>polska</sup>

Numer 147, 10 września 2020





**S**pecjaliści od bezpieczeństwa ruchu drogowego, eksperci i instruktorzy doskonalenia techniki jazdy, od lat zwracają uwagę na powszechny brak umiejętności jazdy kierowców. Wielu jeździ agresywnie, egoistycznie i niebezpiecznie. Jeszcze gorzej jeżdżą rowerzyści, niekiedy się wydaje, że są pozbawieni instynktu samozachowawczego ryzykują własnym zdrowiem i życiem.

Oczywiście opinie te są mocno przesadzone. Tak naprawdę tylko nieliczni kierowcy, to agresywne prostaki, a cykliści nieogarnięte bezmózgi. W rzeczywistości większość kierowców, rowerzystów, motocyklistów i w ogóle użytkowników dróg, to ludzie rozsądni, w miarę życzliwi, dbający o dobrostan swój i bliźnich. Wyjeżdżając do pracy, szkoły czy po zakupy nikt nie zamierza zrobić komukolwiek krzywdy, nikt nie planuje rozbić sobie głowy czy kolizji. A przecież różne wypadki, zderzenia czy konieczność gwałtownej reakcji zdarzają się nader często.

Wystarczy sekunda i nieszczęście gotowe. Dobrze, jeśli kończy się uszkodzonym rowerem, czy porysowanym lakierem, gorzej, gdy trzeba wzywać ratowników medycznych. Zdemolowane życie ofiary, zdemolowane

życie sprawcy... Wystarczy sekunda...

Powodem większości drogowych zdarzeń jest nieuwaga, niezamierzony błąd, niekiedy brak umiejętności.

Ale nierzadko nieszczęśliwe zdarzenia powodują ludzie lekceważący przepisy, chcący udowodniać swoją wyższość, wymuszający pierwszeństwo, wykonujący gwałtowne manewry, szybcy, czasem wściekli, nonszalancy, arogancy czy egoiści.

Co ciekawe, te same osoby siedząc za kierownicą samochodu, o rowerzystach na drogach mówią nienajlepiej, zaś przesiadając się na rower trak samo źle oceniają poruszających się autami. Punkt siedzenia nie ma większego znaczenia - powszechna postawa jest taka, że ja jeżdżę rowerem czy samochodem świetnie, a inni w samochodach czy na rowerach, to ciamajdy bez pojęcia.

Najbardziej zdumiewające jest to, że wbrew stereotypom, przytłaczająca większość, i na rowerach, i w samochodach czy na motocyklach, to ludzie dbający o bezpieczeństwo swoje i innych, życzliwi na drodze i poza nią...

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



## **Wrażenia z jazdy**

**Nowa jakość i charakter - str. 4**

**Postaw na jakość - str. 9**



## **Wydarzenia**

**Wyjątkowy Złot - str. 13**

**Klasyki w deszczu - str. 35**



## **Rozmowa iAuto**

**Jubilat - str. 16**

## **Historia**

**Nie taki cienki - str. 25**



## **Eksploatacja**

**Klima bez grzybów - str. 19**

## **Kalejdoskop**

**Wieści z firm- str. 31**

## **Sport**

**Początek w Słomczynie - str. 38**

**Wysoka Grzęda Baja Poland - str. 42**



## **Felieton**

**Polskie drogi - str. 46**

## **Kalendarium**

**65 lat minęło i... (nadal) nic - str. 48**



# Nowa jakość i charakter



Skoda Scala 1.5 TSI

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

Konkurencja w tym segmencie, w którym walczy o względy użytkowników Skoda Scala jest ogromna i każdy producent stara się, by wygląd i styl jego samochodu był wyjątkowy. Pod tym względem Scala nie szokuje, choć wygląda bardzo atrakcyjnie i zaciekawia. Ale wewnątrz i technologiczne nowinki w tym aucie zadziwiają

Jesienią 2018 roku na salonie samochodowym w Paryżu, Skoda zaprezentowała koncept o nazwie Vision RS. Zapowiadał on nowy model czeskiej marki - Scalę. Scala to hatchback, który należy do segmentu C. Samochód zbudowany na nowej płycie A0 MQB ma 4362 cm długości, rozstaw osi wynosi 2649

cm, szerokość to 1793 mm, wysokość 1471 mm, prześwit 149 mm.

W designie nadwozia nie ma szaleństwa, ale Scala wygląda przyjemnie. Projektanci musieli bardzo się starać, by auto nie wyróżniało się z tłumu innych pojazdów. Co prawda, nie spo-





dziewałam się emocjonalnych uniesień, ale myślałam, że Skoda mnie czymś zaskoczy. I zaskoczyła – wnętrzem i technologiami. Co do linii nadwozia możemy jedynie stwierdzić, że wszelkie detale i wygląd ogólny jest bardzo poprawny i przemyślany. Wzorowo odrobiona lekcja z poprawności - tego Scali odmówić nie można. Ale – to także fakt - potencjalnym nabywcom tego samochodu raczej nie o wygląd chodzi. Ten model wybierają ludzie rozsądni, pragmatyczni, którzy auto kupują nie sercem, ale głową. Urody testowa-

nemu auto dodawały opony Bridgestone Turanza o wymiarze 205/50 na 17-calowych alufelgach ze wzorem Stratos.

Wnętrze Scali to rewolucja w projektowaniu kokpitu modeli czeskiej marki. Jest teraz elegancko, nowoczesnie i estetycznie. Dominuje kolorowy, dotykowy, wyświetlacz o przekątnej 9,2 cala. To opcja, za którą trzeba dopłacić 5,5 tysiąca złotych. Obsługa systemu infrozrywki jest czytelna i przejrzysta - przyciski rozmiesz- ➔➔







czone wokół ekranu zapewniają dostęp do stacji radiowych, telefonu, klimatyzacji oraz ustawień samochodu. Smart Link pozwala uzyskać bezprzewodowy dostęp do zawartości smartfona (Android Auto lub Apple CarPlay). Skoda Scala ma naprawdę sporo przestrzeni wewnątrz. W testowanej wersji do linii nadwozia w kolorze czerwonym dobrano jasno - beżową (prawie białą) częściowo skórzaną tapicerkę, którą wykończone są również boczki drzwiowe i elementy deski rozdzielczej. W sumie jest jasno, kolorowo - wnętrze wygląda super. Bardzo wygodne fotele są regulowane w kilku płaszczyznach, mają podparcie lędźwiowe. Bardzo mi się podobał kształt zagłówków. Tylna kanapa posiada trzy fotele, z czego dwa zewnętrzne również są wyprofilowane. Co ważne - z tyłu jest wygodnie i komfortowo, nawet dla trzech dorosłych osób wystarczy miejsca. Kierownica - może nieco zbyt duża - doskonale leży w dłoniach i wykonana jest z przyjemnego w dotyku

materiału. Jest też sporo praktycznych uchwytów i schowków, które pomagają zagospodarować wiele drobiazgów. Na przykład pomiędzy przednimi fotelami znajduje się przesuwany podłokietnik, kryjący spory schowek. Oparcia kanapy są dzielone w proporcji 60:40. Pozwala to powiększyć przestrzeń bagażnika do 1410 litrów - standardowo wynosi ona 467 litrów. To sporo jak na samochód segmentu C. W bagażniku Scali można mieć podwójną podłogę - to opcja dostępna za dopłatą podobnie jak elektrycznie sterowana kłapa.

Scala dostępna jest w czterech wersjach wyposażenia - Active, Ambition, Style (testowany egzemplarz) i Monte Carlo (pakiet stylistyczny). W naszej testowej wersji pod maską znajdował się czterocylindrowy silnik o pojemności 1.5 TSI i mocy 150 KM. Z silnikiem współpracowała 6-biegowa skrzynia manualna. Według mnie to dobre rozwiązanie, aczkolwiek skrzynia automa-

tyczna DSG, dostępna jako opcja, byłaby bardziej odpowiednia. Prędkość maksymalna testowanego auta to 220 km/h, przyspieszenie 8,2 sekundy do 100km/h, średnie zużycie paliwa 6,7 l/100 km. Poza tym do wyboru mamy również bazowy silnik benzynowy, trzycylindrowy TSI o pojemności 1,0 litra i mocy 95 lub 115 KM. Są również silniki wysokoprężne 1.6 TDI 115 KM, które mogą współpracować ze skrzynią 6-biegową lub DSG.

Scalę prowadzi się pewnie, podróżuje się nią komfortowo,







a liczne systemy wspomagające kierowcę sprawiają, że pokonywanie nawet dalekich tras to przyjemność. Do dyspozycji mamy – między

innymi- sześć poduszek powietrznych, system autonomicznego hamowania awaryjnego przed przeszkodą z funkcją wykrywania pieszych i rowerzystów, układ wspomagania ruszania na wzniesieniu, asystenta utrzymania wybranego pasa ruchu, ogranicznik prędkości, system monitorowania martwego pola w lusterkach z asystentem wyjazdu tyłem, manualną klimatyzację czy przednie i tylne światła LED. Są również: poduszka chroniąca kolana kierowcy i boczne poduszki dla osób podróżujących na tylnej kanapie (dostępne za dopłatą). W testach zderzeniowych Euro NCAP w 2019 roku Scala otrzymała 5 gwiazdek.



W Scali możemy wybrać sobie najbardziej odpowiedni do warunków tryb jazdy dzięki systemowi Drive Mode Select. Do wyboru mamy Eco, Normal, Sport i Individual. I naprawdę między jazdą w trybie Eco, a np. Sport jest odczuwalna różnica.

Najtańszy egzemplarz Skody Scala 1,0 TSI w wersji Ambition kosztuje 66 400 złotych. Cena bazowa testowanej wer- ➔➔





sji to 90 300, „nasza” kosztowała 115 350 zł, ale była kompletnie wyposażona.

Ten model Skody ma mocną konkurencję, rywalizuje np. z VW Golfem, Toyotą Corollą, Fordem Focusem. Scala jednak ma duże ambicje i jest doskonałą propozycją dostosowana do potrzeb potencjalnych użytkowników, bo oferuje naprawdę sporo miejsca, podobnie zresztą jak inne modele czeskiej marki.

Reasumując, Skoda Scala to naprawdę udany samochód, ma dopracowany w detalach design, bardzo dobrą jakość wykonania, jest niezwykle funkcjonalny i ma nowoczesne jednostki napędowe. To co spodobało się nam najbardziej to sporo przestrzeni wewnątrz, estetyka ciekawie zaprojektowanego kokpitu i wiele nowoczesnych systemów dbających o bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Nam się Scala podoba, szczególnie jej wnętrze w wersji Style. ■



# Postaw na jakość!



Mazda CX-3 2,0 SKY-G

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

Mazda CX-30 to kompaktowy crossover, są i tacy, którzy zaklasyfikują go jako małego SUV-a. To bardzo modna i popularna kategoria aut i Mazda postanowiła powalczyć również w tym segmencie. Konkurencja jest spora, ale ładna, zgrabna, nowoczesna i z charakterem Mazda CX-30 odnosi rynkowe sukcesy i potrafi sprostać wielu różnym wymaganiom.

**W**ygład i styl tego modelu Mazdy to rozsądny kompromis – nie zachwyciła, ale spodobała mi się, a żaden element nadwozia nie budził kontrowersji. Poza tym Mazda wierna jest swojej stylistycznej filozofii KODO, co oznacza „duszę ruchu”. A tak konkretnie, to sporo tu obłości, licznych przetłoczeń, muskularnych detali – a wszystko harmonijne łączy się ze sobą. Nie brakuje także odrobiny agresji,

dzięki rysunkowi przednich świateł i wlotowi powietrza.

Natomiast wewnątrz Mazdy CX-30 zaskoczyło mnie bardzo miło. Wchodzę do wnętrza i okazuje się, że mały crossover wcale nie jest taki mały, a duże przeszklone powierzchnie czynią kokpit auta jasnym i przyjaznym. Wnętrze zaprojektowane jest znowu według japońskiej filozo- ➔➔



fii Jinba Ittai, co oznacza wyjątkową integrację kierowcy z samochodem oraz poczucie jedności z nim w czasie jazdy. I wszystko się zgadza. Kabina modelu CX-30 została znakomicie zaprojektowana i solidnie wykonana. Nie przesadzono jednak z nadmiarem detali - panuje tu elegancki minimalizm. W CX-30 siedzenia są umieszczone wysoko, co zapewnia doskonałą widoczność. Poza tym fotele są dobrze profilowane z możliwością regulacji, co pozwala na dopasowanie ich do indywidualnych potrzeb i zapewnia komfort podróży. Gdy już rozsiądziemy się w fotelu, przed nami znajdzie się ergonomiczna deska rozdzielcza wykonana z dobrej jakości materiałów. W kokpicie Mazdy CX-30 zwracają przede wszystkim uwagę okolice krzywych nawiewów, ich rozmieszczenie i kształt. Dobre wrażenie robią skórzane wstawki i elementy imitujące włókno węglowe. Klamki, pokręta przyciski są dopracowane i przyjemne w dotyku. Kabina w „naszym” egzemplarzu wykonana jest z czarnych tworzyw, jest więc - co prawda - nieco szaro i smutno - ale cóż, nie można mieć wszystkiego.

A teraz coś, co istotne jest dla wielu użytkowników - prostota obsługi systemu infocentru. Panel sterujący z wielofunkcyjnym pokrętelem, umieszczono w tunelu środkowym. To bardzo

wygodne i praktyczne rozwiązanie. Poza tym wszelkie funkcje mają swoje przyciski, więc jest przejrzyste, klarownie, prosto. Zaletą, zwłaszcza dla tych podróżujących z dziećmi, są duże, szeroko otwierane drzwi, które ułatwiają dostęp do tylnych siedzeń i np. montaż fotelików dziecięcych. Bagażnik o pojemności 430 l wystarczy na wypady dla młodych, aktywnych, z dziećmi i jest doskonale zorganizowany dzięki podwójnej, dzielonej podłodze. Smart Cargo System - tak nazywa się ergonomiczny system składanej podłogi bagażnika zbudowany z trzech połączonych ze sobą modułów. Wykorzystując to rozwiązanie mamy możliwość dostosowania przestrzeni bagażowej do rodzaju i rozmiaru przewożonego bagażu.

Wrażenia z jazdy są zawsze bardzo subiektywne - wiadomo. Mnie w Mazdzie CX-30 siedziało się wygodnie i podróżowało bardzo komfortowo, spokojnie, w ciszy. Przy autostradowych prędkościach mocy wystarczało - na wyższych obrotach samochód żywo reaguje na pedał gazu. Natomiast podczas jazdy w mieście doskonale sprawdza się zawieszenie - CX-30 pokonuje miękko i delikatnie wszelkie dziury i nierówności. Na każdej drodze i nawierzchni, w każdych warunkach CX-30 zachowuje się stabil-







nie i przewidywalnie, dając poczucie pewności i bezpieczeństwa. Z przyjemnością tym autem podróżujemy po mieście, po krętej górskiej drodze i ruszamy w daleką podróż. Układ kierowniczy i hamulcowy działa precyzyjnie.

W testowej wersji pod maską pracował podstawowy silnik benzynowy o pojemności 2l i mocy 122 KM. CX-30 wyposażona została w układ hybrydowy Mazda M Hybrid. Układ ten zapewnia płynniejszą jazdę i pozwala na oszczędność paliwa. Jazda z tym silnikiem to rozsądny wybór, a zużycie benzyny podczas testu też okazało się rozsądne. Z silnikiem współpracuje automatyczna, sześciostopniowa skrzynia biegów, z precyzyjnymi, przełożeniami (dostępna jest za dopłatą około 6 tys). Dla porządku: według danych technicznych prędkość maksymalna to 186 km/h, a przyspieszenie do 100 km/h wynosi 11,2 sekundy.

Konstruktorzy Mazdy szczególnie zadbali o bezpieczeństwo czynne i bierne, a kompleksowe rozwiązania, zapewniają ochronę w każdej sytuacji. W mojej testowanej wersji znalazły się za to między innymi czujniki parkowania z tyłu (kamera cofania zarezerwowana jest tylko dla

topowej odmiany), tempomat, elektryka szyb i lusterek, klimatyzacja jednostrefowa, czujniki deszczu i zmierzchu, a także systemy bezpieczeństwa: np. sygnalizujący o niezamierzonym zjeździe z pasa ruchu, o samochodzie w martwym polu oraz autonomicznie hamujący po wykryciu przeszkody przy małych prędkościach.

Cennik kompaktowej Mazdy w wersji ze 122-konnym silnikiem Skyactive-G zaczyna się od około 102 tys. zł za najslabiej wyposażoną wersję Kai z manualną przekładnią i napędem na przednią oś. Najdroższa, najlepiej wyposażona wersja Enso (ach te nazwy wersji) to wydatek 149,900 zł. Nie jest źle.

Mazdy CX-3 nie pokochałam od pierwszego wejrzenia, ale z dnia na dzień ten samochód mnie do siebie przekonywał i bardzo go polubiłam. To auto do dalekich i bliskich podróży, także doskonałe do jazdy po mieście, a na wyprawę pod hasłem: „ahoj przygodo” też jest bardzo odpowiednie. Mazda CX-30 zawsze zachowuje się bez zarzutu i daje poczucie bezpieczeństwa, ma wiele praktycznych, przemyślanych i funkcjonalnych rozwiązań, dopracowane detale i bogate wyposażenie. ■



# Wyjątkowy Złot

TEKST: MICHAŁ PAWLIK  
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

W ostatni weekend sierpnia odbyło się starachowickie, w tym roku wirtualne, święto ciężarówek STAR i starej motoryzacji.





**O**bostrzenia i zakazy związane z trwającą od marca pandemią koronawirusową skłoniły starostwo starachowickie, organizatora zlotów miłośników i posiadaczy ciężarówek produkowanych przez nieistniejącą już Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, do przeprowadzenia tego znanego już w Polsce święta motoryzacji wyłącznie w Internecie. Zlotowej obecności Starów w Starachowicach towarzyszyła zawsze obecność miłośników i właścicieli innych zabytków motoryzacyjnych, czego nie zabrakło także w tym wirtualnym wydaniu. Całą imprezę, mimo drobnych potyczek technicznych (jak na pierwszy raz było to dopuszczalne uchybienie) ze swadą poprowadził wicestarosta starachowicki, Dariusz Dąbrowski.

Było zwiedzanie słynnej już Ścieżki Stara, czyli miejsc, w których stoją pomniki różnych modeli produkowanych w starachowickiej fabryce, przygotowane przez firmy Autobox i Star San Duo. Wycieczka pokazała uczestnikom nie tylko samochody ciężarowe, ale też urok miasta Starachowice pięknie położonego w dolinie nad rzeką Kamienną i otaczających ją wzgórzach.

Oczekiwany przez wszystkich wielbicieli Starów i było spotkanie z Maciejem Pawlusem, właścicielem jedyne w Polsce prototypu ciężarówki STAR 1344, oraz jego ciężarówką. Drugą atrakcją była prezentacja repliki samochodu Syrena Sport, odtworzonej przez Mirosława Mazura z podlubelskiego Dominowa technolo-

giami, w jakich powstawał prototyp w warszawskiej FSO pod koniec lat 50. ubiegłego wieku, a który zaprezentowali żona i syn konstruktora.

Nie zabrakło zwiedzania ekspozycji Starów w Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach, po której oprowadzał Maciej Szlęzak, a także samego muzeum.

Były filmy i przede wszystkim konkursy z nagrodami, które przeprowadzono metodami on-line.

Konkurs fotograficzny Stars of old cars  
Konkurs Super Retro  
Konkurs Super Bajer.  
Konkurs Elegancji

Oficjalne wyniki konkursów ogłoszono na terenie Muzeum, a prezentacji zwycięzców dokonał Dariusz Dąbrowski. Oficjalni zwycięzcy

### KONKURS SUPER RETRO

W kategorii Samochody Ciężarowe

1. STAR 266 (1976 r.) - Szymon Karwaszewski;
2. STAR 29 (1976 r.) - Artur Rembowski;
3. STAR 266 (1981 r.) - Jarosław Piczura.

W kategorii Samochody Osobowe

1. Dodge Royal Lancer (1955 r.) - Łukasz Wisznarewski;
2. FSO Warszawa M20 (1958 r.) - Andrzej Szałański;
3. Trabant P50 (1962 r.) - Stanisław Sobieraj.

W kategorii Motocykle







**KONKURS ELEGANCJI  
KATEGORIA: SAMOCHODY CIĘŻAROWE**

1. Zundapp DB200 (1937 r.) - Dariusz Kurzyński;  
2. SHL 125 (1953 r.) i SHL 125 (1954 r.) - Andrzej

Szałański;  
3. Csepel 125D (1955 r.) - Robert Połec.



**KONKURS SUPER BAJER  
KATEGORIA: SAMOCHODY OSOBOWE**



**KONKURS SUPER BAJER  
KATEGORIA: SAMOCHODY CIĘŻAROWE**





### KONKURS SUPER BAJER

#### W kategorii Samochody Ciężarowe

1. Tarpan Honker 4011/TH-01S - Jacek Mazurek;
2. STAR 266 Haubica - STAR SAN DUO;
3. STAR 266 - Edwin Mazurkiewicz.

#### W kategorii Samochody Osobowe

1. Fiat 126p Bis 700 - Iwona Mroczkowska;
2. Nissan 100 NX - Mateusz Jaśkiewicz;
3. Saab 96 - Jacek Synowiec.

#### W kategorii Motocykle

1. Zundapp DB200 - Dariusz Kurzyński
2. Kawasaki ZX-10 Tomcat - Mariusz Czuba.

#### Konkurs Stars of Old Cars:

1. nie przyznano
2. Joanna Drabikowska za pracę „Dwa STAR-y”
3. nie przyznano

#### WYRÓŻNIENIA:

Karolina Wołowska  
Marcin Rychel

#### Konkurs Elegancji

##### W kategorii Samochody Ciężarowe

1. Star 266 (1985r.) - Star San Duo - 117 głosów;
2. Tarpan Honker 4011/th-01s (1990r.) - Jacek Mazurek - 99 głosów;
3. FUT Suchedniów Rak 7A (1988r.) - Mariusz Milewski - 97 głosów

##### W kategorii Samochody Osobowe

1. Trabant 1,1 (1991r.) - Mateusz Zwolak - 401 głosów;
2. Fiat 125p (1984r.) - Michał Jaśkiewicz - 196

głosów;

3. Fiat 125p (1981r.) - Marcin Rychel - 191 głosów.

##### W kategorii Motocykle

1. Romet Ogar 205 (1988 r.) - Michał Grzela - 192 głosy;
2. SHL M11 (1962r.) - Kamil Kruszyna - 102 głosy;
3. Zundapp DB 200 (1937r.) - Dariusz Kurzyński - 68 głosów.

Relacje i wszystkie zdjęcia wyników konkursów można obejrzeć na fejsbukowej stronie Legenda Stara:

<https://www.facebook.com/FSCSTAR>

Gratulacje dla zwycięzców, ale przede wszystkim dla organizatorów za sprawne i ciekawe przygotowanie i przeprowadzenie wydarzenia.

Do zobaczenia za rok w realu! ■





# JUBILAT

TEKST: JAN ŻDŹARSKI  
ZDJĘCIA: SERWIS A. P.

9 września 1926 urodził się Longin Bielak. Honorowy prezes Automobilklubu Polski obchodzi swoje 94 urodziny imponując nieustannie pogodą ducha i aktywnością. Dołączając się do życzeń zapraszamy do lektury wywiadu, jakiego Dostojny Jubilat udzielił Janowi Żdźarskiemu. Opowiada w nim o dzieciństwie i młodości na Syberii, wojennych przygodach i pierwszych sportowych sukcesach w barwach Automobilklubu Polski.

**Jan Żdźarski** - *Zacznijmy od roku 1926 – to rok Pana urodzin a także początki dynamicznego rozwoju polskiej motoryzacji. Odnotowano wówczas takie wydarzenia jak udaną próbę jazdy samochodowej dookoła świata na Fordzie T a później na Bentleyu przez Jerzego Jelińskiego. W ciągu trzech lat przejechał 76000 kilometrów. A działo się to za kadencji prezesa Automobilklubu Polski Stanisława Grodzkiego – przemysłowca i zapomnianego już dzisiaj inicjatora polskiej motoryzacji, pierwszego przedstawiciela Mercedesa i Peugeota.*

**Longin Bielak** - *Oczywiście nie uczestniczyłem w tych wydarzeniach, urodziłem się w Mikołajewie koło Dżisny, wówczas w województwie wileńskim – mówi Longin Bielak - gdzie wraz z rodzicami i rodzeństwem prowadziłem spokojne życie aż do roku 1939, kiedy to 17 września do Mikołajewa wkroczyła Armia Czerwona. Tego dnia po raz ostatni w życiu widziałem swego ojca, dawnego legionistę, zagorzałego piłsudczyka, który pracował jak policjant. Pozostała część rodziny mamę, brata i dwie siostry przeniesiono wraz ze mną do miejscowości Porpliszczę gdzie pod opieką NKWD czekaliśmy na dalszy rozwój wydarzeń. Nastąpił on stosunkowo szybko, w lutym 1940 roku. Kierunek – Syberia, gdzie spędziłem 4 lata. Pojechałem tam jako 13 letnie dziecko, lecz od początku traktowany byłem jak dorosły zwłaszcza iż byłem najstar-*

*szym mężczyzną w rodzinie. Pracowałem więc początkowo w kołchozie za Uralem, na pograniczu tajgi i stepu. Później, gdy Hitler napadł na ZSRR, wywieziono nas za Irkuck, gdzie budowaliśmy linię kolejową.*

**Jan Żdźarski** - *W tym czasie na terenie ZSRR powstawały polskie armie...*

**Longin Bielak** - *Cierpiąc cały czas niesamowity głód, doczekałem roku 1944 kiedy to powołano mnie do polskiej armii. Anders już wyszedł z ZSRR, dostałem się więc do I Armii Wojska Polskiego, 3 dywizjon piechoty, wraz z czterema kolegami z łagru, z których tylko ja żyję... Ponieważ byłem niezwykle wygłodzony postanowiono mnie najpierw odżywić i skierowano mnie do zwiadu gdzie było najlepsze wyżywienie. I tak będąc w zwiadzie pieszym szliśmy bojowym szlakiem wojska na Magnuszew i zaraz stamtąd na Warszawę, gdzie właśnie wybuchło powstanie. Część kompanii zwiadu poszła na pomoc walczącej stolicy, za którą to decyzję generał Berling został odwołany do Moskwy. Reszta kompanii odwołana została do Chełma Lubelskiego do nowo formowanej jednostki zwiadu motocyklowego.*

*I tam po raz pierwszy zetknąłem się z motocyklem nie mając pojęcia o jeździe na nim i jego*



obsłudze. A były to niezwykle ciężkie, ważące ponad 250 kg Harleye, których po wywrotce nikt nie był w stanie sam podnieść... Szkolenie w lesie na polance trwało bardzo krótko, dowódca tylko stwierdził „już umiecie jeździć” i tak nastąpił mój pierwszy kontakt z motoryzacją pozostając z nią związany już przez całe życie...

Jednak zamiast na motocykl wsadzono nas na ciężarówkę i powieziono aż pod Gorzów, gdzie w lesie czekaliśmy na dalszy bieg wydarzeń. W końcu doczekaliśmy się motocykli ale i zmiany rozkazu: zamiast na Berlin poszliśmy walczyć o Wrocław a stamtąd zaledwie po trzech dniach ruszyliśmy na Nyse Łużycką. Cała ta eskapada odbyła się już na motocyklach, Harleyach z bocznym wózkiem gdzie siedział erkaemista mający mnie bronić w razie potrzeby...

**Jan Źdzarski** - *Zbliżał się koniec wojny...*

**Longin Bielak** - Tak czy owak wojna dla mnie skończyła się w Budziszynie (Bautzen), gdzie byliśmy otoczeni przez niemiecką dywizję pancerną Herman Goering. Po przerwaniu otoczenia, gdy niemiecka dywizja uległa rozproszeniu 9 maja 1945 roku obchodziliśmy koniec wojny pod Pragę Czeską.

Nastąpił powrót do Polski, do Poznania. Tam też poznałem żołnierza w moim wieku, który

okazał się być synem jednego z wyższych funkcjonariuszy I Armii ppłk Edmunda Pszczółkowskiego. Dzięki takiej protekcji zostałem włączony w skład ekipy pułkownika jako motocyklista a później, kiedy pułkownik odszedł do cywilnej służby państwowej zostałem jego kierowcą. Tam też przeszedłem prawdziwą szkołę jazdy głównie kursując na trasie Warszawa – Łódź, gdzie mieszkaliśmy. Tam też połączyłem bakcyła motoryzacji. W tym samym czasie, pod koniec 1947 roku dowiedziałem się, iż cała moja rodzina: mama, brat i dwie siostry została repatriowana do Polski i mieszka we Wrocławiu. Radości nie było końca...Wkrótce też otrzymałem mieszkanie w Warszawie, gdzie wszyscy się sprowadziliśmy.

**Jan Źdzarski** - *W tym czasie reaktywowano działalność Automobilklubu Polski...*

**Longin Bielak** - Po otrzymaniu informacji o odrodzeniu się Automobilklubu Polski natychmiast się doń zgłosiłem. Wszystko odbywało się w małym pokoiku przy ulicy Ordynackiej róg Nowego Świata. I w tej chwili jestem członkiem Automobilklubu Polski o najdłuższym, liczącym 71 lat stażu, z legitymacją numer 25, którą otrzymałem w maju 1948 roku z rąk Edwarda Niziołka, późniejszego wieloletniego sekretarza generalnego Polskiego Związku Motorowego.

Cały czas jeździłem jako kierowca Edmunda Pszczółkowskiego mając do dyspozycji najlepsze wówczas samochody: Opel Kapitan czy Chevrolet Master zwany „demokratką”. Tymczasem powstał LPŻ (Liga Przyjaciół Żołnierza) w którym rej wodzili koledzy z Automobilklubu Polski. Wówczas to wspólnie z AP organizowane były Jednodniowe Jazdy Konkursowe. Uzyskałem zgodę na start od mojego szefa i spróbowałem swych sił jako kierowca sportowy. I, ku mojemu zdziwieniu, próby nie wygrałem... Postanowiłem wyciągnąć wnioski dlaczego tak się stało. Przyszła następna →→







impieza, pojechałem, było lepiej ale też daleko od doskonałości.

W tym czasie, wykorzystując znajomość z pułkownikiem Pszczołkowskim otrzymałem przydział na samochód Citroen BL 11. A akurat zdarzała się okazja startu w wyścigu w Warszawie na trasie ulicznej: Aleje Ujazdowskie, Agricola, Piękna. Jazda nie trwała zbyt długo: po poślizgu na mokrej kostce uderzyłem dwoma prawymi kołami w krawężnik niszcząc je a przy okazji chłodnicę. Postanowiłem skończyć z tym sportem...

**Jan Źdzarski** - *Chyba niezbyt skutecznie...*

**Longin Bielak** - Rzeczywiście. Zaraz po tym wydarzeniu podjechał do mnie szef transportu z ministerstwa oświaty oferując dwa koła i chłodnicę pod warunkiem dalszych startów. I tak się zaczęło...

**Jan Źdzarski** - *Przez wiele lat był Pan aktywny nie tylko jako zawodnik, zdobywając wielokrotnie tytuły mistrz Polski w wyścigach samochodowych, biorąc udział w tak trudnych rajdach jak Akropolis, Monte Carlo i startując również na polskich samochodach Syrena i Polski Fiat, brał Pan udział w konstruowaniu polskich samochodów wyścigowych formuły Polonia.*

*Był Pan także działaczem sportowym przewodnicząc m.in. Głównej Komisji Sportowej Samochodowej przy Polskim Związku Motorowym. W roku 2004 przewodniczył Pan pracom Automobilklubu Polski a obecnie jest Pan honorowym prezesem AP.*

**Longin Bielak** - I dopóki starczy mi sił będę starał się swoje wieloletnie doświadczenia przekazywać młodszym kolegom. Wraz z moim przyjacielem, nieżyjącym już redaktorem Stanisławem Szelichowskim, doprowadziliśmy do wydania monografii Automobilklubu Polski, nad której nową edycją właśnie pracujemy. Powstał nowy zespół redakcyjny pod moim przewodnictwem w składzie: Grzegorz Chmielewski, Grzegorz Chyła, Andrzej Karaczun, Andrzej Martynkin, Grzegorz Traczewski, Jan Źdzarski.

**Jan Źdzarski** - *Od ponad 70 lat uczestniczy Pan czynnie w życiu Automobilklubu Polski. Co w nim się zmieniło w tym czasie?*

**Longin Bielak** - Jestem stale obecny w życiu Automobilklubu, także zainteresowany jestem sportem samochodowym. Niestety, widzę ogromne zmiany na niekorzyść zachodzące w nim od kilkunastu lat. Są to zmiany zarówno w regulaminach sportowych jak i w samym sprzęcie. To wszystko bardzo różni się od tego sportu, który uprawialiśmy. W tej chwili prym wiodą kierowcy wielkich fabryk. Skończyły się wielodniowe jazdy non-stop. Długość rajdów w naszych czasach nieczęsto przekraczała 3000 kilometrów co wymagało od zawodników znakomitej kondycji fizycznej. W naszych czasach też obserwowaliśmy większą chęć pomocy jeden drugiemu, większą solidarność wśród zawodników. Jednocześnie ludzie mają coraz mniej czasu, coraz mniej ochoty do prac społecznych, coraz bardziej gonią za pieniądzem. Mnie udaje się utrzymać Komisję Seniorów przy Automobilklubie Polski na którego spotkania przychodzi od 40 do 60 osób. Jednak stale ktoś z tego grona odchodzi...

Całościowa działalność Automobilklubu Polski sprawia, iż jest on najbardziej prężną tego typu jednostką organizacyjną w naszym kraju. A w moim sercu pozostała wielka satysfakcja z tego, iż przez ponad 70 lat uczestniczyłem w pracach klubu zarówno organizując imprezy sportowe jak i uczestnicząc w nich jako zawodnik. ■



# Klima bez grzybów

TEKST: MICHAŁ MOMOT  
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Sezon upałów pomału mija, klimatyzacja w samochodzie nie będzie nam już towarzyszyć codziennie i „ratować życie” w upalne dni. Należy pamiętać, że jesienią i zimą również używamy klimatyzacji na przykład do odparowywania szyb podczas deszczowych dni. Co gdy podczas włączania klimatyzacji czujemy nieprzyjemny zapach z nawiewów? Czy należy odłożyć ten problem do lata lub liczyć, że sytuacja sama się poprawi? Zdecydowanie nie!

**N**ieprzyjemny zapach wydobywający się z nawiewów jednoznacznie oznacza, że nasz układ wymaga czyszczenia, a dokładniej mówiąc odgrzybiania.

Skąd grzyby, można zapytać. Odpowiedź znajdziemy gdy przyglądnijemy się bliżej parownikowi czyli kluczowemu elementowi w układzie

klimatyzacji dzięki, któremu możemy się cieszyć tak porządnym zimnym powietrzem w upalne dni. Jest to niewielka chłodniczka, która podczas włączonej klimatyzacji schładzana jest przez czynnik chłodniczy do około 1-2 stopni celsjusza. Powietrze, które trafia do kabiny samochodu najpierw owiewa owy parownik, przez →→





co szybko wytraca temperaturę, a my mamy pożądaną efekt chłodzenia. Duża różnica temperatur jaka występuje między powietrzem na zewnątrz, a temperaturą schłodzonego parownika powoduje proces skraplania. Im większa różnica temperatur tym więcej skroplin, my użytkownicy możemy zaobserwować ten proces pod samochodem gdzie widzimy po chwili postojem kałużę. Wilgotny parownik jest idealnym miejscem do żerowania bakterii i wirusów. Tam też one się rozwijają i mnożą, nieprzyjemny zapach jest tego wynikiem. Jest to niestety zjawisko nieuniknione, jednak nie oznacza to, że nie możemy z nim walczyć i przeciwdziałać, tylko jak?

Na rynku występuje kilka metod, postaram się przybliżyć w kilku słowach każdą z nich tak abyście państwo mogli wybrać dla siebie najbardziej optymalną metodę.

Ozonowanie, proces odgrzybiania przy użyciu maszyny, ozonatora, który umieszczony jest w szczelnie zamkniętym samochodzie, podczas działającej klimatyzacji, ustawionej w opcji obieg zamknięty. Czas ozonowania to od 20 do 30 minut. W tym czasie stężenie ozonu w kabinie powinno być na tyle wysokie, że owe wirusy i bakterie znajdujące się na parowniku i w wylotach powietrza powinny zostać unieszkodliwione. Po skończonej procedurze ozonowania niezbędne jest wywietrzenie pojazdu, zaleca się wietrzyć samochód około 30 minut. Ozon posiada charakterystyczny zapach mogący przypominać chlor, który po wywietrzeniu pojazdu znika. Ozonowanie często wykorzystywane jest również do usuwania z samochodu brzydkich zapachów np. po papierosach.

Czyszczenie parownika środkami grzybobójczymi, jest to najskuteczniejsza metoda odgrzybiania i usuwania brzydkich zapachów z nawiewów w samochodzie. Mimo swojej skuteczności najrzadziej zostawiana ze względu na zlokalizowanie parownika, który mieści się w desce roz-

dzielczej samochodu. Aby skutecznie przeprowadzić proces czyszczenia niezbędne jest rozłożenie części elementów deski rozdzielczej tak aby w swobodny sposób, niezbędne aby z dwóch stron mieć dostęp do parownika. Ten czystymi środkami grzybobójczymi, a następnie spłukujemy wodą. Tak wyczyszczony i osuszony parownik nie powinien produkować więcej nieprzyjemnych zapachów. Ze względu na pracę, jaką należy włożyć w dostanie się do parownika ta metoda jest najdroższa ze wszystkich, jednak gdy inne metody zawiodą może okazać się konieczna.

„Granaty”, pianki. W ofercie sklepów motoryzacyjnych możemy znaleźć różne środki chemiczne mające na celu odświeżyć układ kli-







matyzacji. Są to przede wszystkim tak zwane granaty czyli odświeżacze ustawiane i rozpylane w zamkniętym samochodzie. Oraz pianki, które podaje się do nawiewów przy pomocy długiej rurki. Obie metody nie czyszczą parownika, czyli miejsca, z którego brzydkie zapachy się wydobywają, jedynie odświeżają nam powietrze w samochodzie. Zaletą tych metod jest prosty sposób użytku, niska cena oraz to, że możemy sami przeprowadzić taką procedurę w szybki sposób. Za minusy można przyjąć brak potwierdzonej skuteczności, oraz mocny, czasem nawet utrudniający użytkowanie samochodu zapach jaki po sobie pozostawiają, którego jest się ciężko pozbyć. Przy aplikowaniu pianki szczególnie zalecam ostrożność we wlotach powietrza znajdujących się w okolicy radia, gdyż zdarzyło się, że zbyt duża ilość piany spowodowała zwarcie, a co za tym idzie uszkodzenie radia czy panelu środkowego w samochodzie. Są to metody doraźne zalecam ich stosowanie dodatkowo.

Na koniec chciałbym zwrócić szczególną uwagę na filtr kabinowy/przeciwpyłkowy, który powinien być wymieniany przynajmniej jeden raz w roku! Wielu użytkowników samochodów błędnie zakłada, że filtr w kabinie jest wymieniany wraz z serwisem olejowym w samochodzie,

który przeprowadzają regularnie. Z mojego doświadczenia wynika, że jeżeli nie zażyczymy sobie jednoznacznie w serwisie, że chcemy aby taki filtr został wymieniony, serwisant pominie ten filtr, wymieniając tylko filtr powietrza przy silniku. Wymiana jest w większości pojazdów prosta, można samemu bezproblemowo jej dokonać. Filtr najczęściej zlokalizowany jest za schowkiem od strony pasażera. Filtr kabinowy pełni kluczową rolę w oczyszczaniu powietrza jakim oddychamy w samochodzie i jego regularna wymiana w trosce o nasze zdrowie powinna być najistotniejsza.

Regularne wymiany filtra kabinowego to główny sposób na zapobieganie powracaniu nieprzyjemnych zapachów. Dla dłuższego zachowania świeżego powietrza w samochodzie zaleca się również, aby z klimatyzacji korzystać regularnie nie tylko w upalne dni, spowolnimy w ten sposób namnażanie się bakterii. Dobrą praktyką jest również, najlepiej 5-10 minut przed zaparkowaniem pojazdu wyłączenie klimatyzacji. W ten sposób pozwalamy aby skropliny ociekły i wypłynęły z naszego samochodu, jednocześnie temperatura parownika powinna zrównać się z temperaturą otoczenia przez co bakterie będą mieć gorsze warunki do dalszego mnożenia.

Dbania o układ klimatyzacji nie należy odkładać w czasie, im szybciej zareagujemy, tym nasze działania powinny być bardziej skuteczne, a koszty serwisu mniejsze. Samochód, w którym od kilku lat nie przeprowadzono odgrzybiania, a także wymiany filtra kabinowego może sprawić użytkownikowi wiele problemów z powracającym nieprzyjemnym zapachem, niejednokrotnie może się okazać, że usunięcie problemu może być bardzo kosztowne, a nawet czasem niemożliwe. Dlatego nie powinniśmy tego lekceważyć. ■



# 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
  - POZWAŁA UZYSKAĆ ŚWIETNĄ GŁĘBIĘ KOLORU I POŁYSK, A POKRYTA PREPARATEM POWIERZCHNIA STAJE SIĘ ŚLISKA.
  - POSIADA DOSKONAŁE WŁAŚCIWOŚCI HYDROFOBOWE, PIEŁĘGNUJĄCE 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 równomierne 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 ładów 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. ■







# Nie taki cienki

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Jeździł w wyścigach, w rajdach, w rallycrossie i wyścigach górskich. Kierowcy startowali samochodami całkowicie seryjnymi, lekko dostosowanymi do sportu i bardzo mocno modyfikowanymi. Fiat Cinquecento i Seicento to w Polsce najważniejszy samochód sportowy lat 90.

**K**iedy na początku 1993 roku w czasie konferencji prasowej usłyszałem o ambitnych planach sportowych z Fiatem w roli głównej, byłem nieco zaskoczony rozmiarem planowanego wyścigowego Cinquecento Trofeo. Zapytałem prowadzących czy są pewni, że w Polsce znajdzie się wystarczająca liczba kierowców wyścigowych, żeby ścigali się w ponad stu samochodach. Prowadzący konferencję, Bogusław Cieślak i pomysłodawca

całego przedsięwzięcia, Paweł Kosmala, odpowiedzieli z dość zagadkowymi uśmiechami, że nie widzą takiego problemu. Już wiedzieli, że obok kierowców regularnie startujących w wyścigach i rajdach za kierownicami Cinquecento zasiądą takie gwiazdy, jak Tomasz Ciecierzyński, Andrzej Jaroszewicz czy Andrzej Dąbrowski, oraz że udział w wyścigach zadeklarowali dziennikarze; naszą redakcję Motor reprezentował Jerzy Dyszy. →→





Wyścigi samochodowe w początku lat dziewięćdziesiątych uważano za dyscyplinę w stagnacji ze wskazaniem raczej pesymistycznym, wciąż istniejącą dzięki pasji kierowców. Niezbyt liczna publiczność na torach w Poznaniu i w Miedzianej Górze oglądała z roku na rok coraz mniejszą stawkę, w coraz bardziej awaryjnych samochodach. Pomimo powszechnej opinii, że wyścigi zmierzają ku upadkowi, na torach w każdej z klas pojawiało się kilkanaście samochodów i wyścigi Formuł czy Maluchów były interesujące i widowiskowe. Ale szalu nie było.

Stworzenie wyścigowego Cinquecento Trofeo spowodowało, że wyścigi stały się bardzo atrakcyjne. Samochód nie powalał mocą i osiągami – seryjne Cinquecento z silnikiem 900 cm<sup>3</sup> w specyfikacji grupy N, ze zmodyfikowanym

zawieszeniem spełniającym wymogi grupy A. Okazało się, że to w zupełności wystarczy, aby wyścigi były fascynujące. Na polach startowych pojawiły się hostessy z numerami kierowców, charakterystyczne żółte kurtki, koszulki, czapki, torby były w owym czasie dowodem na to, że posiadacz uczestniczy w wielce prestiżowej serii wydarzeń sportowych. Powiało wielkim, sportowym światem. Bo też i było czym się chwalić. O Trofeo Fiat Cinquecento pisano w całej ówczesnej prasie, wyścigi pokazywano w telewizjach i relacjonowano w radiu, a grupa kilkudziesięciu samochodów pędzących ławą i hamujących przed zakretem robiła naprawdę duże wrażenie. Oczywiście pieprzu całej zabawie dodawała bezpardonowa walka, w czasie której zgrzyt blach czy fruwające lusterka były



normą. Zdarzały się też „grubsze” starcia. Do legendy przeszedł nawrót z drogi publicznej na część leśną toru w Miedzianej Górze. Nazwany został „Kielce 7” od tablicy informacyjnej ustawionej nieopodal. Na pierwszym okrążeniu, po długiej prostej (prawie) w dół samochody

tor jazdy. To zawsze musiało się skończyć kolidzami, zazwyczaj kilkunastu kierowców traciło tam szansę na walkę o czołowe lokaty. Równie atrakcyjne wyścigi odbywały się na torze w Poznaniu. Zwycięzcą pierwszej serii wyścigów markowych został Krzysztof Federowicz.



jechały już bardzo szybko, 150 km/h, może więcej. Każdy kierowca starał się idealnie trafić w punkt hamowania i utrzymać optymalny

Wielki sukces medialny, marketingowy i sportowy zaskoczył nawet samych organizatorów. Rok później wprowadzono dodatkową kłację, →→





w której tytuły mistrzowskie zdobywali zawodnicy w nieco modyfikowanych Cinquecento, utrzymując jednocześnie klasyfikację (i atrakcyjne nagrody) Trofeo. Kiedy w ofercie Fiat Auto Poland znalazł się Cinquecento Sporting (silnik 1100 cm<sup>3</sup>), w wyścigach stworzono kolejny Puchar. Fiaty pojawiły się też na trasach rajdowych za sprawą jeszcze jednego cyklu rywalizacji markowej. Z torów wyścigowych i tras rajdowych polscy kierowcy w tych samochodach udanie startowali w rajdach zagranicznych. Pierwszym takim występem był udział trzech polskich załóg w „fabrycznym” rajdzie we Włoszech (Jacek Sikora/Jacek Sciciński, Włodzimierz Pawluczuk/Marek Bała, Maciej Kołomyjski/Adam Tuszyński). Startowali w Abarthach przygotowanych w pobliskiej fabryce Fiata w Melfi na widowiskowych trasach szutrowych w Południowych Włoszech. Nie odegrali większej roli, bo i w konkurencji z włoskimi załogami odegrać nie mogli. Najlepiej pojechali Jacek Sikora z Jackiem Scicińskim i, niejako w nagrodę,





wystartowali Abarthem w legendarnym Monte Carlo. Odnieśli ogromny sukces zajmując trzecie miejsce w klasie. W tym legendarnym i arcytrudnym rajdzie startowali też Mariusz Ficoń z Grze-

gorzem Gacem – załogę sponsorowała Rafineria Czechowice i Rafineria Jedlicze. Ruszali do Złotu Gwiazdzistego z Turynu. Na alpejskich etapach prowadzących do Monaco dzielnie walczyli o to,







aby znaleźć się w stawce załóg uprawnionych do startu w Nocy Długich Noży z legendarnym odcinkiem Col de Turini. Dopuszczano tam jedynie 100 załóg, Polacy dojechali jako załoga 101. Kiedy w dość minorowych nastrojach siadaliśmy do kolacji wpadł lekko zdyszany Andrzej Borowczyk, który sprawdzał wyniki w Biurze Rajdu i przyniósł wiadomość, że jednak pojedą. Po korekcji wyników okazało się, że Mariusz Ficoń i Grzegorz Gac są na setnym miejscu.

Fiaty Cinquecento, a później Seicento w różnych specyfikacjach od lat dziewięćdziesiątych

były obecne na trasach rajdowych i torach wyścigowych. Odegrały w polskim sporcie samochodowym rolę niedocenianą. Od wielu lat ostatnią

Samochodów Cinquecento, w latach od 1991 do 1998, wyprodukowano 1 164 525, jego następcę, Seicento produkowany był w latach 1998 do 2010. Z fabryk w Tychach i Bielski-Białej zjechało 1 328 973 egzemplarzy tego modelu, z czego 1 039 671 wyeksportowano. W sporcie najchętniej wykorzystywane było samochody z silnikami 1100 cm<sup>3</sup> oraz w wersji Abarth czy też kit-car. W wyścigowych pucharach wykorzystywano samochody z silnikiem 900 cm<sup>3</sup>.

szansą zdobycia tytułu mistrza Polski startując „Cieniam” lub „Sejem” jest rallycross.



Do dziś w różnego rodzaju zawodach amatorskich i KJS-ach zawodnicy w tych samochodach startują z powodzeniem ucząc się techniki jazdy wyczynowej samochodem przednionapędowym. Dziesiątki kierowców w tym Fiacie rozpoczynało kariery sportowe, wśród nich, między innymi, trzykrotny mistrz Europy, Kajetan Kajetanowicz. Czas tych samochodów już minął i dziś, podobnie jak F126p i F125p, Fiaty umownie nazywane Cieniasami, są raczej odwołaniem się do sentymentów i sukcesów z dawnych lat, niż autami pozwalającymi zdobywać jakieś poważniejsze trofea. ■



## Kalejdoskop firmowy

### Tour de France

Škoda Auto po raz 17. jest oficjalnym partnerem głównym Tour de France. W ramach swojego zaangażowania producent samochodów sponsoruje zieloną koszulkę lidera klasyfikacji punktowej oraz dostarczył niemal 250 pojazdów dla organizacji i kierownictwa wyścigu. Ponadto w pelotonie funkcję „czerwonego samochodu” sprawuje m.in. pierwszy w pełni elek-



tryczny SUV ENYAQ iV. Model ten, wyposażony w najnowsze technologie komunikacyjne, pełni podczas kilku etapów rolę mobilnego centrum dowodzenia, z którego dyrektor wyścigu Tour de France, Christian Prudhomme, kieruje wydarzeniem.



20 września na Polach Elizejskich w Paryżu zwycięzcy zostaną uhonorowani trofeami zaprojektowanymi przez designerów ŠKODY. W tym roku dział projektowy marki już po raz dziesiąty z rzędu był odpowiedzialny za stworzenie kryształowych trofeów wręczanych m.in. przez Alaina Favey`a, członka zarządu ds. sprzedaży i marketingu.

Mierzące 60 centymetrów i ważące 4 kilogramy trofea wykonane z zielonego przezroczystego szkła charakteryzują się prostokątnymi wzorami. Inspiracją do stworzenia przez artystów tego wyjątkowego projektu był zarówno czeski kubizm, jak i własna interpretacja cyfrowego designu. (MR)

### Mitsubishi Eclipse doposażone

Mitsubishi Motors oferuje nowe wersje Mitsubishi Eclipse Cross – Invite Plus SMART i Intense PRO. Wyposażenie Invite Plus SMART, wzbogacono o światła mijania i drogowe w technologii LED, wykończenie drzwi w kolorze srebrnym, spryskiwacze przednich reflektorów, elektrycznie składane lusterka, atrapę chłodnicy w srebrnym kolorze z chromowanymi akcentami oraz przedni zderzak z elementami w czarnym kolorze z połyskiem. Wewnątrz dodatkowo punkty świetlne LED w bocznych przednich drzwi, funkcję AUTO dla wszystkich szyb elektrycz-

nych, szyby o zwiększonej izolacji akustycznej, tapicerkę siedzeń z materiału ze srebrnymi →→





przeszyciami, chromowane klamki, oświetlenie w osłonach przeciwslonecznych, centralny podłokietnik dla II. rzędu siedzeń i centralny podłokietnik dla przednich siedzeń z możliwością regulacji w wersjach MT. Wersje te są dostępne w promocyjnej cenie 98 990 zł (MT) i 106 990 zł (CVT).

Specyfikacja Intense PRO oferuje dodatkowo 3 ważne układy bezpieczeństwa: system monitorowania martwego pola BSW z asystentem pasa ruchu LCA i system monitorowania ruchu poprzecznego z tyłu pojazdu RCTA a także przednie i tylne czujniki parkowania. Wewnątrz dodano podgrzewaną, tylną kanapę, skórzaną tapicerkę z pomarańczowymi przeszyciami,

podgrzewaną kierownicę, fotel kierowcy regulowany elektrycznie w 4 płaszczyznach oraz podgrzewaną szybę czołową. Mitsubishi Eclipse Cross Intense Pro kosztuje 122 990 zł. (MR)



## Zmiany w zarządzie Ford Polska

1 września 2020 roku nastąpiła zmiana na stanowisku Prezesa i Dyrektora Zarządzającego firmy Ford Polska. Funkcję tę objął Piotr Pawlak. Na nowym stanowisku będzie odpowiadał między innymi za całokształt działań sprzedażowych na polskim rynku.



Piotr Pawlak z branżą motoryzacyjną związany jest od 2011 roku, zdobywał doświadczenie na różnych stanowiskach w dużych koncernach motoryzacyjnych w Belgii i Wielkiej Brytanii. Odpowiadał między innymi za przygotowanie planów sprzedaży, analizy rynku, koordynacje strategicznych projektów, planowanie produktu, a jako dyrektor regionalny w Wielkiej Brytanii odpowiedzialny był za całą działalność operacyjną - sprzedaż, rozwój sieci dealerskiej oraz obsługę posprzedażową.

Piotr Pawlak ukończył w 2009 roku Wydział Nauk Ekonomicznych oraz Wydział Marketingu i Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego zdobywając tytuł licencjata nauk ekonomicznych. W 2010 roku ukończył studia magisterskie z Ekonomii Biznesu na Wydziale Biznesu i Ekonomii Katolickiego Uniwersytetu Leuven w Belgii. Bardzo ważną rolę w jego życiu odgrywa sport. W wolnym czasie uprawia windsurfing, kitesurfing, a także gra w tenisa i piłkę nożną. Interesuje się motorsportem, ale przede wszystkim szeroko pojętym przemysłem motoryzacyjnym.

Rok 2020 jest niezwykle ważnym okresem dla działalności Forda w Polsce. Na rynku pojawiła się już nowa Puma oraz Kuga - najbardziej zelek-



tryfikowany model Forda w historii. Wkrótce w salonach sprzedaży zadebiutuje nowy Ford Explorer. Zgodnie z ideą Go Electric do końca tego roku Ford będzie oferował 14 zelektryfiko-

wanych modelu, a do końca 2021 roku będzie ich 18. Warianty napędów alternatywnych trafią już wkrótce do wszystkich osobowych modeli oferowanych na rynku europejskim. (ALS)

## Covidowy kryzys

100 tys. osób. Tylu ludzi może pozostać bez pracy w niemieckim przemyśle motoryzacyjnym. Taką prognozę przedstawił Ferdinand Dudenhöffer, szef Centrum Badań Motoryzacyjnych (CAR) na Uniwersytecie Duisburg-Essen. To kolejne konsekwencje pandemii Covid-19: coraz mniejszy popyt na auta w Europie i w Ameryce. Wg. eksperta niemieckiego rynku automotive produkcja samochodów w Europie

spadnie do poziomu 12 mln pojazdów, a i tak nadwyżka produkcyjna może wynieść 7 mln aut. Firmy motoryzacyjne na całym świecie mierzą się z najpoważniejszym kryzysem w swojej historii. Wiele państw, szczególnie w Europie, uruchomiło specjalne programy wsparcia dla swoich sektorów motoryzacyjnych. Polski rząd do dziś nie zdecydował się na ratunek dla branży, która jeszcze niedawno była kołem zamachowym całej naszej gospodarki. (MR)

## Renault - Nissan współpracują z Uberem

Firmy Renault i Nissan, współpracujące w ramach Aliansu, podpisały list intencyjny z Uberem (Memorandum of Understanding). Porozumienie ma pozwolić Uberowi na elektryfikację samochodów obsługujących platformę.

W ramach porozumienia Renault, Nissan i Uber opracują rozwiązania pozwalające na szybsze przekonanie użytkowników do samochodów w 100% elektrycznych, a także na rozwój ekosystemu przeznaczonego dla samochodów elektrycznych w europejskich miastach. W tym celu mają zamiar:

Przygotować specjalną ofertę dla kierowców korzystających z aplikacji Ubera na samochody w 100% elektryczne Renault i Nissana: Renault ZOE i Nissana LEAF, jak również na przyszłe samochody elektryczne obu marek.

Projekt realizowany w Wielkiej Brytanii poszerzyć o Francję jeszcze w 2020 roku, a w przyszłości o Holandię, Portugalię i inne rynki.

Realizować wspólne działania marketingowe i edukacyjne w celu promowania oferty i zalet samochodów w 100% elektrycznych, zwłaszcza poprzez jazdy próbne dla kierowców Ubera. (MR)

## Rally Fan Center w Łapanowie

19 października 1969 w Łapanowie przyszedł na świat Janusz Kulig. Po tragicznej śmierci 13 lutego 2004 trzykrotny rajdowy Mistrz Polski i wicemistrz Europy spoczął na łapanowskim cmentarzu. Łapanów, gminne miasteczko w Małopolsce, stało się wtedy miejscem kultu nieodżałowanego Mistrza Janusza, który dla kolejnych pokoleń polskich rajdowców stał →→







się niedoścignionym wzorem sportowej ambicji i zarazem uczciwości.

Wciąż żywa legenda sławnego kierowcy sprawiła, że w Łapanowie społecznym wysiłkiem entuzjastów powstało miejsce, dokumentujące historię i dorobek polskiego sportu rajdowego – ze szczególnym uwzględnieniem dwóch wielkich i niezapomnianych asów, Janusza Kuliga i Mariana Bublewicza.

Marcin Kowalski, który inspirował i koordynował wysiłki wielu ludzi dobrej woli, wylicza stan posiadania i cele tego miejsca, który zostało nazwane Łapanów Rally Fan Center.

–W pomieszczeniu o powierzchni około 130 m<sup>2</sup> umieściliśmy kilka charakterystycznych aut rajdowych. Jest tu oryginalny Ford Sierra RS Cosworth, którym startował Marian Bublewicz. Jest także Toyota Corolla WRC po Robertcie Gryczyńskim, w której zdobył tytuł mistrza Polski w 1998 po zaciętej walce

z Januszem Kuligiem. Ponadto Łada VFTS z rocznika 1987, Citroen C2 S1600 z roku 2004, Opel Corsa S1600 rocznik 2001, w którym jeździli Waldemar Duskocz, Sebastian Frycz, Michał Kościuszko, Piotr Adamus, Robert Kus. Niektóre z tych aut długo tropiliśmy w zagranicznych stajniach rajdowych. Pracujemy nad ukończeniem repliki Forda Focusa WRC Janusza Kuliga. Na ściankach zgromadziliśmy wiele elementów rajdowych strojów Janusza i innych kierowców, liczne plakaty, rajdowe tablice, cenne fotografie, pamiątki. W gablotkach wystawiamy puchary, dyplomy, wycinki prasowe, naklejki związane ze sportem samochodowym. Mamy również elementy kulturowych rajdówek, które pozostały z różnych kraks. Stworzyliśmy zręby rajdowej biblioteki, w której znalazły się roczniki prasy motoryzacyjnej oraz książki z podstawowego kanonu sportu samochodowego – można do nas przyjść i zapoznać się z tymi publikacjami. Mamy sporą już kolekcję filmów i fotografii. (GCh)

## Sprzedaż aut spada

Sprzedaż samochodów osobowych była w sierpniu tego roku wyższa niż w analogicznym miesiącu 2017 roku. Według prognoz IBRM Samar, sprzedaż w 2020 roku w Polsce samochodów o DMC do 3,5T wyniesie ok. 478 tys. egzemplarzy. W przypadku samochodów osobowych szacunki wskazują na 420 tys. aut, a pojazdów dostawczych – 58 tys. egzemplarzy.

Według danych CEPiK, w sierpniu 2020 roku zarejestrowano w Polsce 39 540 samochodów osobowych oraz dostawczych o DMC do 3,5t,

czyli o 27,07% (-14 677 szt.) mniej niż rok wcześniej oraz o 18,07% (-8 719 szt.) mniej niż w lipcu 2020 roku. Dane skumulowane wykazują spadek sprzedaży w 2020 roku o 30,81%.

Wszystkie marki z pierwszych dziesięciu zanotowały mniej zarejestrowanych aut, licząc rok do roku. Największy spadek zanotowała Dacia - o 46,38%.

Okolo 9,86% aut spośród zarejestrowanych w Polsce w sierpniu zostało najprawdopodobniej wywiezionych z kraju zaraz po rejestracji w ramach tzw. reeksportu. (MR) ■



# Klasyki w deszczu

TEKST I ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Hale Ptak Expo w podwarszawskim Nadarzynie z największą powierzchnią wystawienniczą w Polsce, od kilku lat są miejscem ważnych spotkań miłośników motoryzacji. Paskudny wirus wywalił wszystko do góry kołami. Oldtimer Show odbywał się na rozległym parkingu, klimat imprezy rozwał wiatr i przelotny deszcz.



**O**rganizatorzy obiecywali ekspozycję ponad 1500 pięknych samochodów, nie omieszkali przy tym zauważyć, iż ich wartość przekroczy 75 milionów złotych. Odniosłem wrażenie, że zapowiedzi sprawdziły się w niewielkim stopniu. Ale ciekawych aut nie brakowało. Prym wodziły modne beemki, klasyczne Mercedesy i oferty sprowadzenia ciekawych samochodów z USA lub Japonii. Całkiem

sporo miejsca zajęły Mustangi, miłośnicy tych aut spotkali się na zlocie klasycznych modeli tych szczególnych Fordów. Oczywiście były Maluchy, były japońskie klasyki, rajdowe ikony z Audi Quattro, Lancia Delta Integrale czy Fordem Cosworthem

Uwagę widzów przyciągała ekspozycja przypominająca wyprawę w Himalaje czy arcy- →→





ciekawa kolekcja motocykli. Ale potem spadł deszcz i zrobiło się mokro. Ja schroniłem się na ciekawą pogawędkę o meandrach prawnych związanych ze sprowadzaniem, rejestracją i posiadaniem samochodów zabytkowych z ekspertem „od klasyków” Tomaszem Skrzelińskim.

Mówi się, że jak się nie ma co się lubi, to się lubi co się ma, i tak jest z ostatnią imprezą pod







nazwą Oldtimer Show. Wielu wystawców zrezygnowało z pozostawiania swoich cennych samochodów na pastwę kapryśnej aury, jak się okazało słusznie, wielu jednak słoty się uleгло i przywiozło klasyki na parking Ptak Expo. Cieszyć się należy, że pomimo zarazy, utrudnień logistycznych i organizacyjnych impreza się odbyła. Może za rok wszystko wróci do normy i w przestronnych halach będzie znacznie więcej i znacznie ciekawszych ekspozycji?





# Początek w Słowaczynie

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI  
ZDJĘCIA: MICHAŁ KONDROWSKI

W sezonie 2020 zaplanowano osiem rund OPONEO Mistrzostw Polski Rallycross. Wybrane zawody miały być łączone z rundami mistrzostw Europy strefy centralnej (FIA CEZ), mistrzostw Słowacji (SVK) oraz Czech (CZE). Jednocześnie w czasie rund krajowych zaplanowano zawody z cyklu Pucharu Polski Autocross (PPAC).







**P**andemia i związane z nią ograniczenia zmusiły do zmiany planów i w kalendarzu zostały jedynie cztery rundy. Niedługo przed pierwszą odsłoną promotor i sponsor tej dyscypliny, firma Oponeo opublikowała komunikat o rezygnacji ze współpracy z Polskim Związkiem Motorowym, promocji rallycrossu i sponsorowania kolejnych zawodów. Zobowiązania wobec organizatora pierwszej rundy mistrzostw miały być wypełnione. Powodem decyzji była pandemia i związane z nią ograniczenia, w tym brak kibiców na trybunach, ale nie trzeba wielkiej znajomości rzeczy, aby wiedzieć, że chodzi o pieniądze. Sport samochodowy to kosztowne zajęcie zarówno dla organizatorów, jak i – może przede wszystkim →→







mistrzostw najliczniej obsadzoną klasą była SC Cup, o awans do finału i zwycięstwo walczyło 34 kierowców. Niewielu mniej kierowców zgłosiło się do rywalizacji w samochodach tylnonapędowych w klasie RWD Cup – 24 i w Super-National – 19.

Zawody w każdej klasie były co najmniej interesujące, nie brakowało widowiskowych starć, a wszystko ze swadą komentował

– dla zawodników. A ekwiwalent marketingowy nakładów w imprezy sportu samochodowego jest mocno dyskusyjny. Znacznie trudniej uzyskać

Łukasz Szaya-Szaykowski, który z powodzeniem w wieży sędziowskiej opowiada o tym co



odpowiedni do nakładów skutek promocyjny w przypadku finansowania startów zawodników, zwłaszcza w najmocniejszych, dających szansę rywalizacji o tytuły, samochodach. Nie należy więc się dziwić, że tuż przed startem z zawodów wycofali się główni decydenci i jednocześnie zawodnicy startujący w klasie SuperCars. W efekcie w najmocniejszej klasie, po połączeniu z SuperCars Light, sklasyfikowano 11 zawodników, z tym że w rozgrywce liczyło się jedynie trzech.

się dzieje, tak jak przez lata robił to jego ojciec, Krzysztof Szaya-Szaykowski. W kolejnych zawodach w Słomczynie również go usłyszymy. ■

W pierwszej odsłonie





[www.lakiernik.com.pl](http://www.lakiernik.com.pl)



Teraz także na smartfony i tablety



# Wysoka Grzęda Baja Poland

TEKST I ZDJĘCIA: BAJA POLAND

Stephane Peterhansel z pilotem Edouardem Boulangerem w Mini All4Racing wygrali najważniejszą motorsportową imprezę roku w Polsce - rajd Wysoka Grzęda Baja Poland. Impreza po ponad półrocznej przerwie wznowiła sezon w Pucharze Świata FIA.

**P**rzez trzy dni na odcinkach specjalnych zlokalizowanych na terenach Szczecina, gminy Dobra oraz poligonu w Drawsku Pomorskim ponad setka zawodników i zawodniczek mierzyła się z ponad 400 km podzielonymi na siedem odcinków specjalnych. Najbardziej







w kość dały sobotnie próby na terenie bazy wojskowej - poranna ulewa i deszcz zmieniły przejeżdżane dwukrotnie 172 km trasy w miejscami rwące potoki. Uczestnicy musieli zmagać się z kałużami i błotem, umiejętnie prowadzić auta na śliskiej nawierzchni i radzić sobie z awariami.

Poligon w Drawsku Pomorskim wywrócił do góry nogami klasyfikację generalną. Najwięksi faworyci - Nasser Al-Attiyah, Krzysztof Hołowczyc i Kuba Przygoński - z powodów problemów technicznych stracili szansę na zwycięstwo. Al-Attiyah do rywalizacji już nie wrócił, Hołowczyc w niedzielę jechał dla przyjemności, a Przygoński starał się choć trochę poprawić swoją pozycję - udało się na ostatniej próbie, gdy razem ze swoim pilotem Timo Gottschalkiem wyprzedzili duet Griazin/Uperenko o 31 sekund.

### Król Dakaru triumfuje

Wysoka Grzęda Baja Poland wygrał 13-krotny triumfator Rajdu Dakar, czyli Stephane Peterhansel. Choć po raz pierwszy jechał z Edouardem

Boulangerem na prawym fotelu, a do tego jego Mini All4Racing jest konstrukcją sprzed kilku lat, to najlepiej poradził sobie z wyzwaniami sobotnich odcinków specjalnych, a w niedzielę już tylko pilnował dwucyfrowej przewagi. Wygrał tylko jedną z siedmiu prób, nie jechał najszybciej, ale był najskuteczniejszy z całej stawki.

Drugie miejsce dla Bernharda ten Brinke, którego pilotował Tom Colsoul. Załoga w Toyocie Hilux uporała się z serią mniejszych i większych usterek technicznych w sobotę, w niedzielę jechała tak, by uniknąć błędów i dowieźć dobry rezultat. Dla ten Brinke to najlepszy wynik w historii startów w Wysoka Grzęda Baja Poland. Na trzecim miejscu, najlepszym w karierze w Pucharze Świata FIA, zameldowali się Michał i Julita Małuszyńscy (Mini John Cooper Works Rally), którzy w niedzielę odparli ataki duetu Aron Domżała/Szymon Gospodarczyk (Can-Am X3). Im musiało wystarczyć czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej i zwycięstwo wśród pojazdów UTV w grupie T4. Z kolei w T3 triumfowali Griazin i Uperenko, a w T2 Brochocka z Martonem (Toyota Land Cruiser). →→





Wysoka Grzęda Baja Poland była też rundą FIA-CEZ, a także mistrzostw Polski. W Dacia Duster Motrio Cup, a zarazem w grupie T2 triumfowali Michał Cebula i Filip Chilarzewski (Dacia Duster). Grupa TH dla Sobonia i Markowskiego (Nissan Navarra), a najszybszą ciężarówką jechało trio Valtr/Valtr/Kaplanek (Iveco).

Wśród motocyklistów równych nie miał sobie Maciej Giemza. Zawodnik Orlen Teamu, startujący motocyklem Husqvarna, finiszował z przewagą ponad 40 minut nad Jakubem Hronesem (KTM) oraz miał blisko 52 sekundy przewagi nad trzecim Tomaszem Wikowiczem (KTM).

W rywalizacji quadów z napędem 4x4 triumfował Marcin Wilkołek (Polaris), przed Marcinem Talagą (CanAm) i Aleksandrem Piórczyńskim (CanAm). Kamil Wiśniewski (Yamaha) był z kolei najszybszym zawodnikiem na quadzie z napędem na jedną oś, a na podium dojechali jeszcze Juraj Varga i Krzysztof Pankowski (obaj Yamaha).

**Po Wysoka Grzęda Baja Poland 2020 powiedzieli:**

**Stephane Peterhansel, Mini All4 Rally:** – Zawsze

*startuję z planem na zwycięstwo, ale tym razem chciałem zgrać się z moim nowym pilotem. Taki wynik w pierwszym wspólnym starcie jest wspaniały. To był jeden z najtrudniejszych rajdów, w jakich kiedykolwiek startowałem. Jesteśmy przyzwyczajeni do pustynnych warunków, a tu zmagaliśmy się z wodą i błotem. To był prawdziwy sprawdzian dla auta. Mini to naprawdę twarda sztuka. Mieliśmy małe problemy, ale żadna awaria nas nie zatrzymała.*

**Bernhard ten Brinke, Toyota Hilux:** – To był naprawdę trudny weekend, ale teraz na mecie naprawdę się cieszę. Dla nas to drugie miejsce jest naprawdę dobre. Po drodze mieliśmy wiele wzlotów i upadków, ale tak jest w rajdach cross-country. Trzeba walczyć do samego końca. Toyota dobrze sprawdziła się w takich warunkach, a ja na pewno poprawiłem się jako kierowca.

**Michał Małuszyński, Mini John Cooper Works Rally:** – Trzecie miejsce to więcej niż spełnienie marzeń. Jeszcze do końca w to nie wierzymy, ale to wielka radość. Bardzo mnie cieszy, że jako małżeństwo świetnie się zgraliśmy, fantastycznie się dogadywaliśmy i super nam się jechało. To był rewelacyjny czas. ■







# POLSKIE DROGI

ANDRZEJ DĄBROWSKI

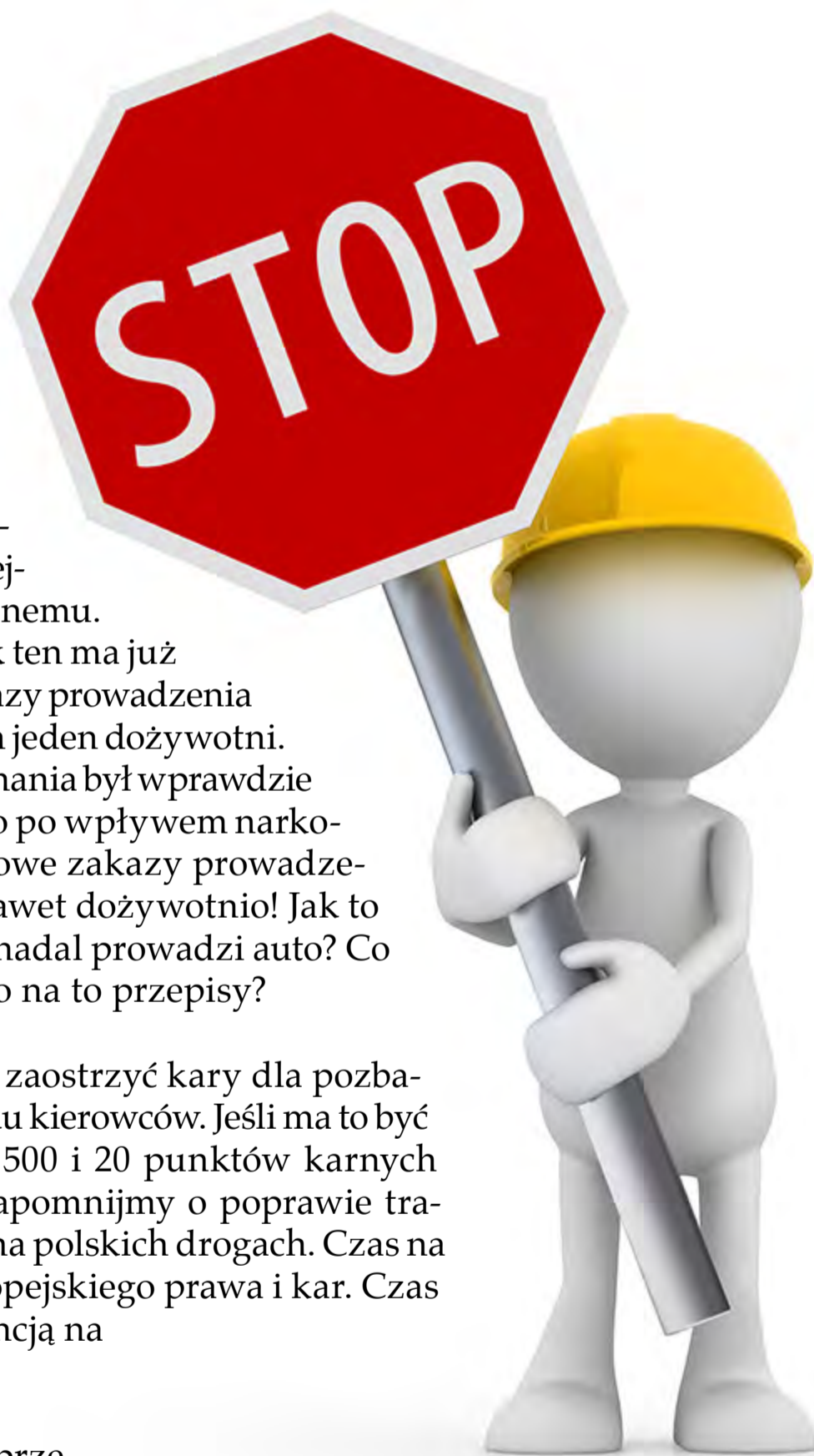
Przykłady rażąco niskich kar, za rażące łamanie przepisów. Rekordy głupoty. Coś w końcu trzeba z tym zrobić.

Niechlubnym rekordzistą okazał się 37-latek z gminy Lipno, który jechał Audi A4 z prędkością 211 km/h, w miejscu, w którym ograniczenie wynosiło 90 km/h. Kierowca Audi został ukarany mandatem. Tego samego dnia na wiadukcie w Lesznie, gdzie znajduje się przejście dla pieszych, policjanci zatrzymali 30-letnią mieszkankę miasta, która też kierowała Audi A4 z prędkością 111 km/h. Przekroczyła tym samym dozwoloną prędkość o 61 km/h. Inna kobieta na drodze z ograniczoną prędkością do 90 km/h poruszała się 200 km/h. Policjanci ukarali kobietę mandatem w maksymalnej wysokości za to wykroczenie i punktami. 59-letni kierowca audi, pędził autostradą prawie 240 km/h. 59-latek został ukarany mandatem karnym w wysokości 500 złotych oraz 10 punktami karnymi. Samochód marki Volkswagen Passat, w terenie zabudowanym jadąc 125 km/h, przekroczył dozwoloną prędkość o 75 km/h. W związku z popełnionym wykroczeniem, kierowca otrzymał mandat karny oraz stracił prawo jazdy na okres 3 miesięcy. Policjanci z drogówki zatrzymali do kontroli 43-letniego kierującego BMW, który znacząco przekroczył prędkość na drodze ekspresowej S8 pod Wrocławiem. Pomiar wykonany przez funkcjonariuszy wskazał aż 198 km/h w miejscu, gdzie można jechać mak-

symalnie 120 km/h. Mężczyzna otrzymał 500 złotych mandatu, a do jego konta przypisano 10 punktów karnych. A przecież są w Europie kraje, w których za powyższe „wyczyny” kierowcom zabrano by dożywotnio prawo jazdy, czasem nawet samochód, a kary osiągają wysokość kilku tysięcy Euro! Biura turystyczne powinny reklamować nasz kraj: „Chcesz pojeździć po pijanemu, przyjeźdź do Polski”! Przykładów nie brakuje.

Kompletnie pijany kierowca tira na trasie Iława-Ostróda. Kilkanaście ton na kołach, a za kierownicą 2,5 promila alkoholu w organizmie kierowcy pozbawionym zdrowego rozsądku. Oglądałem kilka razy video tej jazdy. Przerażające. Podobnie jak piękny wypadek na rondzie w Rąbieniu. 41-letni mężczyzna kierujący Suzuki wjechał na rondo z prędkością przekraczającą 100 km/h i po wybiciu się na wyspie przeleciał kilkadziesiąt metrów w powietrzu, wpadając na teren pobliskiej posesji kościelnej. Jak podają media, osobnik ten miał we krwi 2,8 promila alkoholu. Policjanci z oświęcimskiej drogówki rozpoczęli pościg za kierowcą Opla, który nie zatrzymał się do kontroli, niebezpiecznie wyprzedzał, stwarzał zagrożenie na drodze. Kierowcą był 44-letni mieszkaniec Osieka. Uciekał, bo był poszukiwany przez sąd do odbycia kary 10 miesięcy





pozbawienia wolności za wcześniejszą jazdę po pijanemu.

Ponadto osobnik ten ma już dwa sądowe zakazy prowadzenia pojazdów, w tym jeden dożywotni. W chwili zatrzymania był wprawdzie trzeźwy, ale za to po wpływie narkotyków. Trzy sądowe zakazy prowadzenia pojazdów, nawet dożywotnio! Jak to jest, że ten facet nadal prowadzi auto? Co na to władze? Co na to przepisy?

Teraz rząd ma zaostrzyć kary dla pozbawionych rozsądku kierowców. Jeśli ma to być 1000 zł zamiast 500 i 20 punktów karnych zamiast 10, to zapomnijmy o poprawie tragicznej sytuacji na polskich drogach. Czas na stosowanie Europejskiego prawa i kar. Czas skończyć z „licencją na zabijanie”!

Prostych i nieprze-myślanych głupot też nie brakuje. Zaliczam do nich jeżdżące ulicami Warszawy SUVa z TVN, w którym podczas jazdy dziennikarz prowadzi polityczne dyskusje z zaproszonym gościem. Ostatnio nawet, siedzenie pasażera było puste. Rozmówca był w domu przy lapto-

pie (pandemia), a dziennikarz bez sensu truł szkodliwymi substancjami ulice i przyczyniał się do zagęszczania i tak zatłoczonych po wakacjach ulic. Teraz, nawet na poranne wywiady wypuszczono na ulice wielki „ekologiczny” autobus „UwagaTVN”, w którym jada (stojąc) tylko dziennikarz i rozmówca.

A gdyby ktoś nagle wbiegł pod koła, kierowca „dał po hamulcach”, to dziennikarz nieuchronnie leżałby na podłodze z uszkodzoną głową. Nie wiem gdzie sens, gdzie logika

takich wywiadów? Do głupot zaliczam także światowe dni kota, żółwia, dzień bez papierosa, dzień bez samochodu, a także karę 500 zł. za przekroczenie dozwolonej przepisami prędkości o 50km/h...



# Wydarzenia i rocznice: wrzesień 2020

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy

## 65 lat minęło i... (nadal) nic

31 sierpnia tego roku mija dokładnie 65 lat od dnia, kiedy to w USA zaprezentowano pierwszy samochód napędzany energią słoneczną! Jednak ta skromna informacja ma niestety coś z komunikatu Radia Erewań – pojazd rzeczywiście poruszał się napędzany jedynie słonecznymi fotonami, ale samochód miał zaledwie 15 cali długości (38 cm), był wykonany z ultralekkiego drewna balsy i był całkowicie niesterowalny. Po prostu poruszał się do przodu z niewielką prędkością... Był swego rodzaju modelem pokazowym, zabawką, mającą pokazać możliwości fotowoltaiki.

Sunmobil, bo tak nazwano ten pojazd zbudował William G. Cobb pracujący w General Motors Company. Zaprezentowano go w sierpniu 1955 roku podczas zorganizowanej przez koncern GM wielkiej wystawy motoryzacyjnej General Motors Powerama w Chicago, którą odwiedziło ok. 2 mln osób!

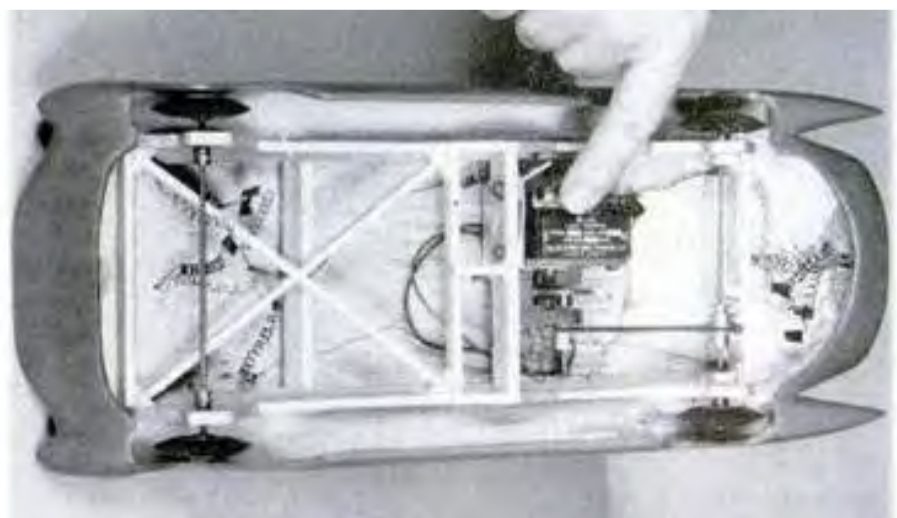
Masę „silnika”, dach i bagażnik pokryty dwunastoma niewielkimi, selenowymi ogniwami fotowoltaicznymi. Karoserię wykonano z drewna balsy, a podwozie (szkielet) z sosny. Pod karose-



rią znalazł się miniaturowy silnik elektryczny oraz pasowy układ przeniesienia napędu na tylną oś. 1,5-calowe koła pochodziły ze sklepu modelarskiego.

Prezentacja Sunmobile była oczywiście swego rodzaju ciekawostką techniczną. Główną ideą było przedstawienie motoryzacyjnej potęgi GM lat 50-tych. Ówczesni inżynierowie wyliczyli, że ogniwa fotowoltaiczne okrywające karoserię zwykłego samochodu, nawet gdyby pracowały ze 100-procentową skutecznością, mogłyby dawać nie więcej niż 12 KM mocy, a więc stanowczo zbyt mało w porównaniu do potrzeb.

Minęło 65 lat. W tym czasie 12 ludzi stanęło na powierzchni Księżyca, a kolejne setki znalazło się w kosmosie. Co więcej, energia słoneczna jest postawą życia – w przemożni i dosłownie – obecnych załogowych stacji kosmicznych oraz setek (może tysięcy) sztucznych satelitów, dającą energię elektryczną. W kosmosie nie ma jednak problemów z promieniowaniem słonecznym.





Na Ziemi już jak najbardziej tak. Zapewne nikt w branży motoryzacyjnej nie traktował i nie traktuje poważnie paneli fotowoltaicznych, jako źródła napędu dla samochodów. Taki pomysł nie ma prawa sprawdzić się nawet na pustyniach Nevady, czy w Arabii Saudyjskiej, gdzie jednak – wcześniej czy później – nastaje noc, a jedynym ratunkiem są pojemne (a jak na razie nie jest z tym rewelacyjnie) baterie.

Niewykluczone jednak, że panele fotowoltaiczne montowane na dachu samochodu przyjmą się w motoryzacji, jako jeden ze sposobów dostarczenia pojazdowi „darmowej” energii elektrycznej. „Darmowej”, bo energia będzie praktycznie „free”, ale za te panele na dachu trzeba będzie zapłacić, a jak wiedzą użytkownicy tej formy pozyskiwania energii dla domowego użytku, przeciętny czas zwrotu inwestycji jest nie mniejszy niż 10 lat!

Najsensowniejszym obecnie pomysłem na wykorzystanie w transporcie energii elektrycznej pozyskanej z ogniw fotowoltaicznych wydają się statki (zwłaszcza masowce i tankowce) oraz samoloty. Te pierwsze mają ogromne powierzchnie ładowni, samoloty mają atut latania (z reguły) powyżej warstwy chmur i nawet przy niskich temperaturach na dużych wysokościach nie brakuje im (za dnia) słonecznych promieni. Oczywiście, w jednym i drugim przypadku, energia słoneczna (fotowoltaika) nie ma obecnie – i w dającej się wyobrazić przyszłości – szans, by stać się podstawowym źródłem energii napędzającym statki czy samoloty. Nie te moce, które można wykrzesać nawet ze współczesnych ogniw fotowoltaicznych, ani nie ma takich baterii, które mogłyby zmagazynować taką ilość energii zgromadzoną w świetle dziennym.

Ale, ale... fotowoltaika w motoryzacji jest, co prawda na marginesie zainteresowań, ale – co cieszy – jest! Może w bliskiej przyszłości fotowoltaiczne panele na dachu samochodu dadzą na tyle prądu, by spalanie benzyny czy diesla spadło o kolejnych 0,3-0,7 l/100 km podczas słonecznej pogody (tym bardziej, że współczesnym panelom fotowoltaicznym do produkcji prądu wystarcza po prostu światło dzienne, nawet spoza chmur).



Wspaniałe w dalszej historii jest to, że 15-calowy Sunmobil sprzed ponad pół wieku zapewne zainspirował współczesnych. Nie wykluczam innych, nie wiem. Na początku lat 80-tych, pod patronatem British Petroleum, powstał projekt „Quiet Achiever” (znany też pod nazwą „BP Solar Trek”). Jego autorami byli australijscy bracia Larry i Garry Perkinsowie, których promował (i zapewne sfinansował) poszukiwacz przygód Hans Thorlstrup.

To właśnie on, oraz Larry Perkins dokonali niezwykłego wyczynu na przełomie 1982/83 roku, podróżując transkontynentalną trasą z zachodu na wschód wehikułem napędzanym wyłącznie energią słoneczną – z Perth pod słynny budynek opery w Sydney. Trasa liczyła 4130 km i była monitorowana przez Konfederację Australijskich Sportów Motorowych (CAMS), by upewnić się, że nie doszło po drodze do żadnych oszustw. Finisz wyprawy spotkał się z wielotysięczną publicznością i ogromnym aplauzem...

Wykorzystując sukces „Quiet Achiever” Hans Thorlstrup doprowadził do organizacji corocznego World Solar Challenge od 1987 roku, wyścigów solarnych pojazdów, które uważane są za mistrzostwa świata w tej kategorii. Nie umniejszając roli USA, należy zaznaczyć, że w tym kraju odbywają się często bardzo ważne i poważne „eventy” związane z wykorzystaniem energii słonecznej w motoryzacji. Europa, jak widać, stawia na energię elektryczną z gniazdka... Tylko czy tych gniazdek wystarczy?

Oryginalny pojazd „Quiet Achiever” znajduje się obecnie w Muzeum Narodowym Australii w Canberze. ■



---

**WYDAWCA**

Motopress Sp. z o.o.  
ul. Wronia 45 lok. U2, 00-870 Warszawa

---

**REDAKTOR NACZELNY**

Mirosław Rutkowski

---

**DTP**

Motopress Sp. z o.o.

---

**ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY**

Rajmund G. Biniszewski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Jerzy Dyszy, Andrzej Glajzer, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Klaudiusz Madeja, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca.

---

**DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW**

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](mailto:redakcja@motopress-media.pl)**